sindicomis actc

ACONTECE

ANO 41 - ED.355 - JULHO / 2026

Comércio exterior ganha mais prazo para se adaptar à Reforma Tributária



Editorial
BL Digital: o Brasil precisa avançar

Sindicomis Nacional avança nas negociações
AGE deliberou sobre contraproposta patronal para dar sequência às negociações coletivas

Trabalho remoto pode render horas extras
TRT-3 reconhece direito se houver possibilidade de controle da jornada

EDITORIAL

BL Digital: o Brasil precisa avançar

A transformação digital do comércio marítimo internacional já está em curso. Os principais transportadores de contêineres assumiram o compromisso de ampliar progressivamente a utilização do Electronic Bill of Lading (e-BL) até alcançar 100% de adoção em 2030.

Diante desse movimento, uma questão se torna cada vez mais urgente: o Brasil estará juridicamente preparado para acompanhar essa transformação?

Mais do que digitalizar um documento

O Bill of Lading (BL) exerce funções fundamentais no comércio exterior. Além de comprovar o recebimento ou embarque da mercadoria e estabelecer as condições do transporte, quando negociável, representa a própria carga e permite a transferência dos direitos sobre ela.

Por isso, transformar o BL em um documento eletrônico vai muito além de substituir o papel por um arquivo digital. O verdadeiro e-BL precisa assegurar, em ambiente eletrônico, requisitos como autenticidade, integridade, singularidade, controle e transferibilidade, garantindo que desempenhe as mesmas funções jurídicas do documento físico.

A Lei Modelo sobre Registros Eletrônicos Transferíveis (MLETR), aprovada pela UNCITRAL, oferece uma importante referência internacional ao estabelecer princípios para a equivalência funcional entre documentos transferíveis eletrônicos e aqueles emitidos em papel.

O desafio brasileiro é jurídico

O Brasil já reconhece documentos e assinaturas eletrônicas em diferentes situações. O desafio do e-BL, entretanto, é mais amplo. Precisamos de regras claras sobre controle e transferência do documento, integridade do registro, prevenção de duplicidades, reconhecimento de plataformas nacionais e estrangeiras, interoperabilidade, responsabilidades e tratamento de fraudes ou falhas tecnológicas.



Foto: Luiz Ramos, presidente do Sindicomis Nacional | ACTC

Também é fundamental preservar a neutralidade tecnológica.

A legislação não deve ficar vinculada a uma única plataforma ou tecnologia, mas estabelecer critérios objetivos de segurança e confiabilidade capazes de acompanhar a evolução do mercado.

Em uma atividade essencialmente internacional, tampouco seria razoável exigir que todos os participantes estrangeiros utilizassem exclusivamente estruturas brasileiras de certificação.

O país precisa estar preparado para reconhecer métodos internacionais confiáveis sem abrir mão da segurança jurídica.

Uma oportunidade para o Brasil

A discussão do Projeto de Lei nº 733/2025, que propõe um novo marco para o Sistema Portuário Brasileiro, representa uma oportunidade para avançarmos nessa agenda.

A regulamentação precisa ir além de simplesmente autorizar o uso do BL eletrônico.

Deve criar uma estrutura jurídica que assegure equivalência com o documento físico, reconhecimento internacional, interoperabilidade, prevenção de fraudes, segurança cibernética e responsabilidades claramente definidas.

EDITORIAL

Esse processo também precisa ouvir quem vive diariamente o comércio exterior: agentes de carga, NVOCCs, OTMs, comissárias de despacho, exportadores, importadores, terminais, bancos, seguradoras, autoridades públicas e entidades representativas.

Digitalização é também competividade

A regulamentação do e-BL não é apenas uma pauta tecnológica ou documental. É uma questão de competitividade nacional.

A circulação física de documentos pode provocar atrasos, custos adicionais, retenção de cargas e retrabalho.

Um ambiente eletrônico juridicamente seguro pode proporcionar maior rastreabilidade, reduzir etapas administrativas e agilizar a transferência e a apresentação dos documentos.

Mas a modernização precisa ser inclusiva. Pequenas e médias empresas não podem enfrentar novas barreiras econômicas ou ficar dependentes de uma única plataforma.

Interoperabilidade, concorrência, padrões abertos, segurança e custos compatíveis com a realidade do setor devem fazer parte desse processo.



Foto: Reprodução/Internet

O momento de agir é agora

O Brasil já avançou na digitalização do comércio exterior com iniciativas como Portal Único, DUIMP, documentos fiscais eletrônicos e sistemas aduaneiros. O próximo passo é assegurar uma disciplina jurídica moderna para os documentos eletrônicos negociáveis.

O Sindicomis Nacional e a ACTC vêm defendendo essa agenda também no ambiente internacional da FIATA e continuarão dialogando com o Parlamento, autoridades públicas, organismos internacionais e representantes do setor privado.

A meta internacional de 2030 pode parecer distante, mas mudanças legislativas, regulatórias e tecnológicas exigem planejamento. O Brasil precisa preparar suas regras antes que a digitalização integral do comércio marítimo se torne realidade.

Defender o e-BL é defender uma logística mais eficiente, um comércio exterior mais competitivo e um país preparado para participar da nova economia digital.

> “A transição mundial para o conhecimento de embarque eletrônico já começou. O Brasil precisa transformar a modernização tecnológica em segurança jurídica, competitividade e desenvolvimento econômico.”

Luiz Ramos,
Presidente do Sindicomis Nacional | ACTC

Reforma Tributária: inscrição no CNPJ é prorrogada para 2027

Empresas do comércio exterior devem aproveitar o novo prazo para revisar cadastros, contratos e rotinas fiscais

A Receita Federal do Brasil comunicou a prorrogação, para 1º de janeiro de 2027, da obrigatoriedade de inscrição no CNPJ por pessoas físicas obrigadas à emissão de documentos fiscais no contexto da Reforma Tributária do Consumo.

A medida está diretamente relacionada à implantação da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), tributos que integram o novo modelo nacional de tributação sobre o consumo.

Embora a notícia tenha sido divulgada de forma reduzida em diferentes canais, o Sindicomis Nacional e a ACTC entendem ser necessário esclarecer tecnicamente o alcance da medida, especialmente para evitar interpretações equivocadas no setor de comércio exterior.

A obrigação não se limita aos despachantes aduaneiros. Trata-se de uma regra de caráter mais amplo, aplicável às pessoas físicas que sejam contribuintes da CBS e do IBS e que estejam obrigadas à emissão de documento fiscal, conforme a atividade econômica efetivamente exercida.

Nesse contexto, a medida pode alcançar profissionais liberais, autônomos, prestadores de serviços, pessoas físicas, consultores, representantes, técnicos especializados e demais profissionais que exerçam atividade econômica em nome próprio e estejam sujeitos às obrigações fiscais decorrentes da Reforma Tributária do Consumo.

Isso não significa, contudo, que toda pessoa física passará automaticamente a ter CNPJ. Também não significa que empregados, colaboradores internos ou profissionais contratados sob vínculo trabalhista serão transformados em pessoas jurídicas.

A própria orientação oficial esclarece que a inscrição no CNPJ, nesse caso, possui finalidade cadastral e operacional, destinada a viabilizar a identificação do contribuinte, a emissão de documentos fiscais e a apuração da CBS e do IBS. A inscrição no CNPJ não altera, por si só, a natureza jurídica da pessoa física.

Para as empresas associadas e filiadas ao Sindicomis Nacional e à ACTC, esse esclarecimento é especialmente relevante.

No ambiente do comércio exterior, há diversas formas de atuação profissional: empregados registrados, despachantes aduaneiros vinculados a empresas, auxiliares de despacho, profissionais autônomos, consultores, prestadores de serviços pessoas físicas, sócios gestores e empresas regularmente constituídas que prestam serviços técnicos, logísticos, operacionais ou aduaneiros.

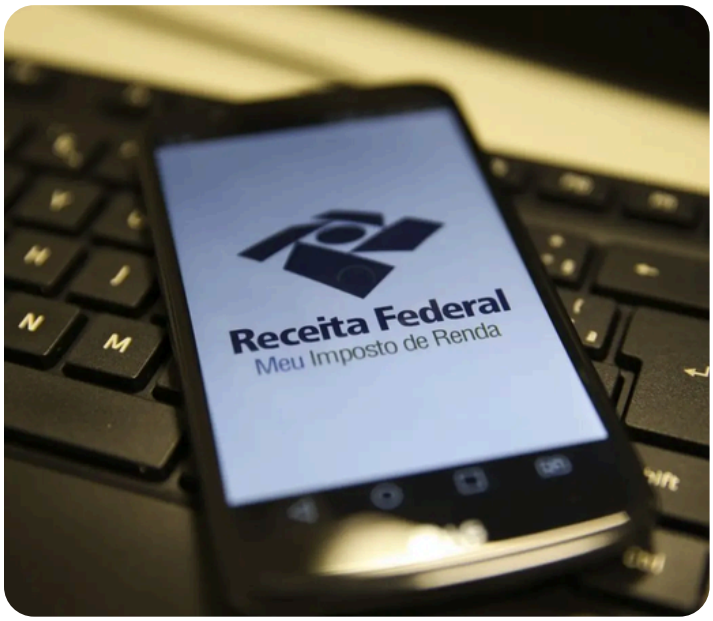


Foto: Reprodução/Radio Itataia

Cada situação deve ser analisada de forma individualizada. O despachante aduaneiro empregado, quando atua dentro da estrutura empresarial e sob vínculo formal, não deve ser confundido automaticamente com pessoa física contribuinte autônoma obrigada à emissão de documento fiscal próprio.

Da mesma forma, o sócio gestor de empresa regularmente constituída não deve ser tratado, apenas por sua condição de sócio ou administrador, como pessoa física obrigada a obter CNPJ próprio. A análise dependerá da forma como a atividade é exercida, da natureza da prestação de serviço, da existência ou não da emissão de documentos fiscais próprios e do enquadramento nas normas da CBS e do IBS.

Por outro lado, pessoas físicas que atuem de forma autônoma, habitual, remunerada e independente, emitindo ou devendo emitir documentos fiscais próprios pela prestação de serviços, poderão ser alcançadas pelas novas exigências cadastrais e fiscais.

A prorrogação para janeiro de 2027 não deve ser interpretada como dispensa da obrigação, mas como um prazo adicional para adaptação. Trata-se de uma janela de preparação para contribuintes, empresas, sistemas fiscais, plataformas tecnológicas, contabilidades e órgãos públicos envolvidos na transição para o novo modelo tributário.



Foto: Reprodução/Folha de São Paulo

Nesse período, recomenda-se que as empresas revisem seus cadastros, contratos, modelos de contratação, fluxos de pagamento, sistemas de emissão fiscal, classificação de prestadores e rotinas internas de compliance.

Também é recomendável identificar, com apoio técnico, quais profissionais atuam como empregados, quais atuam por meio de pessoa jurídica, quais prestam serviços como pessoa física autônoma e quais poderão estar sujeitos às novas obrigações acessórias vinculadas ao IBS e à CBS.

As nossas entidades acompanharão permanentemente os atos normativos da Receita Federal, do Comitê Gestor do IBS e dos demais órgãos competentes, a fim de orientar suas empresas associadas e filiadas com segurança jurídica, clareza técnica e responsabilidade institucional.

A Reforma Tributária do Consumo representa uma mudança profunda no sistema fiscal brasileiro. Por isso, mais do que reproduzir comunicados genéricos, é necessário interpretar cada medida conforme a realidade operacional das empresas e dos profissionais que atuam no comércio exterior.

O compromisso do Sindicomis Nacional e da ACTC é assegurar que suas bases representadas recebam informação qualificada, preventiva e aplicável à prática empresarial, evitando interpretações distorcidas, riscos desnecessários e insegurança na transição para o novo modelo tributário.

Fonte: Sindicomis Nacional

Brasil avança na integração aérea da América do Sul

Iniciativa busca ampliar a conectividade e avançar na construção do Céu Único Sul-Americano



Foto: Matheus Fagundes/MPor

O Brasil celebrou, nesta terça-feira (14), em Assunção, no Paraguai, o Memorando de Entendimento sobre o Acordo de Liberalização Aérea Sul-Americana (Alas), que estabelece diretrizes para a cooperação entre os países na construção gradual do chamado Céu Único Sul-Americano. O documento também foi assinado por Argentina, Chile e Paraguai.

O instrumento expressa a intenção dos signatários de desenvolver, de forma progressiva, um mercado aéreo sul-americano com maior abertura à prestação de serviços aéreos, respeitando os marcos legais e regulatórios de cada país. Entre os objetivos estão a ampliação de voos, a redução gradual de barreiras regulatórias e a evolução das regras de acesso aos mercados do transporte aéreo.

O acordo estabelece um caminho para uma integração aérea cada vez maior entre os países da América do Sul. O Brasil participa desse processo oferecendo, neste momento, direitos da 7ª Liberdade do Ar para passageiros e mantendo aberta a possibilidade de avançar para níveis mais amplos das Liberdades do Ar, conforme a evolução do marco legal brasileiro.

"Demos um primeiro passo para que possamos ter mais cidades conectadas na América do Sul. Essa parceria que assinamos com Paraguai e Argentina, para a implementação da 7ª Liberdade do Ar, e para a realização de estudos voltados ao acesso às demais liberdades, permitirá que, no futuro, estejamos mais integrados, assim como ocorre na União Europeia, na África e na Oceania", declarou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

O Uruguai informou que deverá aderir ao memorando em momento posterior, em razão de trâmites administrativos. A iniciativa permanece aberta e será discutida com outros países sul-americanos interessados em participar.

"Demos um primeiro passo para que possamos ter mais cidades conectadas na América do Sul."

O tratado prevê ainda a criação do Grupo de Trabalho Alas, formado por representantes das autoridades aeronáuticas dos países participantes.

O colegiado terá prazo de até 12 meses para elaborar propostas relacionadas à implementação gradual do Céu Único Sul-Americano, incluindo temas como:

- harmonização regulatória,
- reconhecimento mútuo de certificados e licenças,
- facilitação do transporte aéreo,
- direitos dos passageiros,
- sustentabilidade ambiental,
- infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea.

Mercado internacional

Ainda durante a agenda em Assunção, as autoridades brasileiras assinaram memorandos de entendimento (MoUs) com Paraguai e Argentina para atualizar os Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos, com a incorporação da 7ª Liberdade do Ar para voos de passageiros, de carga e mistos (passageiros e carga).

Os memorandos têm efeito imediato e permitem a aplicação das novas regras enquanto os acordos bilaterais passam pelos trâmites legais necessários à sua atualização, incluindo, no caso do Brasil, a aprovação pelo Congresso Nacional.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

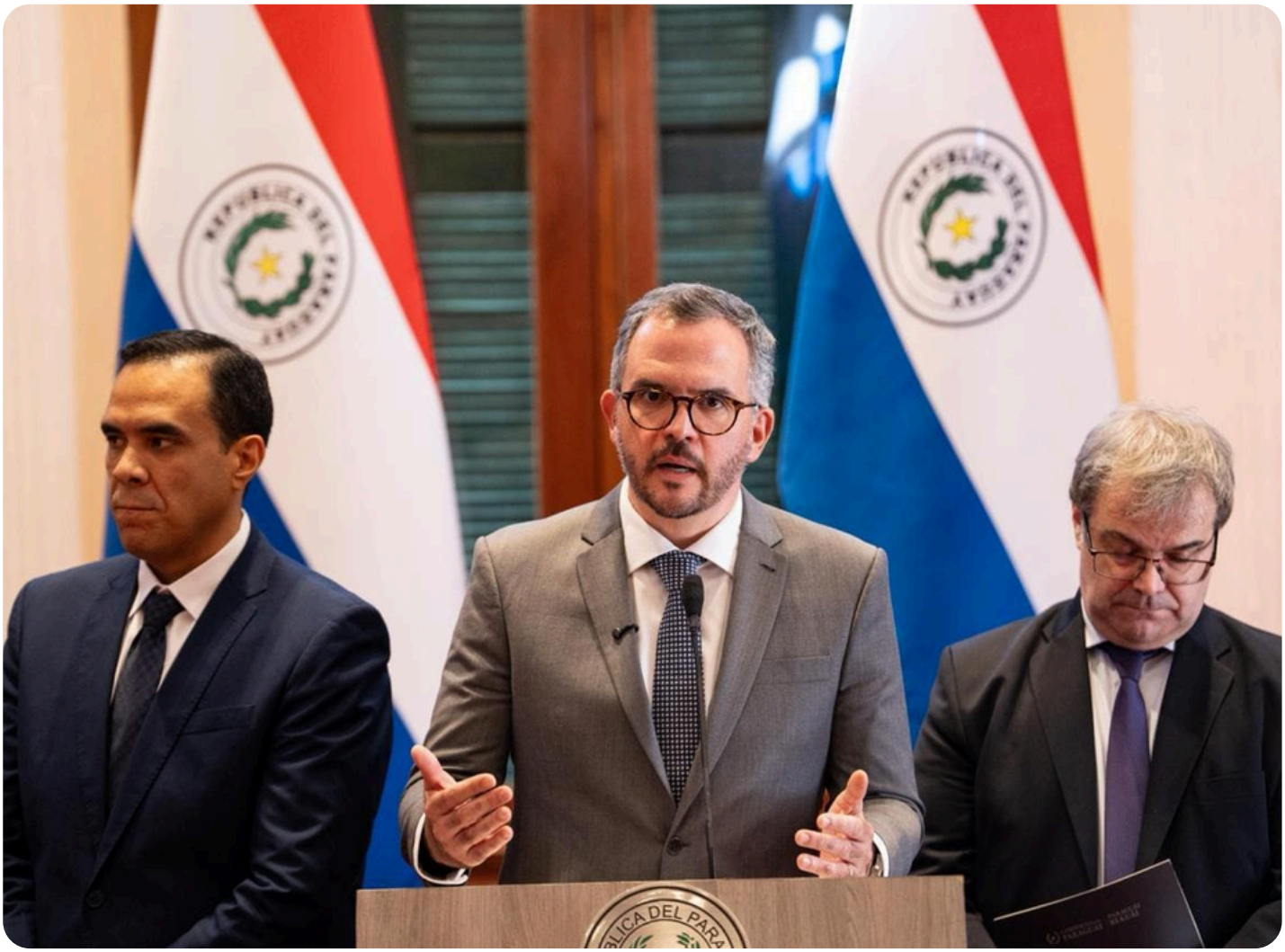


Foto: Assessoria do governo do Paraguai

Ratificação do Acordo de Livre Comércio entre MERCOSUL e EFTA

EFTA e MERCOSUL formam mercado de mais de 280 milhões de consumidores

O Brasil protocolou, em 30/06, junto ao governo do Paraguai, o instrumento de ratificação do Acordo de Livre Comércio entre o MERCOSUL e a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA), que reúne Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça.

O instrumento de ratificação será remetido ao governo norueguês, depositário do acordo. A ratificação evidencia o compromisso brasileiro com a diversificação das parcerias econômicas e com o fortalecimento das relações comerciais do Brasil com a Europa.

EFTA e MERCOSUL formam mercado de mais de 280 milhões de consumidores. O Acordo garantirá livre acesso a quase 99% do valor exportado pelo Brasil ao bloco.

Em 2025, a corrente de comércio entre o Brasil e os países da EFTA totalizou US$ 7,8 bilhões. As exportações brasileiras somaram US$ 3,8 bilhões, com variação positiva de 22,9% em relação a 2024.

O Acordo prevê mecanismo de vigência bilateral, a partir do primeiro dia do terceiro mês seguinte à data de depósito do respectivo instrumento de ratificação, entre os países do MERCOSUL e da EFTA que já o tenham ratificado, caso, até o momento, da Islândia.

Com a entrada em vigor dos acordos do MERCOSUL com União Europeia, EFTA e Singapura, a corrente de comércio brasileira beneficiada por preferências comerciais passará de 12% para 31,2%.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Mercosur

Sindicomis Nacional avança nas negociações da CCT 2026/2028

Assembleia Geral Extraordinária deliberou sobre a contraproposta patronal que dará continuidade às negociações coletivas

O Sindicomis Nacional realizou, no dia 23 de julho de 2026, a Assembleia Geral Extraordinária (AGE) destinada à discussão e deliberação sobre a Convenção Coletiva de Trabalho 2026/2028.

A assembleia contou com a participação das empresas representadas e habilitadas, reforçando o compromisso da categoria econômica com um processo de negociação coletiva conduzido de forma responsável, transparente e alinhada aos interesses do setor.

Durante a reunião, foi deliberada a contraproposta patronal, que será encaminhada às entidades profissionais para dar continuidade às negociações da Convenção Coletiva de Trabalho.

As tratativas seguem em andamento, razão pela qual as condições econômicas e demais pontos negociados permanecem sujeitos às próximas etapas do processo negocial.



Foto: Reprodução/IA

Transparência e segurança jurídica

Para garantir maior segurança, rastreabilidade e transparência das deliberações, o Sindicomis Nacional adotou estrutura organizada e recursos tecnológicos voltados à gravação, transcrição, conferência e preservação dos registros da assembleia, assegurando a adequada documentação de todo o procedimento realizado.

A iniciativa reforça o compromisso da entidade com boas práticas de governança, segurança jurídica e condução responsável das negociações coletivas.

Representação institucional da categoria

A realização da Assembleia Geral Extraordinária representa mais uma etapa do trabalho desenvolvido pelo Sindicomis Nacional na defesa dos interesses da categoria econômica, fortalecendo a representação institucional das empresas e contribuindo para a construção de soluções equilibradas durante o processo de negociação coletiva.

O Sindicomis Nacional seguirá acompanhando as próximas etapas das negociações e manterá seus representados informados sobre os avanços do processo, sempre observando a responsabilidade institucional e o respeito às etapas formais das tratativas.

Fonte: Sindicomis Nacional

China atualiza regras para o transporte marítimo

Novo Código exige revisão de contratos, responsabilidades e procedimentos nas operações internacionais

Em 1º de maio de 2026, entrou em vigor o novo Código Marítimo da China, primeira revisão completa da legislação em mais de três décadas.

A atualização busca adequar o ambiente jurídico às transformações do comércio internacional, ao crescimento das operações marítimas e à evolução dos modelos logísticos utilizados no transporte global.

Embora voltado ao sistema jurídico chinês, o novo Código produz efeitos que ultrapassam suas fronteiras.

Empresas brasileiras que embarcam, desembarcam ou organizam operações envolvendo portos chineses deverão observar novas regras capazes de impactar contratos, responsabilidades e procedimentos operacionais.

Para agentes de carga, transitários, NVOCCs e operadores logísticos, o momento exige atenção e revisão de práticas já consolidadas.

Aplicação obrigatória da legislação chinesa

Um dos principais pontos trazidos pelo novo Código é a ampliação do alcance da legislação chinesa.

Nos contratos internacionais de transporte marítimo que envolvam portos da China, determinadas disposições legais passam a ser de aplicação obrigatória, independentemente da escolha de outra legislação pelas partes.

Na prática, isso significa que cláusulas contratuais prevendo exclusivamente a aplicação de direito estrangeiro poderão não afastar a incidência das normas chinesas quando existirem regras consideradas obrigatórias pelo Código.

Diante desse cenário, torna-se recomendável revisar contratos de transporte, conhecimentos de embarque, termos de prestação de serviços e demais documentos utilizados nas operações com aquele país.

O papel do agente de carga ganha ainda mais importância

Outro aspecto relevante é que o Código passa a analisar não apenas a operação de transporte, mas também a função efetivamente desempenhada por cada participante da cadeia logística.

Dependendo das atividades exercidas, um agente de carga poderá ser enquadrado como:

- expedidor;
- transportador contratual;
- NVOCC;
- operador de transporte multimodal.

Esse enquadramento influencia diretamente os direitos, deveres e responsabilidades assumidos durante a operação.

Por isso, torna-se essencial que contratos e documentos identifiquem de forma clara o papel exercido por cada empresa em cada embarque.



Foto: Reprodução/Transporte Moderno

Cargas não reclamadas exigem atenção redobrada

O novo Código também estabelece regras mais específicas para situações envolvendo cargas abandonadas ou não reclamadas pelo destinatário.

Nessas hipóteses, podem surgir consequências relevantes relacionadas à armazenagem, aos custos operacionais, ao direito de retenção e até mesmo à realização de leilões da carga, conforme os procedimentos previstos pela legislação chinesa.

Outro ponto de atenção está na definição de quem será considerado responsável pelas despesas decorrentes dessas situações.

Para evitar riscos, agentes de carga devem assegurar que toda a documentação reflita corretamente sua posição na operação, evitando interpretações que possam lhes atribuir responsabilidades além daquelas efetivamente assumidas.

Transporte multimodal e responsabilidade por perdas

O Código revisado também dedica atenção especial às operações multimodais.

A responsabilidade por perdas ou danos poderá variar conforme o trecho da operação em que o evento ocorreu, exigindo maior controle documental sobre cada etapa do transporte.

Nesse contexto, ganha importância a manutenção de registros capazes de demonstrar com precisão onde ocorreu eventual incidente, facilitando a identificação da legislação aplicável e da parte responsável.

Prazos para reclamações também merecem revisão

Outra alteração relevante envolve os prazos relacionados às reclamações judiciais e ao exercício do direito de regresso.

O novo Código amplia as hipóteses de interrupção dos prazos prescricionais e estabelece mecanismos específicos para determinadas ações regressivas.

Na prática, isso exige maior controle dos prazos processuais e da documentação das operações, reduzindo o risco de perda de direitos por questões formais.



Foto: Reprodução/Internet

E os documentos eletrônicos?

O novo Código também reforça o reconhecimento jurídico dos documentos eletrônicos utilizados no transporte marítimo, conferindo maior segurança para sua utilização nas operações internacionais.

Entretanto, esse tema já foi tratado de forma específica pelo Sindicomis Nacional e pela ACTC no artigo institucional "Urgência da disciplina legal do BL Digital – Impulsionando o Brasil para o futuro do comércio marítimo", que aborda em profundidade a evolução do e-BL, a equivalência jurídica entre documentos físicos e eletrônicos e os desafios regulatórios relacionados à digitalização documental.

Neste momento, o principal impacto prático para as empresas brasileiras está nas novas responsabilidades operacionais introduzidas pelo Código Marítimo chinês.

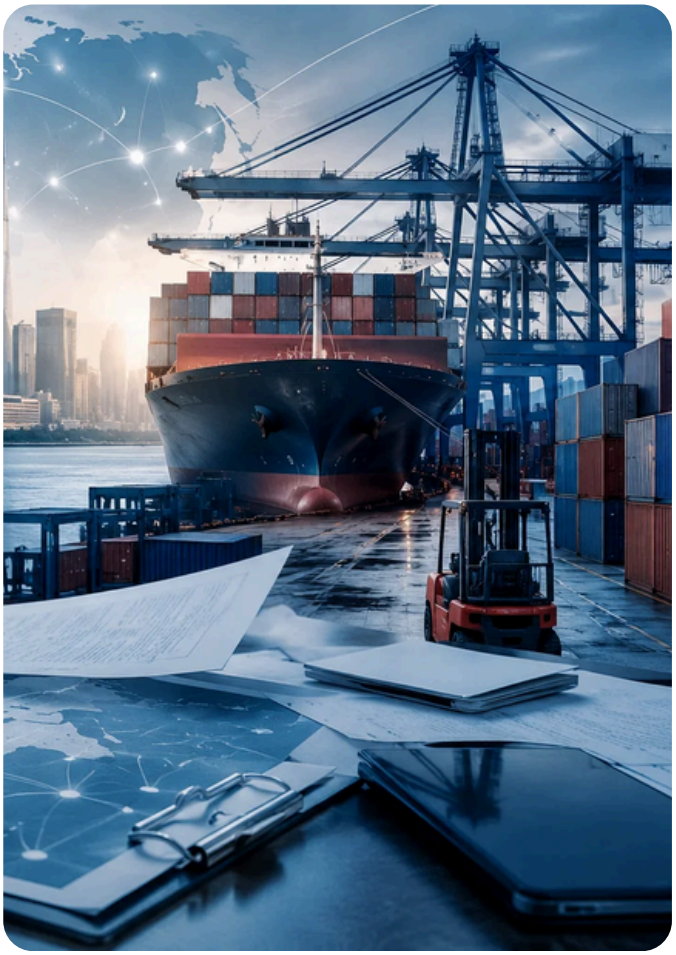


Foto: Reprodução/IA

O que as empresas devem fazer agora

Diante das mudanças, recomenda-se que empresas que mantenham operações envolvendo portos chineses realizem uma revisão preventiva de seus procedimentos, especialmente quanto a:

- contratos de transporte e prestação de serviços;
- conhecimentos de embarque;
- definição das responsabilidades de cada participante da operação;
- procedimentos para cargas não reclamadas;
- seguros e gestão de riscos;
- documentação das operações multimodais;
- controles internos relacionados a prazos e reclamações.

Mais do que uma atualização legislativa, o novo Código representa uma mudança prática na forma como responsabilidades poderão ser atribuídas em operações marítimas envolvendo a China.

Acompanhar essas alterações e adaptar procedimentos internos será fundamental para reduzir riscos jurídicos e preservar a segurança das operações internacionais.

Fonte: Sindicomis Nacional

Trabalho remoto pode gerar direito a horas extras

TRT-3 reconhece o direito quando há possibilidade de controle da jornada pelo empregador

Com base nesse entendimento, a 1ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (MG) acolheu o recurso ordinário de um teletrabalhador.

O colegiado condenou o ex-empregador do autor a lhe pagar, como extras, as horas trabalhadas em excesso à jornada legal de 8 horas diárias e/ou 44 horas semanais, o que for mais benéfico, com reflexos em repousos semanais remunerados (RSRs), férias, 13º salário, aviso-prévio e FGTS.

O reclamante trabalhava no setor de atendimento ao cliente da ré, uma instituição financeira, atuando remotamente por meio de chat, telefone, e-mail e plataforma digital. Alegou que cumpria jornada das 8h às 20h, com apenas 30 minutos de intervalo, sem receber horas extras.

A empresa sustentou que o empregado não estaria sujeito a fiscalização de jornada e, dessa forma, não teria direito ao recebimento de horas extras, nos termos do artigo 62, III, da CLT, por atuar em regime de teletrabalho.

Por outro lado, o contrato de trabalho fez menção a suposto exercício de cargo de confiança pelo autor, o que também afastaria o controle da jornada, conforme inciso II do dispositivo celetista. Não foram apresentados cartões de ponto.

Fiscalização da jornada

Na decisão, de relatoria da desembargadora Paula Oliveira Cantelli, firmou-se que o uso de ferramentas tecnológicas capazes de monitorar o horário de trabalho afasta a presunção de impossibilidade de controle de jornada no teletrabalho, assegurando ao empregado o direito às horas extraordinárias quando provado o labor além dos limites legais.

Em seu voto, a relatora observou que a prova testemunhal demonstrou que o autor não exercia cargo de confiança, tendo em vista que ele estava subordinado a superior hierárquico e realizava atendimento aos clientes, assim como os demais atendentes.

Ela esclareceu que os empregados em regime de teletrabalho só estão excluídos do controle de jornada, nos termos do artigo 62, III, da CLT, quando o trabalho ocorrer por produção ou tarefa. Conforme a desembargadora, "o fato de o empregado ativar-se em teletrabalho, por si só, não lhe retira o direito às horas extras, as quais somente não são devidas quando o trabalho for incompatível com a fixação do horário de trabalho".

"Havendo a possibilidade de fiscalização da jornada e da fixação de horário, fica afastada a aplicação da norma restritiva prevista no artigo supracitado", destacou.

"Havendo a possibilidade de fiscalização da jornada e da fixação de horário, fica afastada a aplicação da norma restritiva prevista no artigo supracitado."

No caso, a prova testemunhal revelou que havia ferramenta eletrônica que indicava quando o empregado estava "online", sendo necessária autorização da liderança para permanecer "offline".

Também ficou provado que o horário de trabalho era previamente estipulado.

Para a relatora, esses elementos evidenciam a possibilidade de fiscalização da jornada, o que afasta a incidência da exceção prevista no artigo 62, III, da CLT, impondo-se reconhecer o direito do trabalhador ao recebimento de horas extras.

Ônus do empregador

Por causa da ausência de controles formais de ponto e da demonstração de que a jornada era passível de controle por parte do empregador, foi aplicada a Súmula 338, I, do Tribunal Superior do Trabalho.

Essa súmula do TST estabelece que é ônus do empregador com mais de dez empregados manter o registro da jornada de trabalho, conforme o artigo 74, parágrafo 2º, da CLT.

Caso não apresente injustificadamente os controles de frequência, presume-se verdadeira a jornada alegada pelo trabalhador, embora essa presunção seja relativa e possa ser afastada por prova em contrário.

O colegiado fixou a jornada de segunda a sexta-feira, das 8h às 20h, com uma hora de intervalo, conforme alegações do próprio autor, confirmadas pela prova testemunhal.

A empresa foi condenada ao pagamento das horas extras, com os devidos reflexos legais.

Houve recurso de revista, ao qual foi negado seguimento, já que não preencheu os pré-requisitos.

Fonte: Sindicomis Nacional



Foto: Reprodução/IA

REIDI amplia incentivos para projetos de infraestrutura

Regime reduz custos tributários e amplia oportunidades nos setores portuário, aeroportuário e hidroviário



Foto: Reprodução/Gov Br

Construir um terminal portuário, ampliar um aeroporto ou implantar uma estrutura logística exige investimentos elevados, muito antes de o empreendimento começar a operar e dar retorno financeiro.

Para reduzir esse custo inicial e estimular novos investimentos em infraestrutura, existe o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), mecanismo que suspende a cobrança de PIS e Cofins sobre bens e serviços usados na implantação de projetos aprovados.

Criado pela Lei 11.488, de 2007, o REIDI não é um repasse direto de recursos públicos às empresas.

Na prática, funciona como um incentivo tributário, que reduz os custos de implantação de obras de infraestrutura ao suspender a incidência de PIS e Cofins sobre a compra de máquinas e equipamentos, materiais de construção, contratação de serviços e locação de bens para empreendimentos que se enquadram no regime.

Com isso, os projetos demandam menos recursos para sair do papel, tornando-se economicamente mais viáveis.

O benefício pode ser concedido a projetos dos setores de transportes, portos, aeroportos, hidrovias, energia, saneamento básico e irrigação, desde que atendam aos requisitos previstos na legislação e sejam aprovados pelo poder público.

Reconhecendo a importância desse programa, a reforma tributária manteve o REIDI entre os instrumentos de incentivo à infraestrutura, preservando sua importância para atrair investimentos privados, especialmente em um setor que ainda apresenta elevado déficit de investimentos.

Acesso ampliado

Para ampliar o alcance desse instrumento nos setores sob sua competência (aeroportos, portos e hidrovias), o MPor atualizou, em junho de 2026, as regras para enquadramento de projetos no regime.

A Portaria GM/MPor 36 ampliou o acesso ao REIDI para projetos de infraestrutura em aeroportos públicos. Antes, o benefício era restrito às concessionárias aeroportuárias.

Com a mudança, também podem ser enquadrados projetos desenvolvidos em aeroportos administrados pela Infraero, estados e municípios, desde que atendam aos requisitos do programa.

Nos setores portuário e hidroviário, continuam aptos ao benefício os projetos em portos organizados, instalações portuárias de uso privado e hidrovias.

> “Existia uma restrição anterior na nossa portaria, mas revisamos essa regulamentação para permitir que projetos de infraestrutura dentro dos sítios aeroportuários também possam obter o benefício.”

A norma também permite que empresas parceiras dos responsáveis pelos projetos solicitem o benefício, desde que atendam aos critérios estabelecidos.

Segundo a diretora de Assuntos Econômicos da Secretaria Executiva do MPor, Helena Venceslau, a atualização busca alinhar o regime às políticas públicas voltadas à ampliação dos investimentos em infraestrutura. “Existia uma restrição anterior na nossa portaria, mas revisamos essa regulamentação para permitir que projetos de infraestrutura dentro dos sítios aeroportuários também possam obter o benefício”, explicou.

O objetivo é que as mudanças tragam mais segurança jurídica aos investidores e ampliem as oportunidades de implantação de projetos de infraestrutura pelo país.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Gov Br

Quem atua no funcionamento dos portos brasileiros?

Conheça os principais órgãos responsáveis pelas operações portuárias

Para que a infraestrutura portuária funcione de forma segura e organizada, é necessária a atuação integrada de diferentes órgãos e agentes públicos. Além da autoridade portuária, responsável pela administração do porto organizado, participam das operações instituições como Receita Federal, Marinha do Brasil, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Polícia Federal e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entre outros órgãos competentes.

Cada instituição possui atribuições específicas relacionadas à administração portuária, ao controle aduaneiro, à segurança da navegação, à vigilância sanitária, fiscalização agropecuária, segurança, regulação e fiscalização dos serviços portuários.

Essa atuação conjunta permite que cargas, embarcações, passageiros e tripulantes sejam acompanhados conforme as normas aplicáveis a cada tipo de operação.

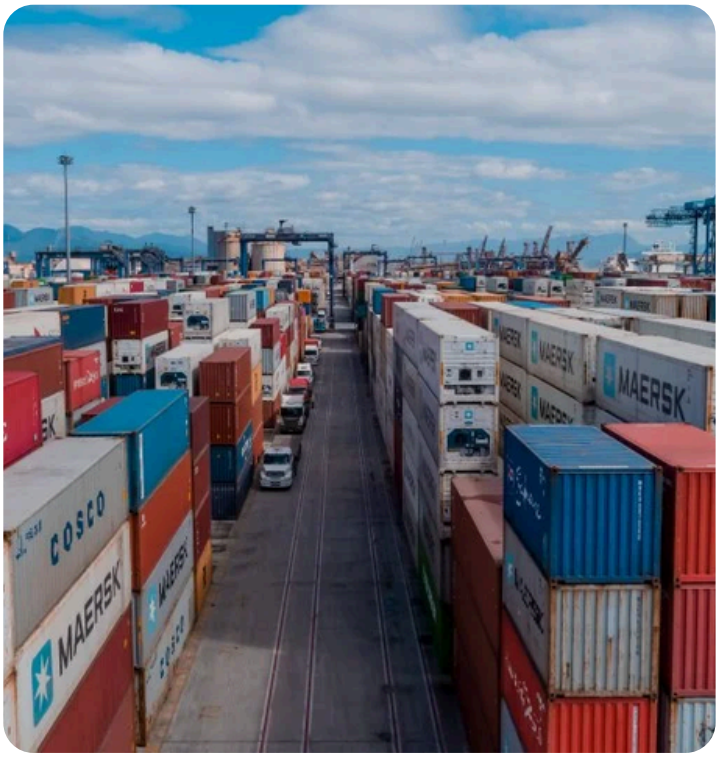


Foto: Divulgação/Porto de Itajaí

Logística

Compreender o papel de cada instituição ajuda a entender como os portos funcionam e por que essas estruturas são essenciais para a logística, comércio exterior e movimentação de mercadorias no país.

A autoridade portuária é responsável pela administração do porto organizado. Cabe a ela coordenar o uso das áreas comuns, como cais, berços de atracação, acessos e demais estruturas compartilhadas, além de organizar as atividades realizadas dentro da área portuária.

A Marinha do Brasil atua como autoridade marítima, com foco na segurança da navegação.

Entre suas atribuições estão o acompanhamento das condições de entrada e saída de embarcações, a fiscalização de normas náuticas e a verificação de aspectos relacionados à segurança das operações aquaviárias.

Controle de cargas e pessoas

A Receita Federal é responsável pelo controle aduaneiro. Na prática, isso significa fiscalizar a entrada e a saída de mercadorias do país, verificando se as cargas cumprem as exigências legais e tributárias necessárias para importação ou exportação.

A Anvisa atua no controle sanitário em embarcações e operações que envolvem risco à saúde pública.

Sua atuação pode abranger cargas, passageiros, tripulantes, ambientes portuários e embarcações, conforme o tipo de operação.

A Polícia Federal também integra a rotina portuária, especialmente em ações de polícia marítima, controle migratório, segurança e fiscalização de pessoas, embarcações e tripulações.

Regulação e fiscalização

A Antaq é responsável por regular, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte aquaviário e a exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

No setor portuário, a agência atua sobre portos organizados, instalações portuárias, terminais, arrendamentos e operadores, conforme as normas aplicáveis.

Também podem atuar, conforme o caso, órgãos ambientais, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e órgãos estaduais ou municipais de meio ambiente.

A depender da operação, também participam prefeituras, órgãos de trânsito e outros entes públicos.

Além dos órgãos públicos, o funcionamento dos portos envolve a atuação de agentes privados e trabalhadores especializados, como:

- operadores portuários,
- arrendatários,
- empresas de navegação,
- terminais,
- práticos,
- transportadores e trabalhadores portuários.

Todos esses atores integram a cadeia logística responsável pela movimentação de cargas e passageiros nos portos brasileiros.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Gov Br

Cruzamento de dados fiscais exige atenção das empresas

Confira os principais cuidados para evitar inconsistências nas informações enviadas à Receita Federal

A digitalização das obrigações tributárias tornou o cruzamento eletrônico de informações uma das principais ferramentas de fiscalização da Receita Federal.

Hoje, dados enviados por empresas, clientes, fornecedores, instituições financeiras e diversos sistemas governamentais são comparados automaticamente para identificar inconsistências fiscais.

Nesse cenário, pequenas divergências como notas fiscais canceladas que permanecem na escrituração, diferenças entre folha de pagamento e declarações previdenciárias ou receitas não informadas podem gerar alertas, notificações e exigir esclarecimentos por parte das empresas.

Embora nem toda inconsistência resulte automaticamente em autuação, manter informações coerentes entre as diferentes obrigações acessórias é fundamental para reduzir riscos e evitar retrabalho.

Confira nove cuidados que podem ajudar sua empresa a manter a conformidade fiscal.

Registre todas as receitas da empresa

Além das receitas decorrentes das atividades principais, é importante registrar corretamente rendimentos financeiros, ganhos na venda de bens, receitas eventuais, prêmios e outras entradas que possam produzir efeitos contábeis ou tributários.

Instituições financeiras também prestam informações ao Fisco, o que permite a identificação de divergências entre os valores recebidos e aqueles informados na escrituração.

Garanta que as obrigações fiscais estejam alinhadas

Não basta entregar todas as declarações dentro do prazo. As informações também precisam ser compatíveis entre si.

Entre os principais cruzamentos realizados pela Receita Federal estão: eSocial e DCTFWeb; EFD-Reinf e DCTFWeb; escrituração contábil e Escrituração Contábil Fiscal (ECF); documentos fiscais eletrônicos e apurações tributárias.

Diferenças entre esses sistemas podem surgir por eventos enviados fora do período correto, classificações inadequadas, alterações não refletidas nas declarações ou inconsistências na escrituração.

Também é importante verificar se notas fiscais emitidas, canceladas ou substituídas receberam o mesmo tratamento na contabilidade, nos livros fiscais e nas apurações tributárias.

Não deixe documentos para a última hora

Enviar documentos somente no fechamento do mês reduz o tempo disponível para conferências e aumenta a probabilidade de erros.



Foto: Reprodução/Internet

O ideal é estabelecer uma rotina periódica para encaminhar à contabilidade: notas fiscais de entrada e saída; extratos bancários; comprovantes de despesas; contratos firmados ou encerrados; informações sobre retenções; documentos relacionados à folha de pagamento; operações extraordinárias, como venda de ativos ou movimentações financeiras atípicas.

Quanto mais cedo essas informações forem analisadas, maior será a segurança das apurações.

Corrija rapidamente erros em documentos fiscais

Informações incorretas em notas fiscais podem gerar reflexos em diversas obrigações acessórias. Sempre que um erro for identificado, é importante verificar qual procedimento deve ser adotado, carta de correção, cancelamento, substituição ou emissão de documento complementar, e confirmar se a alteração também foi refletida na escrituração e nas declarações já transmitidas.

Cancelar uma nota no sistema emissor, mas mantê-la registrada nos livros fiscais ou na contabilidade, por exemplo, pode gerar divergências facilmente identificadas pelos sistemas da Receita.

Revise periodicamente o cadastro de produtos e serviços

Falhas cadastrais tendem a se repetir em centenas de documentos fiscais.



Foto: Reprodução/Internet

Por isso, vale revisar regularmente informações como: NCM; CFOP; CST; CSOSN; alíquotas; benefícios fiscais; regras de retenção; unidade de medida; origem das mercadorias; descrição de produtos e serviços.

Esse cuidado ganha ainda mais relevância com a implementação da Reforma Tributária, que exigirá parametrizações ainda mais precisas.

Concilie faturamento e movimentação financeira

Nem toda movimentação bancária corresponde exatamente ao faturamento de um determinado período.

Entretanto, diferenças decorrentes de vendas a prazo, empréstimos, aportes, antecipações ou estornos precisam estar devidamente justificadas e documentadas.

Recebimentos por cartão, Pix, boletos, marketplaces e links de pagamento devem ser conciliados com as notas fiscais, contas a receber e demais registros financeiros.

É importante destacar que não existe tributação específica sobre transações realizadas via Pix. O cruzamento ocorre a partir das informações financeiras transmitidas pelas instituições obrigadas a prestar dados ao Fisco, conforme a legislação vigente.

Separe as finanças da empresa e dos sócios

Misturar recursos da pessoa física com os da pessoa jurídica dificulta a escrituração e pode gerar questionamentos fiscais.

Transferências realizadas pelos sócios devem possuir documentação adequada e tratamento contábil compatível com sua natureza, seja como integralização de capital, empréstimo, adiantamento ou distribuição de lucros.

A descrição utilizada na transferência financeira, isoladamente, não substitui a documentação necessária.

Acompanhe regularmente a Caixa Postal do e-CAC

Além de transmitir corretamente as obrigações fiscais, é indispensável acompanhar as comunicações eletrônicas encaminhadas pela Receita Federal.

A Caixa Postal do e-CAC reúne comunicados, intimações e demais mensagens oficiais.

Em diversas situações, essas comunicações produzem efeitos legais e iniciam a contagem de prazos para manifestação.

Criar uma rotina de acompanhamento reduz o risco de perder notificações importantes.

Analise notificações antes de retificar declarações

Ao receber uma comunicação da Receita Federal, a primeira providência deve ser compreender exatamente qual inconsistência foi identificada.

Antes de qualquer retificação, recomenda-se: confirmar a autenticidade da comunicação; identificar o período questionado; reunir documentos e comprovantes; conferir a escrituração; avaliar se realmente existe erro; observar os prazos para resposta.

Uma retificação realizada sem análise prévia pode gerar novas inconsistências ou até aumentar a exposição fiscal da empresa.

Organização interna reduz riscos fiscais

A prevenção não depende exclusivamente da contabilidade.

A qualidade das informações enviadas ao Fisco começa dentro da própria empresa, por meio da organização dos processos internos e da comunicação entre os setores envolvidos.

Definir responsáveis pelo envio de documentos, estabelecer rotinas de conferência, realizar conciliações periódicas e manter registros organizados contribui para reduzir inconsistências e agilizar eventuais esclarecimentos solicitados pela Receita Federal.

Embora o cruzamento eletrônico de dados tenha ampliado a capacidade de fiscalização, nem toda divergência resulta automaticamente em autuação.

Muitas diferenças decorrem de prazos, critérios de reconhecimento ou erros passíveis de correção.

Ainda assim, empresas que investem na qualidade das informações, mantêm seus registros atualizados e acompanham regularmente suas obrigações fiscais conseguem responder com mais rapidez aos questionamentos do Fisco e reduzem significativamente sua exposição a riscos tributários.

Fonte: Sindicomis Nacional



Foto: Reprodução/Internet

O papel da praticagem na segurança portuária

Profissionais especializados auxiliam a navegação e contribuem para prevenir acidentes nos portos

Para um navio com muitos metros de comprimento passar por um canal estreito ou áreas de navegação complexas é preciso mais do que a experiência do comandante. É necessário um profissional que atua nas manobras, garantindo que a operação aconteça de forma segura. E ele se chama prático.

Antes da embarcação chegar ao porto, uma lancha de praticagem leva esse profissional até o navio. Em mar aberto, ele embarca utilizando uma escada de corda presa ao costado da embarcação e permanece a bordo até que o navio esteja atracado ou deixe a área de praticagem em segurança.

Diferente do comandante, que conhece o veículo marítimo e pode navegar por diferentes partes do mundo, o prático é altamente especializado sobre as condições e características das regiões em que atua, denominadas Zonas de Praticagem (ZP).

Para ele realizar manobras em outro ambiente, é necessário passar por um novo processo de habilitação.



Foto: Divulgação/Praticagem do Brasil

Cada porto possui particularidades que mudam conforme a maré, o vento, as correntes e até as condições climáticas do dia, o domínio do profissional diante destas características locais torna a praticagem fundamental para a segurança da navegação.

Além da condução

Cerca de 95% do comércio internacional brasileiro é realizado por via marítima. A praticagem ajuda a evitar colisões, encalhes e outros acidentes que poderiam causar prejuízos econômicos, interromper operações portuárias e provocar impactos ambientais. Além disso, preza pela segurança dos trabalhadores portuários e ecossistemas costeiros e fluviais, garantindo que alimentos, combustíveis, medicamentos, máquinas e diversos outros produtos cheguem ao destino.

O trabalho é silencioso, mas muito importante para que a logística funcione de forma eficiente. A praticagem garante que embarcações de diferentes tamanhos naveguem com segurança por áreas desafiadoras, contribuindo para a proteção da vida humana e da infraestrutura portuária.

Ao evitar incidentes envolvendo embarcações de grande porte, a praticagem ajuda a preservar rios, baías e áreas costeiras, reduzindo o risco de vazamentos de cargas ou combustíveis. A atividade é regulamentada pela Marinha do Brasil e segue normas rigorosas de qualificação e treinamento.

Esses profissionais ajudam a manter os portos funcionando com eficiência, tornando possível que o comércio marítimo brasileiro continue conectando o país ao mundo, garantindo o desenvolvimento do Brasil.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

STF reforça segurança jurídica na saúde mental no trabalho

Decisão orienta uma implementação responsável das novas exigências da NR-1



Foto: Reprodução/Internet

O STF proferiu importante decisão na ADPF nº 1.316, estabelecendo um marco relevante para todas as empresas brasileiras que se preparam para atender às novas exigências relativas à gestão dos riscos psicossociais no ambiente de trabalho.

Ao apreciar a matéria, o Ministro André Mendonça reconheceu a relevância constitucional da proteção à saúde mental dos trabalhadores, preservando a validade da política pública instituída pela atualização da Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1).

Ao mesmo tempo, reconheceu que determinadas regras destinadas à aplicação de sanções ainda necessitam de maior objetividade normativa, razão pela qual suspendeu, temporariamente, apenas a eficácia sancionatória de alguns dispositivos, permitindo que sejam aperfeiçoados por meio do diálogo institucional.

Em outras palavras, o Supremo não afastou a política de prevenção aos riscos psicossociais. Ao contrário, a decisão reforça que a promoção de ambientes de trabalho saudáveis permanece como dever constitucional das organizações, preservando integralmente o caráter preventivo e orientativo da NR-1.

A NR-1 não caiu: o que foi suspenso foi apenas o efeito sancionatório

Um dos pontos mais importantes da decisão é justamente afastar interpretações precipitadas. A NR-1 continua válida como parâmetro orientador para as empresas.

O que o Supremo suspendeu, pelo prazo inicial de 90 dias, foi apenas a utilização de determinados dispositivos como fundamento direto para autuações, multas, notificações punitivas ou outras medidas coercitivas relacionadas aos fatores de risco psicossociais.

Portanto, não se trata de autorização para as empresas interromperem seus programas de adequação, abandonarem medidas preventivas ou deixarem de acompanhar a evolução regulatória do tema.

Ao contrário, a decisão cria um período de maior segurança jurídica para que empresas, entidades representativas, governo e demais atores institucionais possam contribuir para o aperfeiçoamento das regras, com mais objetividade, previsibilidade e critérios técnicos.

Segurança jurídica e prevenção caminham juntas

A decisão evidencia um princípio extremamente importante para o ambiente empresarial: prevenção não pode ser confundida com insegurança jurídica.

O Supremo reconheceu que políticas públicas dessa magnitude exigem regras suficientemente claras para orientar a atuação das empresas antes da imposição de sanções administrativas.

Essa compreensão representa importante avanço institucional, pois demonstra que o fortalecimento da saúde ocupacional deve ocorrer de forma responsável, previsível e tecnicamente estruturada.

Não se trata de retrocesso. Trata-se de aperfeiçoamento regulatório.

O tempo da preparação continua

Algumas interpretações equivocadas sugeriram que a decisão representaria uma paralisação da NR-1 ou uma dispensa de adequação por parte das empresas.

Não é isso que decidiu o Supremo. As empresas continuam responsáveis pela construção de ambientes organizacionais saudáveis, pela gestão dos riscos ocupacionais e pela implementação de mecanismos internos de prevenção.

O que foi temporariamente suspenso diz respeito apenas à aplicação imediata de sanções baseadas em dispositivos que ainda demandam maior densidade normativa.

Portanto, as organizações que imaginarem que podem interromper seus programas de adequação estarão adotando uma estratégia de elevado risco.

Ao término do período de suspensão e do processo de aperfeiçoamento técnico, as exigências regulatórias permanecerão presentes, agora acompanhadas de parâmetros mais objetivos.

A hora da preparação é agora

A decisão do STF representa uma oportunidade para que as empresas realizem aquilo que sempre deveria ter sido o foco principal: preparação.

Organizações que aproveitarem este período para revisar seus processos internos, capacitar lideranças, estruturar programas preventivos, fortalecer mecanismos de governança e documentar suas ações estarão significativamente mais preparadas para o novo cenário regulatório.

Já aquelas que optarem pela inércia poderão enfrentar dificuldades quando o regime sancionatório vier a ser plenamente implementado.

A hora da verdade está se aproximando para todas as empresas, sem exceção. O novo cenário regulatório exigirá evidências, documentação, organização interna e capacidade de demonstrar que medidas preventivas foram efetivamente pensadas, implementadas e acompanhadas.

Não bastará discurso. Será necessário método, governança e responsabilidade.

A atuação institucional do Sindicomis Nacional

Desde o início dos debates envolvendo saúde mental no ambiente de trabalho, o Sindicomis Nacional adotou postura baseada em quatro pilares fundamentais:

- orientação técnica às empresas;
- segurança jurídica;
- implementação responsável das novas exigências;
- construção de soluções por meio do diálogo institucional.

Em nenhum momento a entidade defendeu interpretações extremadas ou soluções improvisadas.

Ao contrário, promoveu estudos técnicos, debates especializados, elaboração de notas orientativas e desenvolvimento de mecanismos destinados a auxiliar as empresas na compreensão do novo ambiente regulatório.



Foto: Reprodução/Internet

Essa atuação encontra plena sintonia com os fundamentos destacados pelo Supremo Tribunal Federal, que reconheceu a necessidade de conciliar proteção ao trabalhador, previsibilidade normativa e segurança jurídica para os empregadores.

O momento exige responsabilidade institucional

Temas relacionados à saúde mental dos trabalhadores não devem ser tratados como instrumento de disputa política, resistência automática ou polarização institucional.

São questões que envolvem responsabilidade social, gestão empresarial, produtividade, prevenção de litígios e sustentabilidade das relações de trabalho.

A decisão do STF demonstra que o caminho adequado é a construção técnica de soluções, mediante diálogo institucional, critérios objetivos e respeito à Constituição.

É exatamente esse o compromisso que o Sindicomis Nacional continuará assumindo perante suas empresas associadas e filiadas.

Enquanto alguns preferem tratar o tema com simplificações, ruídos ou narrativas convenientes, o Sindicomis Nacional permanece concentrado naquilo que efetivamente interessa às empresas representadas: orientação, segurança jurídica, prevenção de riscos e construção de soluções viáveis para o setor.



Foto: Reprodução/Internet

A verdade aparece com o tempo

Nos últimos anos, a NR-1 gerou interpretações apressadas sobre inviabilidade ou punições imediatas. Contudo, a decisão do STF mostra um cenário equilibrado, sem espaço para alarmismo ou complacência, exigindo preparo, governança e atuação técnica.

Em vez de abandonar a adequação, cabe aproveitar essa segurança jurídica para consolidar programas, capacitar equipes e organizar processos. Nesse contexto, a atuação técnica do Sindicomis Nacional faz a diferença.

Consulte a íntegra da decisão do Supremo Tribunal Federal

Para que cada empresa possa realizar sua própria análise jurídica, o Sindicomis Nacional disponibiliza aos seus associados e filiados a íntegra da decisão proferida pelo Ministro André Mendonça na ADPF nº 1.316.

A transparência, a segurança jurídica e o acesso direto às fontes oficiais sempre nortearam a atuação institucional da entidade.

Observação do Sindicomis Nacional

A Assessoria Técnica e Jurídica do Sindicomis Nacional permanece à disposição das empresas associadas e filiadas para interpretar os efeitos práticos da decisão, avaliar seus impactos específicos e orientar a implementação das medidas preventivas relacionadas à NR-1.

O objetivo é evitar interpretações equivocadas, decisões precipitadas ou posturas de inércia que possam gerar riscos futuros às empresas.

O Sindicomis Nacional continuará cumprindo sua missão institucional de orientar, representar e oferecer suporte técnico às empresas, reafirmando seu compromisso com a segurança jurídica, a livre iniciativa, a valorização do setor de comércio exterior e a construção de ambientes de trabalho cada vez mais modernos, seguros e sustentáveis.

Fonte: Sindicomis Nacional

Pedido de consultas aos EUA na Organização Mundial do Comércio

Brasil questiona tarifas adicionais impostas pelos EUA e leva o tema ao sistema de solução de controvérsias da OMC

O Brasil apresentou, em 27 de julho, pedido de consultas aos Estados Unidos (EUA) no âmbito do sistema de solução de controvérsias da Organização Mundial do Comércio (OMC).

O pedido refere-se a duas medidas tarifárias adotadas pelos EUA sob a Seção 301 da sua Lei de Comércio de 1974.

A primeira, resultante de investigação específica sobre o Brasil, impôs tarifa adicional de 25% e examinou atos, políticas e práticas brasileiras relacionados a comércio digital e serviços de pagamentos eletrônicos, tarifas preferenciais, aplicação da legislação anticorrupção, proteção da propriedade intelectual, acesso ao mercado de etanol e desmatamento ilegal.

A segunda, resultante de investigação que abrangeu 60 economias, impôs tarifa adicional de 12,5% ao Brasil e examinou a existência e a aplicação de proibições à importação de bens produzidos, total ou parcialmente, com trabalho forçado.

O Brasil considera que as medidas norte-americanas são injustificadas e incompatíveis com obrigações dos EUA no âmbito do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio de 1994 (GATT 1994) e do Entendimento Relativo às Normas e Procedimentos sobre Solução de Controvérsias da OMC.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet