

SINDICOMIS  ACTC 

— REPRESENTANTE OFICIAL —



ACONTECE

ANO 36 - Nº 309 - SET / OUT - 2021

ESPECIAL

**NA RETA FINAL DO
MANDATO, DIRETORIA
EXECUTIVA APRESENTA
BALANÇO DE RESULTADOS
E TORNA-SE CHAPA ÚNICA
NAS PRÓXIMAS ELEIÇÕES**

Entre as páginas 8 e 11, você
confere o resumo da gestão



FIM DO VOTO DE QUALIDADE NO CARF: MAIS UMA AFRONTA AO CONTRIBUINTE BRASILEIRO

O tema do fim do voto de qualidade no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) gera intensos debates, por envolver interesses dos contribuintes e do fisco, quase sempre opostos.

Como funcionam o processo administrativo junto ao CARF e o voto de qualidade?

O CARF é um órgão paritário, composto por turmas de julgamento. São oito conselheiros julgadores, sendo que metade deles representa a Fazenda Nacional e a outra, o contribuinte.

Uma vez lavrado o auto de infração contra o contribuinte, este é notificado e tem o prazo de 30 dias corridos para apresentar sua defesa administrativa para a primeira instância. Caso ele não obtenha êxito na esfera administrativa, tem o direito de apresentar um recurso voluntário ao CARF.

Digamos que, ao julgar esse recurso voluntário, ocorra um empate. Neste caso, o presidente do colegiado é quem tem direito ao “voto de Minerva”, embora ele já tenha proferido seu voto anteriormente. Seu voto, portanto, terá efeito potencializado: valerá por dois. O problema principal é que, no caso do CARF, este indivíduo que vai votar e desempatar é sempre um representante do fisco. E aí a roda pega!

Como esta situação aparenta ser um tanto, digamos, escandalosa, a Lei Federal 13.988/20 alterou o regime do voto de qualidade no CARF. Acrescentou-se à Lei 10.522/2002 o artigo 19-E, afirmando que a manifestação de desempate a favor do fisco feita pelo presidente da turma julgadora não seria mais admitida “em julgamento do processo administrativo de determinação e exigência de crédito tributário”, de modo que a controvérsia,

objeto de julgamento administrativo, deveria ser resolvida favoravelmente ao contribuinte.

Como esta nova situação traria severos prejuízos à União, o Ministério da Economia resolveu apegar-se à risca aos exatos termos da nova determinação legal, afirmando pela Portaria 260/2020, publicada em 1º de julho de 2020, que o voto de qualidade só deixaria de ser aplicado a processos decorrentes de autos de infração e não envolveria todos os demais casos que são julgados pelo CARF. Além disto, a nova regra só valeria para julgamentos feitos a partir de 14 de abril (sem efeito retroativo, portanto) e que o voto de qualidade continuaria existindo, valendo e sendo aplicado para julgamentos que envolvem:

- responsáveis solidários (como sócios de empresas, por exemplo);
- responsáveis tributários (não contribuintes);
- questões processuais e de embargos de declaração.

Ou seja: a Fazenda resolveu seguir o preceito “segura na mão da Lei... e vai!”

Convém esclarecer, portanto, que embora a tal portaria não tenha colocado fim ao voto de qualidade (pois ele ainda se mantém para algumas situações), ela efetivamente esvaziou bastante seu âmbito de aplicabilidade.

Existem três Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) pendentes de julgamento pelo Supremo Tribunal Federal (STF). Devido ao órgão ser palco de muitas discussões, certamente, cria-se insegurança jurídica em torno do assunto, com grandes repercussões na vida prática de todos os contribuintes (tanto PF quanto PJ).

O que o STF diz?



No início do julgamento, manifestou-se o ministro Luis Roberto Barroso, afirmando que a norma seria constitucional, mas, para obter o reequilíbrio necessário entre as partes, haveria a possibilidade de ajuizamento de ação pela Fazenda Pública.

Nesse contexto, ele propôs a seguinte tese de julgamento:

"É constitucional a extinção do voto de qualidade do presidente das turmas julgadoras do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF), significando o empate decisão favorável ao contribuinte. Nessa hipótese, todavia, poderá a Fazenda Pública ajuizar ação visando a restabelecer o lançamento tributário."

Acontece que a função do processo administrativo tributário é realizar o controle de legalidade do ato administrativo que imputa tributos e sanções pecuniárias ao contribuinte. Sendo assim, os conselheiros devem seguir o regimento interno, pois o CARF integra a estrutura do Ministério da Economia (participando, portanto, da estrutura dos órgãos do Governo Federal).

Interpretações e consequências

A derrota – com o fim do voto de qualidade – possibilitou que diversos contribuintes ingressassem com ações judiciais para discutir não somente o mérito da exigência, mas também declarar a nulidade do julgamento, alegando que tal decisão violaria a isonomia e os princípios da tipicidade tributária e da reserva legal.

Alguns contribuintes obtiveram resultados positivos e, de alguma forma, restabeleceu-se a segurança jurídica, com a concessão de liminares em primeira instância. Estas anularam o voto de qualidade (proferido pelo representante da Fazenda) com o entendimento de ele ser inconstitucional.

Mas alguns auditores da Receita Federal continuam argumentando que:

- os empates só devem favorecer o contribuinte no sentido da exigência de tributos;

- em caso de empate, beneficiam-se os contribuintes em casos de multa;
- como decorrência da amplitude do fim do voto de qualidade aplicado indistintamente a todos os tipos de situações submetidas ao CARF, haveria perda de arrecadação para os entes federativos (União, estados e municípios).

Propõem, então, aniquilar o voto de qualidade de forma geral, sob o argumento de que, havendo empate no CARF e a decisão beneficie o contribuinte, este passará a ter direito a uma compensação, por exemplo, e não à devolução do valor eventualmente já recolhido aos cofres públicos.

Uma análise mais incisiva

Em abril de 2021, a arrecadação federal no Brasil atingiu R\$ 156,8 bilhões, valor recorde para o mês em plena pandemia da Covid-19. Com isto, saltou 45,2% em termos reais, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Estes são dados divulgados pela própria Receita Federal.

A manutenção do voto de qualidade preferível por um representante da Fazenda no CARF não é mais do que um instrumento adicional para garantir à União camadas de recordes de arrecadação. Estas dão conta do pagamento do Auxílio Brasil, incrementam a infraestrutura nacional e fazem a manutenção dessa paquidérmica máquina estatal, inchada de funcionários e infartada de tanta corrupção.

A reforma administrativa vem tarde e será aplicada apenas aos novos funcionários contratados a partir da sua edição. Ou seja: o inchaço da máquina pública federal não será tratado logo e continuaremos precisando de mais e mais recordes de arrecadação para mantê-la funcionando e “saudável” (para eles).

O fato é que estou cansado dos demagogos existentes dentro do fisco, que não querem aceitar a derrota imposta pela democracia paritária (aprovação de normas pelo Legislativo, envolvendo o CARF) quando esta – por exemplo, como agora –, garante o

o direito dos contribuintes junto ao CARF. Na verdade, o que fazem é lançar uma cortina de fumaça para tentar dissimular a própria torpeza.

“Olho vivo, que cavalo não desce escada!” Esta frase, do já falecido jornalista e colunista social Ibrahim Sued, significa que deveríamos permanecer alertas, pois algo fora da ordem estava acontecendo ou iria acontecer.

Pois o cavalo ainda teima em descer as escadas, como nunca se viu antes, e isto parece não nos surpreender. Talvez acostumados que estamos a tantas leis que não “pegam”. Nossa vigilância precisa ser redobrada para evitarmos surpresas. Afinal, as notícias que chegam diariamente são capazes de espantar e provocar todo tipo de reação nos contribuintes de boa fé.

ESTUDOS

GRUPO TÉCNICO ANALISA PARECER SOBRE PENA DE PERDIMENTO

No último dia 16 de agosto, o Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros reuniu-se virtualmente para analisar o parecer da relatora, dra. Ângela Sartori, sobre “Pena de Perdimento - pressupostos, cabimento, condições e duplo grau decisório”. O estudo contou com aditivos sugeridos pelo revisor, dr. Oswaldo Gonçalves de Castro Neto.

Na mesma ocasião foi também definido que o dr. Fernando Neves será revisor do parecer do dr. Oswaldo sobre “Multas por informações aduaneiras extemporâneas”.

Além disso, ficou acertado que o próximo encontro, em 20 de setembro, abordaria o tema demurrage, para colaborar com a ANTAQ – a qual está colhendo opiniões de todo o país para criar novas normas a respeito desse assunto.

ANTAQ SE MANIFESTA SOBRE SUGESTÕES DO SINDICOMIS/ACTC

No dia 29 de junho, a ANTAQ, por meio de ofício da Superintendência de Regulação, assinado por seu titular, Bruno de Oliveira Pinheiro, respondeu aos subsídios que o SINDICOMIS e a ACTC enviaram para a execução do estudo “Experiência Internacional na Regulação das Taxas e Sobretaxas do Transporte Marítimo de Contêineres”.

Esta não é a primeira vez em que as entidades contribuem nos grandes temas do comex. Anos atrás, por exemplo, elas participaram ativamente das discussões que levaram à formatação da RN 18. Essa postura também acontece junto a outros órgãos intervenientes, ao Congresso Nacional e à Presidência da República.



Junto ao GRAACC,
fazemos parte do
McDia Feliz 2021!

Como porta-voz dessa ação dentro da Allink, venho **te convidar a somar** de forma genuína **com a gente nessa corrente do bem** <3



É só **escanear** e consolidar a sua ajuda :)

Participe desta campanha e **ajude a combater o câncer infantojuvenil**

Junte-se a nós e seja comprometido em **fazer o bem.**

BRASÍLIA

LUIZ RAMOS FAZ VISITA INSTITUCIONAL AOS MINISTÉRIOS DA DEFESA E ECONOMIA

No dia 14 de julho, o presidente do SINDICOMIS, ACTC e CIMEC, Luiz Ramos, esteve em Brasília, cumprindo agenda institucional nos ministérios da Defesa e da Economia. Em todos os compromissos, ele esteve acompanhado pelo consultor jurídico e pela assessora de Relações Institucionais – respectivamente, Oswaldo Gonçalves de Castro Neto e Tatiane Moura.

Ministério da Defesa

Ramos foi recebido pelo coronel Luís Felipe Garcia Fernandes, chefe de Gabinete da Secretaria de Produtos de Defesa (SEPROD). Na ocasião, ele tratou do acordo de cooperação entre as entidades e o Ministério, cujas conversas se iniciaram no ano passado. Ficou acordado que o coronel encaminhará uma proposta sobre o acordo.

Outros temas também foram abordados, como a Resolução nº 18 e a PEC nº 70. Sobre eles, Oswaldo Castro mencionou que, embora o CONFAZ detenha o poder de criar normas nacionais, é necessário que elas sejam ratificadas pelos estados. Nesse sentido, o coronel Luís solicitou que as entidades encaminhem propostas de melhorias.

Ramos tratou, ainda, da falta de regulamentação para a aquisição de alguns modelos de armas de alta

pressão por pessoas físicas acima de 18 anos. Ele citou que o processo de importação por pessoas jurídicas é totalmente diferente e repleto de custos. “É difícil aportar investimentos com uma carga tributária tão alta e uma insegurança jurídica tão grande”, observou.

Ministério da Economia

A equipe do SINDICOMIS, ACTC e CIMEC foi recebida pelo diretor do Programa da Secretaria Especial de Fazenda, Bruno Pessanha Negris; pelo diretor do CONFAZ, Carlos Henrique de Azevedo Oliveira; e pelo membro da Secretaria Especial de Fazenda, Guilherme Laia.

A pauta foi iniciada por Ramos, com o anúncio da criação do Grupo Técnico e Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros do SINDICOMIS e da ACTC, cuja proposta é sugerir políticas públicas e alterações normativas para aprimorar o comércio exterior. O presidente das entidades também citou o acordo de cooperação entre a CIMEC, a ENAPRES e o Ministério da Defesa. Ele ofereceu essa mesma possibilidade ao CONFAZ.

Carlos Henrique ressaltou o interesse no estreitamento dos laços do órgão com as entidades e informou que elas poderão participar das reuniões dos Grupos Técnicos do CONFAZ.

Ramos também discutiu o pleito de uma empresa associada sobre a LETEC, em relação à isenção da base de cálculo de ICMS. O assunto deverá ser especialmente apreciado pelos Grupos de Trabalho 3 (energia elétrica) e 26 (benefícios fiscais) do CONFAZ.



ACONTECE

EXPEDIENTE

Acontece é uma publicação bimestral do Sindicato dos Comissários de Despacho, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo (SINDICOMIS) e da Associação Nacional Das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais (ACTC), com sede na Rua Avanhandava, 126, 6º andar, conjuntos 60 e 61, bairro Bela Vista, São Paulo, CEP 01306-901, tel.: (11) 3255-2599, site: www.sindicomis.com.br, e-mail: actc@sindicomis.com.br | Produção: SZS Comunicação | e-mail: redacao@szscomunicacao.com.br | Editor: Sérgio Said Mtb 36.000 | Revisora: Nathália Said | Versão digital | As opiniões expressas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores.



INTERESSADO NOS
SERVIÇOS DO
CERTIFICADO
DE ORIGEM?

CONHEÇA MAIS ALGUMAS
FACILIDADES NO USO DO
NOSSO SERVIÇO:

- PRAZOS DE PAGAMENTO FLEXIBILIZADOS
- SEM MENSALIDADE E TAXAS ADICIONAIS
- PERMISSÕES DE ACESSO, POR USUÁRIO
- INTEGRAÇÃO COM OUTROS SISTEMAS
- ASSINATURA EM LOTES

SINDICOMIS
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

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

— REPRESENTANTE OFICIAL —



ACTC@SINDICOMIS.COM.BR | (11) 3255-2599

DIRETORIAS

DIRETORIAS EXECUTIVAS DO SINDICOMIS E DA ACTC SE REÚNEM

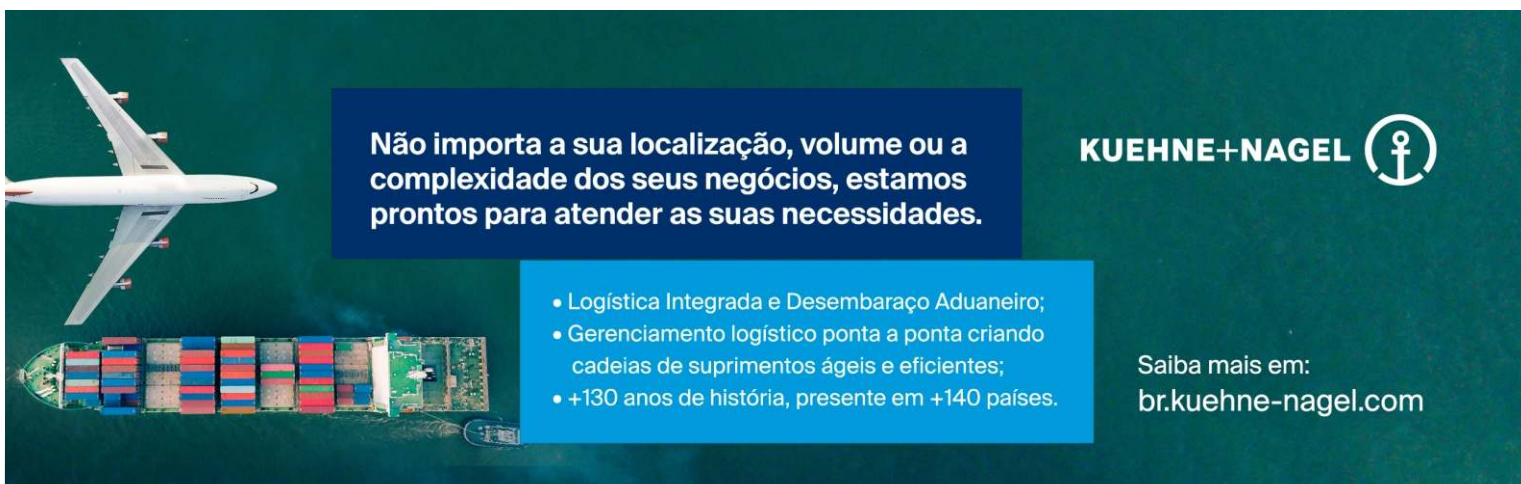


Os membros que compõem as Diretorias Executivas do SINDICOMIS e da ACTC reuniram-se na tarde de 17 de agosto para deliberar sobre uma extensa pauta. A reunião começou às 15 horas e foi concluída às 19h15. Os assessores das entidades, doutores Oswaldo Castro (que também ocupa a Diretoria Financeira), Giovanni Galvão e Carlos Savoy (CIMEC), Gabriela Motta, Tatiane Moura e Sérgio Said também estiveram presentes.

Durante as quatro horas, foram apresentados os novos diretores do


SINDICOMIS e da ACTC; os novos associados; o status do sistema de arrecadação; o relatório de desempenho da gestão do atual presidente, Luiz Ramos; o balanço auditado (exercício 2020) e o parecer da auditoria; as ações da área de Assuntos Internacionais (FIATA, ALACAT e IATA), assim como as parcerias que estão sendo construídas com o Sebrae, C6 Bank, Mackenzie, entre outras; um panorama completo sobre a CIMEC, desde sua criação (em 2019) até o presente momento; como estão as negociações envolvendo as convenções coletivas; os status das ações judiciais; o trabalho

do Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros; e o relatório das atividades que abrangem a Assessoria Institucional e Governamental, baseada em Brasília (DF).



Não importa a sua localização, volume ou a complexidade dos seus negócios, estamos prontos para atender as suas necessidades.

- Logística Integrada e Desembaraço Aduaneiro;
- Gerenciamento logístico ponta a ponta criando cadeias de suprimentos ágeis e eficientes;
- +130 anos de história, presente em +140 países.

KUEHNE+NAGEL 

Saiba mais em: br.kuehne-nagel.com

ESPECIAL

LUIZ RAMOS APRESENTA RESULTADOS DA GESTÃO, ENALTECE O TRABALHO DOS DIRETORES QUE CAMINHAM À REELEIÇÃO DO SINDICOMIS/ACTC

Após assumir em 2017, Ramos enfrentou dois dos momentos mais desafiadores em toda a história do sindicalismo brasileiro: a atabalhoada reforma sindical promovida pelo governo Temer e a pandemia.

Nesses anos, alterou completamente as operações do SINDICOMIS e da ACTC; criou sólidos laços com o governo federal e os principais órgãos intervenientes do setor; firmou novas parcerias e reaproximou-se de importantes entidades nacionais e internacionais; criou a CIMEC, a primeira Câmara Internacional de Mediação e Arbitragem de Conflitos, o Grupo de Estudos Técnicos e a área de Assuntos Internacionais; promoveu a reforma estatutária das entidades, adequando-as ao presente e preparando-as para o futuro; implantou cursos; obteve importantes e inéditas vitórias na Justiça, por meio da Assessoria Jurídico-Técnica; equilibrou as contas das entidades e implantou um vigoroso sistema de comunicação não somente com os associados, mas com toda a categoria.

O mandato da atual Diretoria Executiva encerra-se em dezembro. A assembleia que elegerá a nova Diretoria Executiva e Conselho Fiscal ocorrerá no dia 18 de novembro, às 12h.

Segundo Ramos, aconteceu uma surpresa muito agradável e significativa: “Nenhuma outra chapa se inscreveu para a eleição. Isso revela que o trabalho realizado pelos diretores executivos ao longo dos últimos quatro anos foi reconhecido e aprovado”. E complementa: “É um mérito que meus pares alcançaram, e que nos dá a certeza de termos feito um trabalho positivo”.

Ao que tudo indica, os resultados e a nova personalidade institucional das entidades serão mantidos e solidificados durante os próximos quatro anos.

A seguir, estão alguns dos resultados obtidos pela Diretoria Executiva neste mandato que se encerra.

ESPECIAL

PRESENÇA INTERNACIONAL



CIMEC

PARCERIAS (FIRMADAS E EM CONSTRUÇÃO)



WEBINARS 

CURSOS 

MEDIAÇÕES 

CURSOS

674

PESSOAS PARTICIPARAM DOS
CURSOS DE CAPACITAÇÃO
PROMOVIDOS PELAS ENTIDADES

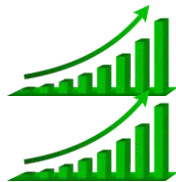
ESPECIAL

ASSESS. JURÍDICA



PARTICIPAÇÃO ATIVA NA:

RN 17/2018 ANTAQ
IN 1861/2018
SOLUÇÃO CONSULTA COSIT 2/2016
SÚMULA CARF Nº 186



ATUAÇÕES EXTRAJUDICIAIS

SUGESTÕES PARA:

FECOMERCIO
BANCO MUNDIAL
FIATA



ANÁLISE E APOIO EM CONTRATOS

ASSESS. BRASÍLIA

ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO
DOS PROJETOS DE LEI DE
INTERESSE DA CATEGORIA



PROTOCOLOS DE OFÍCIOS



ACOMPANHAMENTO DAS
NOTÍCIAS DO SETOR



REUNIÕES COM OS PODERES
EXECUTIVO, LEGISLATIVO E
JUDICIÁRIO



ESPECIAL

COMUNICAÇÃO



75.400 ACESSOS AO SITE

(CRESCIMENTO DE 630%)



3.700 NOTÍCIAS PUBLICADAS

(CRESCIMENTO DE 340%)



2.100 ENVIOS DE E-MAIL MARKETING

(CRESCIMENTO DE 770%)



**REFORMULAÇÃO DO JORNAL ACONTECE
E DO INFORMATIVO SEMANAL**

NÃO PRECISA ESPIAR. ENTRE!

JUNTE-SE AO SINDICOMIS E À ACTC, DUAS DAS ENTIDADES

MAIS ATUANTES DO PAÍS, MESMO NÃO FAZENDO PARTE

DAS CATEGORIAS REPRESENTADAS

TORNE-SE UM ASSOCIADO-ADERENTE

VANTAGENS:

SEGUROS | ASSESSORIA JURÍDICA | ASSESSORIA EM BRASÍLIA | CERTIFICADOS DE ORIGEM |

INFORMAÇÕES E NOTÍCIAS DIÁRIAS | COMITEC | ALACAT / FIATA | CONFAC | CIMEC | AUDITÓRIO

INFORME-SE: (11) 3255-2599

ASSUNTOS INTERNACIONAIS

COMO A CRISE DO TRANSPORTE PODE AFETAR SUAS COMPRAS DE NATAL

Por: Hanna Ziady - CNN Business



Pilha de contêineres em Ningbo-Zhoushan-Port

Avasta rede de portos, navios de contêineres e empresas de transporte rodoviário que movem mercadorias ao redor do mundo está muito emaranhada, e o custo do transporte está subindo. Esta é uma notícia preocupante para varejistas e compradores do fim do ano.

Mais de 18 meses após a pandemia, a interrupção das cadeias globais de suprimentos está piorando, estimulando a escassez de produtos de consumo e tornando mais caro para as empresas enviarem mercadorias onde são necessárias.

Obstáculos não resolvidos e o surgimento de novos problemas, incluindo a variante Delta, significam que os compradores provavelmente enfrentarão preços mais altos e menos opções nesta temporada de festas.

Empresas como Adidas (ADDDF),

Crocs (CROX) e Hasbro (HAS) já estão alertando para interrupções enquanto se preparam para o período crucial de fim de ano.

«As pressões sobre as cadeias de abastecimento globais não diminuíram e não esperamos que diminuam tão cedo», disse Bob Biesterfeld, o CEO da C.H. Robinson, uma das maiores empresas de logística do mundo.

O último obstáculo está na China, onde um terminal no Porto de Ningbo-Zhoushan, ao sul de Xangai, está fechado desde 11 de agosto depois que um trabalhador das docas testou positivo para Covid-19. As principais linhas de navegação internacionais, incluindo a Maersk (AMKBY), a Hapag-Lloyd (HPGLY) e a CMA CGM ajustaram os horários para evitar o porto e estão alertando os clientes sobre atrasos.

O fechamento parcial do terceiro porto de contêineres mais movimen-

tado do mundo está interrompendo outros portos na China, afetando cadeias de suprimentos que já estavam sofrendo com problemas recentes no porto de Yantian, com escassez contínua de contêineres, paralisações de fábricas relacionadas ao coronavírus no Vietnã e os efeitos persistentes do bloqueio do Canal de Suez em março.

As companhias marítimas estimam que a crise global continue. Isso está aumentando maciçamente o custo da movimentação da carga e pode aumentar a pressão ascendente sobre os preços ao consumidor.

"Atualmente, esperamos que a situação do mercado só acalme no primeiro trimestre de 2022, no mínimo", disse o executivo-chefe da Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, em comunicado recente.

O custo do transporte de mercadorias da China para a América do Norte

ASSUNTOS INTERNACIONAIS

e Europa continuou a subir nos últimos meses, após um aumento no início do ano, de acordo com dados da Drewry Shipping, com sede em Londres.

O Índice Mundial de Contêineres da empresa mostra que o custo composto de envio de um contêiner de 40 pés em oito grandes rotas Leste-Oeste atingiu US \$ 9.613 na semana até 19 de agosto, um aumento de 360% em relação a um ano atrás.

O maior salto de preço foi ao longo da rota de Xangai para Roterdã, na Holanda, com o custo de um contêiner de 40 pés subindo 659%, indo para US \$ 13.698. Os preços de transporte de contêineres nas rotas de Xangai para Los Angeles e Nova York também saltaram.

"As taxas de frete historicamente altas atuais são causadas pelo fato de que há demanda não atendida", disse Soren Skou, CEO da gigante de transporte de contêineres Maersk, em uma chamada de resultados este mês. "Simplesmente não há capacidade suficiente", acrescentou.

Congestionamento portuário

A paralisação do terminal em Ningbo aumentará os gargalos decorrentes do fechamento em junho de Yantian, um porto cerca de 80 km ao norte de Hong Kong, depois que infecções por coronavírus foram detectadas entre os trabalhadores das docas.

Enquanto a reabertura parcial de Yantian levou apenas alguns dias, o retorno aos serviços normais levou quase um mês para ser alcançado, de acordo com a S&P Global Market Intelligence Panjiva, à medida que o congestionamento se espalhou para outros portos.

Isso significa problemas para varejistas e empresas de bens de consumo que tentam reabastecer os estoques indo para a temporada crucial de compras para as festas de fim de ano. "O fechamento em Ningbo é agora particularmente sensível, pois pode segurar as

exportações para a alta temporada de entregas nos EUA e na Europa, que normalmente chegam de setembro a novembro", disse a S&P Global Panjiva em uma nota de pesquisa em 12 de agosto.

A Drewry Shipping disse na sexta-feira que o congestionamento nos portos próximos de Xangai e Hong Kong está "aumentando" e se espalhando em outros lugares da Ásia, bem como na Europa e na América do Norte, "particularmente na costa oeste" dos Estados Unidos.

Cerca de 36 navios de contêineres estão ancorados nos portos adjacentes de Los Angeles e Long Beach, de acordo com um relatório na quinta-feira da Marine Exchange do Sul da Califórnia.

Esse é o número mais alto desde fevereiro, quando 40 navios de contêineres estavam esperando para entrar. Normalmente, haveria apenas um ou zero navios de contêineres na âncora, de acordo com a Marine Exchange.

O congestionamento na Califórnia está começando a se espalhar para "praticamente todos os portos dos [Estados Unidos]", de acordo com Biesterfeld, de C.H. Robinson. "As chances de sua embarcação chegar a tempo são de cerca de 40%, quando foi de 80% nesta época do ano passado", disse ele à CNN Business.

O atraso nos portos terá um efeito cascata em armazéns congestionados e a capacidade rodoviária e ferroviária afetada. As redes logísticas estão funcionando com capacidade máxima há meses, graças à demanda alimentada por estímulos liderada pelos consumidores dos EUA e uma retomada na manufatura. A escassez de caminhoneiros nos Estados Unidos e no Reino Unido só agravou as interrupções no abastecimento.

As importações dos EUA em março e maio superaram os níveis vistos em outubro de 2020, tipicamente o pico da temporada de transporte, disse Eric Oak, analista de pesquisa

da cadeia de suprimentos da S&P Global Panjiva.

"Isso significa que as instalações logísticas estão funcionando a maior parte do verão", acrescentou.

Não são só as portas que estão sob pressão. Os terminais aéreos estão recebendo quantidades cada vez maiores de frete à medida que as empresas recorrem a métodos alternativos para transportar suas mercadorias. Em alguns dos maiores aeroportos dos EUA, como Chicago, há atrasos de até duas semanas para reivindicar carga, de acordo com Biesterfeld.

Os esforços para conter os surtos de Covid-19 interromperam recentemente o tráfego nos aeroportos de Xangai Pudong e Nanjing, na China.

Varejistas se preparam

"Nomeie quase tudo e parece que há uma escassez disso em algum lugar", acrescentou Biesterfeld. "Os varejistas estão lutando para repor o estoque tão rápido quanto estão vendendo, muito menos se preparar para a demanda de fim de ano.»

As cadeias de suprimentos foram discutidas em quase dois terços dos cerca de 7.000 atendimentos de empresas em julho, contra 59% no mesmo mês do ano passado, de acordo com uma análise da S&P Global Panjiva.

Os produtores de bens de consumo estão tomando medidas drásticas para atender à demanda — como mudar onde os produtos são feitos e movê-los de avião em vez de barco — mas empresas como o sapateiro Steve Madden (SHOO) dizem que já estão perdendo as vendas porque simplesmente não têm bens suficientes.

A empresa transferiu metade da produção de sua gama feminina da China para o México e o Brasil na tentativa de reduzir o prazo de entrega.

"Em termos da cadeia de suprimentos, poderíamos falar sobre isso o dia todo. Há desafios em todo o mundo", disse o CEO Edward

ASSUNTOS INTERNACIONAIS



Contêineres congestionados em Shenzhen

Rosenfeld em uma coletiva no mês passado. "Há congestionamento portuário, tanto nos EUA quanto na China. Há surtos de Covid nas fábricas. Há desafios para conseguir contêineres."

É uma das várias grandes marcas de vestuário atingidas por paralisações de fábrica no Vietnã no último mês. Dados da S&P Global Panjiva mostram que quase 40% do volume de mercadorias importadas para os Estados Unidos por mar nos 12 meses até julho veio do país do Sudeste Asiático.

O CEO da Adidas, Kasper Rorsted, disse que a empresa de roupas esportivas não será capaz de atender totalmente à "forte demanda" por seus produtos no segundo semestre do ano devido às paralisações, apesar de mudar a produção para outras regiões.

As dificuldades na cadeia de suprimentos têm "causado [atrasos significativos] e custos logísticos adicionais, particularmente porque temos feito mais uso do transporte aéreo", disse ele em uma recente entrevista.

Andrew Rees, o CEO da Crocs, disse que os tempos de trânsito da Ásia para a maioria dos principais mercados da empresa são aproximadamente o dobro do que eram historicamente. "Esse já é o caso há algum tempo, e esperamos [lidar] com isso", disse ele aos investidores no mês passado.

Para garantir a disponibilidade do produto durante a temporada de fim de ano, a Hasbro, que fabrica o "Monopólio" e o "My Little Pony", disse que está aumentando o número de transportadoras marítimas com as quais trabalha, utilizando mais portos para agilizar entregas e fornecendo mais produtos mais cedo de vários países.

Para os consumidores, a crise da cadeia de suprimentos provavelmente significará preços mais altos. A Hasbro, por exemplo, está aumentando os preços para compensar o aumento dos custos de frete e commodities. A empresa projeta que suas despesas com fretes marítimos serão, em média, 4 vezes maiores este ano do que no ano passado, de acordo com

com a diretora financeira Deborah Thomas.

Os compradores também devem se preparar para prazos de entrega mais longos do que o normal e podem precisar ter várias ideias de presentes diferentes nas mangas.

«Como estamos prevendo há meses, os compradores verão algumas prateleiras vazias no fim do ano», disse Biesterfeld. "E se você comprar a maioria dos seus presentes online, faça isso cedo. O prazo de entrega pode ser de quatro a seis semanas."



Navios aguardando para atracar no Porto de Long Beach (CA)

ASSUNTOS INTERNACIONAIS

SINDICOMIS E ACTC REPRESENTARÃO O BRASIL NO PROGRAMA LATINO-AMERICANO DE CARGA AÉREA DA IATA

A partir de 1º de setembro, entrou em vigor a Resolução 813zz, aplicável a todas as Agências de Carga IATA e responsável por regular o Programa Latino-Americano de Carga Aérea (LAACP). Este, por sua vez, será administrado por um Conselho Conjunto, para o qual o SINDICOMIS e a ACTC foram convidados a ocupar um dos assentos. A função será exercida pela CEO da Nuno Ferreira e membro da Diretoria Executiva destas instituições, Denise Alves (foto).

“Em minha opinião, o SINDICOMIS e a ACTC, como entidades representantes da categoria, devem se aproximar das organizações – públicas ou privadas – que determinam as regras do comércio exterior”, observa Denise. “Por sua vez, a IATA, como associação internacional de transporte aéreo, está intimamente ligada ao dia a dia dos agentes de carga aérea. A participação nesse Conselho Conjunto é de suma importância, porque abre um canal de comunicação direto com as companhias aéreas. Por meio dele, podemos obter soluções

rápidas a situações críticas e propor sugestões de melhorias no fluxo dos processos de transporte aéreo.”

O Conselho Conjunto estará à frente do desenvolvimento, gestão e comercialização do LAACP e pela determinação dos critérios para o registro de intermediários na América Latina. Isso deverá incluir (mas não se limitar a):

- situação financeira;
- padrões de competência, experiência e conhecimento da equipe de produtos de carga aérea;
- adequação das instalações;
- adequação do manuseio de carga e equipamentos de processamento;
- produtos e serviços.

O Conselho será composto por representantes das companhias aéreas e intermediários latino-americanos, além de um membro designado por cada associação nacional de agentes de carga, oficialmente reconhecida em seus respectivos países.

“Será mais uma tarefa/missão a cumprir, que pretendo desempenhar

com bastante comprometimento, interesse, responsabilidade e afinho. Não será fácil conciliar, entre tantas que já posuo, mas encarei como mais um desafio. Espero contribuir com a troca de experiências”, avalia Denise, complementando: “Contarei bastante com a colaboração dos associados e afiliados do SINDICOMIS e da ACTC, para que tragam suas demandas, opiniões e 'dores', a fim de aproveitarmos essa grande oportunidade de sermos ouvidos e, quiçá, atendidos”.



Desde 2010, Denise Alves é a CEO da Nuno Ferreira. Esta é uma das maiores empresas de transporte internacional e logística do país, pertencente ao grupo suíço Fracht AG, presente em mais de 35 países.

45 anos


NUNO FRACHT
INTEGRADOS LOGÍSTICOS

A Nuno//Fracht é a melhor opção para o seu transporte internacional de maquinário.

Com mais de 45 anos de eficiência e responsabilidade no manuseio de transporte de máquinas pesadas, confira nossas condições especiais*:



Estudo de viabilidade para o pleito do Ex-Tarifário para o seu equipamento;

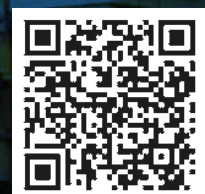


Estudo de Inteligência de Mercado Nacional focado no segmento de Maquinário;



Valores diferenciados para embarques fechados com a Nuno//Fracht.

Acesse o QR Code e saiba mais!



Faça sua cotação hoje: tacoes@nunofracht.com.br.

Válida até 30.06.21; Exclusivo para novos clientes; (*) Apenas para empresas com CNPJ.

ASSUNTOS INTERNACIONAIS

ALTAS DO FRETE SÃO DISCUTIDAS

No último 19 de setembro, o Grupo de Trabalho Marítimo da FIATA reuniu-se das 8h às 10h30. Todas as associações que participaram se posicionaram quanto às altas dos custos do frete, que têm sido majoradas quase que semanalmente.

Maria Italia Piniano, CEO da Clipper Transportes (foto), representa o SINDICOMIS e a ACTC nesse colegiado. Segundo ela, também foram amplamente discutidas a falta generalizada de contêineres; os lucros bilionários das agências marítimas e seus investimentos no mercado “porta a porta”, comprando agentes de carga, transportadoras, despachantes e empresas de TI, e a preocupação da FIATA com o consórcio formado por três grandes companhias de navegação, que vêm controlando o transporte mundial e já avançam além do marítimo.

A associação francesa, por exemplo, relatou que, no último ano, realizou inúmeras reuniões a respeito desse tema com suas autoridades locais (inclusive com as associações dos exportadores, indústrias e as próprias cias. marítimas), assim como, de forma intensa, com a imprensa tradicional, para que a situação fosse divulgada, juntamente a estatísticas dos negócios perdidos devido à falta de transporte internacional, como forma de pressionar o governo e as autoridades para o tema.

“Como sabemos, os fretes já saltaram de USD 2 mil para cerca de 20 mil em apenas um mês e meio em algumas rotas e já estão em níveis que inviabilizam negócios e a falta de espaço, muito em decorrência do controle do consórcio que regula o espaço e as rotas entre os três players, fazendo com



demanda continue maior que a oferta”, explica Maria Italia.

A FIATA pediu para que as associações atuem fortemente, no sentido de pressionarem e mostrarem às autoridades e à imprensa o que esta dependência de um grupo de poucos players poderá causar, pois tendem a também dominar o transporte interno e portuário, onde têm investido seus lucros bilionários, oriundos dos fretes altíssimos praticados mundialmente.

“Hoje, em muitos países, as cias. marítimas já vinculam a reserva de espaço num navio ao transporte interno com ela própria, o que é clara concorrência desleal, usando a força de ser o

transportador marítimo para entrar e controlar o seguimento de outros players”, pondera a representante brasileira.

“Reportei que a situação no Brasil era idêntica, que temos consultas diárias de 200, 300 ctrs/mês de exportação ficando no chão, porque as cias. marítimas estão cancelando contratos para levar cargas spots a fretes altíssimos e não cumprem as reservas, assim como os exportadores têm esperado três meses ou mais para conseguir uma reserva de um único ctr, afetando claramente os seus negócios”, relata Maria Italia.

INFORMAÇÕES DIRECIONADAS

Todos os dias, nosso site, informativo digital, e-mail marketing, jornal e nossas páginas em três redes sociais são acessadas por milhares de profissionais que buscam informações atuais, precisas e seguras sobre o comércio exterior.



ANUNCIE

SINDICOMIS@SINDICOMIS.COM.BR
(11) 3255-2599

SINDICOMIS 
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

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

— REPRESENTANTE OFICIAL —



#224901208

CARF

CARF APROVA SÚMULAS QUE BENEFICIAM EMPRESAS ATUANTES NO COMÉRCIO EXTERIOR

O Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) aprovou diversas súmulas no início de agosto. Duas delas deverão beneficiar um incontável número de empresas ligadas ao comércio exterior, como, por exemplo, as comissárias de despachos e agentes de carga que, em algum momento, tiveram auto de infração sobre carga extemporânea (caso da Súmula 184).

Segundo o presidente da Associação Nacional das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais (ACTC) e do Sindicato dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo (SINDICOMIS), Luiz Ramos, todos os associados da entidade já foram penalizados pela fiscalização dessa maneira. Agora, eles poderão se beneficiar da decisão do CARF. “São mais duas vitórias importantes para a nossa categoria. Prevaleram o bom senso e a segurança jurídica”, destaca.

A Súmula 184 abrange o prazo decadencial para aplicação de penalidade por infração aduaneira, que é de cinco anos contados da data da infração, nos termos dos artigos 138 e 139, ambos do Decreto-Lei n.º 37/66 e do artigo 753 do Decreto n.º 6.759/2009. Aprovada com nove votos favoráveis e um contrário, a proposta foi defendida pela conselheira Vanessa Ceconello. Segundo ela, tratando-se de infração aduaneira, a 3ª Turma chegou à conclusão de que, havendo legislação específica da área, esta deve ser privilegiada em detrimento do Código Tributário Nacional (CTN).

Os conselheiros também aprovaram, por unanimidade, a Súmula 186, que prevê que a retificação de informações tempestivamente prestadas não configura a infração descrita no artigo

inciso IV, alínea “e” do Decreto-Lei n.º 37/66). Segundo a conselheira Erika Camargos Autran, também da 3ª Turma, “no acórdão trazido aqui por unanimidade, está entendido que deve-se afastar a multa em virtude de que não fica configurada infração quando informações são tempestivamente prestadas”.



OPINIÃO

LUIZ RAMOS
Presidente do
SINDICOMIS/ACTC/CIMEC

PARCERIAS COM ENTIDADES REJUVENESCIDAS E COM VISÃO CLARA SOBRE A SUA MISSÃO

Assumimos a direção do SINDICOMIS e da ACTC em 2017. Logo após, veio a reforma trabalhista do Temer e, cerca de dois anos depois, a pandemia. Mesmo assim, sem dúvida alguma, estamos mais fortalecidos institucional e operacionalmente do que antes.

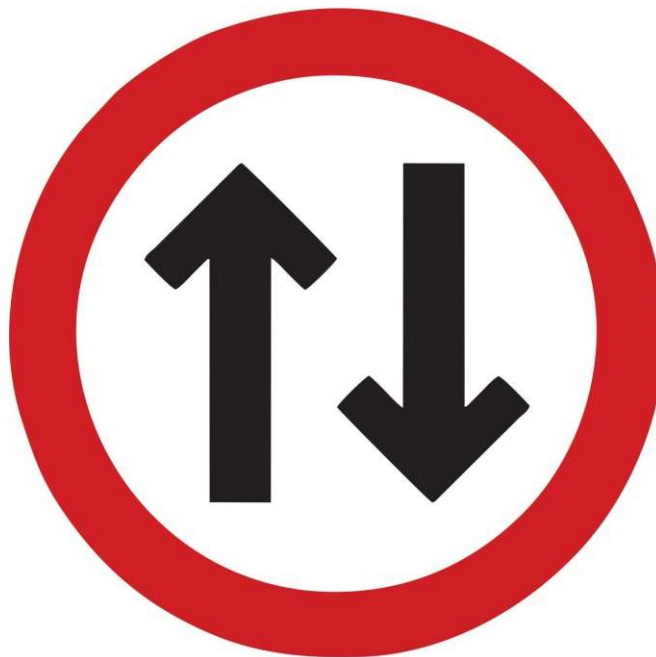
Lá mesmo, em 2017, nossas entidades adotaram algumas novas condutas. Criamos, a duras penas, uma network do mais alto nível – incluindo os três poderes da nação e os órgãos intervenientes do comércio exterior –, enxugamos estruturas, repensamos como deveríamos nos comunicar com todos os representados e estabelecemos parcerias com setores que sequer antes imaginávamos (como universidades, bancos e entidades internacionais, por exemplo). Criamos a primeira Câmara Internacional de Mediação e Arbitragem de Conflitos (CIMEC), a qual tem servido de instância prevista na convenção coletiva, sempre que houver algum desacordo.

É importante que os sindicatos se rejuvenesçam e que aqueles desprovidos do senso de realidade sejam acordados pelos seus representados. Essa nova ordem vai além do clichê “temos que ver os associados como clientes e oferecer mais a eles”. Não que esta linha esteja incorreta, mas é uma visão simplista. É fundamental ir além.

Alguns questionam se unir forças com sindicatos afins poderia ser estrategicamente interessante. Indiscutivelmente, sim! Aliás, o SINDICOMIS e a ACTC já praticaram essa ação no passado com algumas instituições, dentre elas o SINDASP, com a qual tínhamos um

profícuo relacionamento institucional.

Recordo-me, por exemplo, de quando a Presidência do SINDASP era ocupada por outro colega, detentor de uma representatividade excepcional junto aos seus associados, proprietário de uma mentalidade sindical arejada e construtiva e sempre disposto a debater temas relevantes ligados à categoria ou ao comércio exterior. A entidade caminhava firmemente.



Alheio ao fato de que o SINDICOMIS e a ACTC têm sido alvo de críticas vazias, vejo com bons olhos esse tipo de parceria institucional – evidentemente, se houver uma sinergia de ideias, gestões e ações.

Observo com satisfação a gestão do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos, o que mostra que a categoria, em âmbito estadual e até nacional, pode se fortalecer bastante. Ou seja: incontestavelmente, podemos caminhar lado a lado, apoiando, por exemplo, um curso de graduação para

apoiando, por exemplo, um curso de graduação para despachantes aduaneiros e, conseqüentemente, a criação do Conselho Federal dos Despachantes Aduaneiros, cuja hora de ser fundado, em nosso ponto de vista, já passou há muito tempo.

É nesse sentido que acreditamos que, em vez de polemizar migalhas para ocupar o tempo ocioso ou a própria incapacidade, os dirigentes sindicais devem construir propostas de qualidade e torná-las ações sólidas.

Os representados também precisam ser mais ativos. Eles têm a obrigação moral de exigir que suas entidades representativas sejam atuantes. Se eles dispõem de recursos financeiros, quais benefícios oferecem, além de proporcionar mordomias e bem-estar aos seus dirigentes? Volto a citar o bom exemplo do Sindicato de Santos, que oferece uma gama muito interessante de atrativos aos seus representados. Também deve-se questionar se o seu sindicato vive à sombra de outras entidades, como as

federações, ou tem brilho e energia próprios.

Finalizo deixando a reflexão de que as entidades precisam se renovar, mas, para que isso ocorra, seus dirigentes devem fazer um exercício de humildade. Devem reconhecer se estão dispostos a mudar ou se preferem sair elegantemente. Há tempos, fazer mais do mesmo deixou de ser suficiente. Há tempos, batalhas quixotescas são insuficientes para sustentar a falta de ideias, argumentos ou grandeza pessoal.

CONSULTORIA



EXPORTAÇÃO

Utilizando o regime da exportação temporária para aperfeiçoamento passivo, enviamos mercadoria para calibração no exterior. No retorno ao Brasil, por se tratar de material usado, será necessária a emissão de Licença de Importação (LI)? Se necessária, esta deve ser "pré" ou "pós-embarque"?

Por se tratar de material usado, no retorno será necessária a emissão da LI. De acordo com o inciso VI do § 1º do art. 17 da Portaria Secex nº 23/2011 (alterado pela Portaria Secex nº 89/2021), nas importações de material usado o licenciamento não automático poderá ser efetuado após o embarque da mercadoria no exterior, mas anteriormente ao despacho aduaneiro.

Em uma exportação triangular, pretendemos vender a mercadoria para a Itália, mas, entregaremos no México. Quem deve figurar como importador na DU-e?

Na DU-e deverá informar nos dados do importador (elementos provenientes da Nota Fiscal) as informações da empresa que efetuará o pagamento ao Brasil (neste caso a Itália) e no campo "País de Destino" àquele que receberá a carga (México).

Lembramos que o país de destino final da mercadoria (México) pode ser diferente do país do importador (Itália), mas deve ser o mesmo país que será informado pelo transportador na manifestação de dados de embarque (México).

No Regime Aduaneiro de Drawback Integrado Suspensão, as perdas no processo produtivo devem ser informadas como resíduos no Ato Concessório?

Antes de responder este questionamento, explanaremos sobre as

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

definições para Perdas e Resíduos:

- Perda: qualquer elemento derivado do processo produtivo envolvido no Ato Concessório que não tenha valor comercial;

- Resíduo: qualquer elemento com valor comercial que resulte do processo produtivo envolvido no Ato Concessório, mas que não tenha sido previsto no Ato como um item de exportação.

Portanto, as perdas não devem ser informadas no Ato Concessório, mas deve constar no laudo técnico. Já os resíduos devem sempre ser informados em campo específico do Ato Concessório, independentemente de seu valor.

Há algum limite de valor para as exportações de amostras?

Não há legislação na exportação estabelecendo limite de valor ou quantidade. Esta limitação dependerá das características da operação. Esclarecemos que na exportação amostra a mercadoria que não caracterize destinação comercial (pelo tipo do produto, quantidade, natureza ou variedade). Apenas para título comparativo, vide a definição de amostra estabelecida para importação (inciso I, artigo 153 do Decreto 6.759/2009 - Regulamento Aduaneiro): "as amostras representadas por quantidade, fragmentos ou partes de qualquer mercadoria, estritamente necessários para dar a conhecer sua natureza, espécie e qualidade".

Lembramos que, mesmo sendo amostra, deve declarar o valor real da mercadoria, mesmo se não houver cobrança.

Ainda existe o Comprovante de Exportação?

O sistema não emite mais o documento chamado de comprovante de exportação. Conforme estabelece o artigo 94 da IN RFB nº 1.702/2017, alterado pela IN RFB nº 1.818/2018, concluída a operação de exportação com a averbação do embarque ou da transposição de fronteira, o exportador poderá comprová-la mediante fornecimento, ao interessado, do número da DU-e e sua correspondente chave de acesso ao Portal Siscomex, por meio dos quais poderão ser consultados os dados da declaração.

IMPORTAÇÃO

Amparado pelo Regime Aduaneiro Especial de Drawback Integrado Suspensão, é possível realizar importação por conta e ordem de terceiros?

Perante legislação Federal, desde o dia 04/10/2017 é possível realizar importações, amparadas pelo regime, utilizando uma terceira empresa, na modalidade Importação Por Conta e Ordem de Terceiros. Porém, em relação ao ICMS, por falta de regulamentação geral, cada Unidade da Federação tem decidido a respeito deste assunto, através de Respostas à Consulta Tributária, como, por exemplo:

- Santa Catarina: não permite (Resposta à Consulta nº 116/2018);

- Paraná: não permite (Resposta à Consulta nº 020/2019);

- São Paulo: permite (Resposta à Consulta nº 22.051/2020).

Para um posicionamento oficial, recomendamos consultar a Sefaz da sua Unidade Federada.