

A abrangência do tema “custo Brasil” implica uma ampla discussão sobre diversos setores da economia, indústria e comércio. Assim, visando a objetividade e mantendo esta contribuição alinhada a área de domínio técnico da USUPORT, cumpre aqui discorrer sobre medidas que devem ser tomadas para melhorias na infraestrutura, regulamentação normativa custo logístico, cujo enfoque na carga geral containerizada se faz necessário, uma vez que abrange dezenas de milhares de exportadores e importadores e, também, número ainda superior de diferentes cargas.

Cabe, também, esclarecer que há uma interligação entre os temas selecionados, mormente em relação ao “custo logístico” (4.1) e a “eficácia de regulação” (6.2), na medida em que muitos dos itens em destaque na tabela em anexo integram a cadeia de operações logísticas de movimentação da carga containerizada que são excessivamente encarecidos, quando ilegitimamente cobrados dada a ausência de contrapestração, justamente por falha na legislação tributária, aduaneira ou específica de competência da agência reguladora (Antaq), ainda agravados pela baixa competição, vez que o monopólio é presente, de modo nefasto, no RS, PR e BA.

A presente contribuição, portanto, tem o objetivo de trazer, com clareza, a exposição dos fatores que enormemente contribuem para prejudicar a competitividade do Brasil no comércio exterior no que diz respeito a carga containerizada.

Item Custo Brasil	Subitem Custo Brasil	Ato normativo (indicar número, ano e órgão que editou a norma)	Perguntas - RESPONDER A PELO MENOS UMA		
			1. Nas regulações (legais e infralegais) referentes aos temas listados, quais são as dificuldades e barreiras enfrentadas que podem acarretar custos excessivos para se produzir e fazer negócios na economia brasileira?	2. Em relação às regulações citadas no item 1, quais são os aperfeiçoamentos normativos (legais e infralegais) que poderiam ser implementados com vistas à redução no custo de se produzir e fazer negócios no Brasil?	3. Ainda em relação às regulações citadas no item 1, quais referências e práticas internacionais , caso existam, poderiam contribuir para uma eventual revisão regulatória?
6. Ambiente jurídico-regulatório	THC (ressarcimento)	Art. 3º da Resolução Normativa N° 72 (Antaq, 30 de março de 2022)	<p>O THC corresponde ao serviço previsível e principal de movimentação de carga dentro do terminal, cujo custo é pago diretamente pelo transportador marítimo ao terminal prestador do serviço, sendo repassado ao exportador/importador. Ocorre que há uma situação de insegurança jurídica nessa relação comercial intermediada pelo transportador marítimo em razão de, muitas das vezes, inexistir declaração do valor pago pelo serviço que caberia à este último, o que gera danos na arrecadação tributária em relação ao que a União e Municípios deixam de recolher na diferença do valor do serviço prestado pelo terminal, com a efetiva emissão da nota fiscal, e o valor a maior cobrado pelo transportador marítimo ao dono da carga sem comprovação dessa natureza, sem contar, também, na elevação dos preços na hipótese dessa diferença a maior que se dá, injustificadamente, por abuso de posição dominante. Estima-se um acréscimo médio de R\$ 450,00 por contêiner.</p>	<p>São três medidas a serem consideradas: 1. SRFB publicar Instrução Normativa para obrigar o transportador marítimo a apresentar a cópia da Nota Fiscal do serviço pago ao terminal, comprovando o valor ao dono da carga;</p> <p>2. SRFB abrir investigação das possíveis receitas dos terminais de contêiner pagas pelos serviços prestados aos transportadores marítimos no exterior em dólar;</p> <p>3. Ministério da Economia solicitar à AGU parecer sobre a necessidade constitucional da regulamentação do transporte marítimo internacional pela União (outorga, autorização ou licença) para prestar o serviço público de frete internacional às cargas e passageiros brasileiros, a exemplo de linhas internacionais áreas e rodoviárias, para carga e passageiros.</p>	<p>No exterior, as vantagens auferidas pelo transportador marítimo, em negociação com o terminal, são transferidas integralmente aos exportadores e importadores de modo transparente.</p>
6. Ambiente jurídico-regulatório	THC (desoneração tributária)	Instrução Normativa RFB 327/2003, § 3º. Inciso III do art. 4º	<p>A referida Instrução Normativa (RFB nº 327/2003) passou a integrar o THC na base de cálculo de diversos tributos, fundamentada na totalmente equivocada inclusão do serviço no conceito de valor aduaneiro. São eles: PIS Importação 2,5%; Confins Importação 9,65%; Imposto de Importação, de 0% a 35%; AFRM 10%, 25% ou 40%; e ICMS Importação 17% ou 18%. Registra-se que o Decreto 6759/2009, em sentido contrário a tal inclusão, em seu art. 77, consideram o valor aduaneiro o custo de transporte somente até a chegada ao porto/aeroporto, estando alinhado com o Decreto-LEI nº 37/1996 que, originalmente, instituiu o IPI, dispõe ((art. 2, inciso II) que a base de cálculo do IPI é o Valor Aduaneiro apurado segundo normas do art 7º do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio - GATT (Acordo sobre Implementação do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio- GATT1994-, ou Acordo de Valoração aduaneira). A maioria das cobranças de tributo tem sido objeto de contencioso judicial, co custos extraordinários e dificuldades para os donos da carga. Calcula-se que a equivocada incidência de tributos sobre o THC gera um custo médio superior a R\$ 500,00 por contêiner na importação.</p>	<p>Caberia a SRFB publicar Instrução Normativa esclarecendo que o THC é serviço portuário prestado em terra e que não compõe o frete marítimo, portanto, não faz parte do valor aduaneiro, a base de cálculos para tributos e taxas, relativas às exportações e importações. Por outro lado, alguns estados ainda cobram ICMS sobre THC, armazenagem e outros serviços prestados em terra. É necessário que os estados não tributem as despesas portuárias.</p>	<p>No exterior, o THC e demais serviços prestados em terra não integram a base de cálculo de tributos.</p>
6. Ambiente jurídico-regulatório	THC2	Resolução Antaq nº 34/2019; 72/2022; 84/2022	<p>O THC2 é uma cobrança em duplicidade instituída pelos terminais de contêiner, e normatizada pela Antaq por força da Resolução nº 34/2019, atualmente revogada pela Resolução nº 72/2022, que manteve o mesmo texto quanto a ilegal cobrança, cujo “fato gerador” se dá no momento da entrega do contêiner destinado a recinto alfandegado em zona secundária. Seu fator de duplicidade decorre do faturamento de serviço preexistente e já remunerado pela THC, ao instituir rubrica para entrega de contêiner cheio.</p> <p>Cobrado há mais de duas décadas com abusividade, na maioria dos portos brasileiros, e sustentado pelo fortíssimo lobby junto a agentes governamentais, o THC2 é um dos instrumentos mais polêmicos por meio do qual se objetiva o incremento da receita do terminal de contêiner em moeda nacional, sem representar uma prestação de serviço adicional. A ilegal cobrança do THC2 é um reflexo de tudo aquilo que afeta a engrenagem do setor: 1.abuso de poder dominante; 2.Ausência de modicidade; 3.Obstáculos à concorrência no mercado de armazenagem alfandegada</p>	<p>Atualmente, a Resolução nº 72/2022, que revogou a anterior resolução nº 34/2019, se encontra suspensa por força de decisão proferida no Acórdão 1448-2022-TCU Plenário, determinando a anulação de todas as disposições em que se admite a cobrança da taxa de serviço sob título de SSE, sob a justificativa de que há desvio de finalidade na cobrança e prejuízos ao consumidor final no repasse do valor, representando, portanto, um entrave ao propósito desta contribuição de mapear os problemas que interferem diretamente na elevação do custo Brasil e combatê-los. No entanto, ainda cabe salientar a importância de que haja decisão terminativa neste sentido, mediante Instrução Normativa ou previsão, em nova Resolução, que venha a vedar o THC2 e a abusiva criação de rubrica a partir do faturamento do serviço principal (THC).</p>	<p>Não existe cobrança desta rubrica no exterior.</p>

7. Integrar cadeias produtivas globais	Inspeção não invasiva	Resolução ANTAQ nº 7321/2019	<p>A aquisição de escâner para a atividade de inspeção não invasiva é um dos requisitos legais para a qualificação de qualquer recinto alfandegado, seja ele concedido ou autorizado em portos secos ou molhados, instituído por lei e regulamentado pela SRFB. Trata-se, em verdade, de uma prática mundial que possui natureza pública, função de Estado, uma vez que é executada para cumprir duas funções: a) aduaneira, para coibir evasão de tributos e b) policial, para coibir terrorismo, tráfico de armas e drogas.</p> <p>A cobrança, dada a sua natureza eminentemente pública, não só representa uma inadequação ao conceito de serviço, vez que este, necessariamente, precede de contratação e se traduz em um benefício direcionado ao particular, como também há desvio de finalidade considerando o alto faturamento aos terminais mediante exploração de atividade originária do Estado e por ele delegada. O usuário não solicita a inspeção não invasiva, tampouco o terminal lhe entrega qualquer serviço. A cobrança é resultado de uma relação potestativa ilegal. Ressalta-se, ainda, que cobrança do escaneamento é feita apenas aos donos de cargas para os contêineres cheios. No caso de contêineres vazios, 100% dos importados são inspecionados, contudo o terminal de contêiner não efetua a cobrança do tal "serviço" aos transportadores marítimos. No caso dos donos de cargas, estes ficam reféns do terminal de contêiner, porque não existe mercado; no caso dos transportadores marítimos, estes possuem poder de barganha, razão de não pagarem pela inspeção. Dentre outras irregularidades, também cabe destacar que a cobrança representa: 1. Fraude pela fundamentação da cobrança em requisito legal e normativo obrigatório para qualificação de área como recinto alfandegado – Os investimentos tais como muros, vigilância, câmeras, balança rodoviária e escâner, fazem parte do mesmo conjunto de obrigações necessárias à qualificação alfandegária. Some-se o fato de que a SRFB não autorizou cobranças aos donos de cargas. 2. Fraude pela fundamentação da cobrança em investimento exigido no contrato de arrendamento – Como deve se repetir em outros portos, em Salvador, a aquisição de equipamentos que responda à exigência para qualificação do recinto já havia sido sinalizada, no contrato 012/2000, como risco da atividade: Cláusula 24ª DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DA ARRENDATÁRIA – inciso V, diz: "adotar e cumprir, rigorosamente, as medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, inclusive as recomendações das respectivas autoridades." 3. Usurpação de competência do Congresso Nacional com a criação de taxa para poder de polícia – Os terminais de contêiner usurpam competência do Legislativo federal ao cobrar uma taxa para remunerar o poder de polícia do ente público.</p>	<p>A SRFB/Alfândega publicar Instrução Normativa vedando, definitivamente, os terminais de contêiner de cobrar tarifa de inspeção não invasiva de contêiner aos donos de carga. Fazer cumprir a IN RFB Nº 680, art. 70, § 1º e § 2º. Ademais, também cabe explorar como alternativa, para custeio da atividade de inspeção não invasiva, o próprio Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAT, constituído por meio de contribuições pecuniárias dos donos de carga, sob a forma de taxa para, entre outros fins, equipar a Aduana. Esse montante de recursos poderia ter sido utilizado para financiar a aquisição de escâneres e quaisquer outros equipamentos que venham a ser exigidos pela Receita Federal. Outra alternativa seria mecanismo previsto do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamentos em situações de investimentos não previstos.</p>	Inexiste cobrança deste "serviço" no exterior.
7. Integrar cadeias produtivas globais	Desembaraço sobre águas (THC3)	Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1985 de 22 de outubro de 2020, a qual substituiu a Instrução Normativa RFB nº 1598 de 9 de dezembro de 2015.	<p>O desembaraço sobre águas é um dos benefícios concedidos ao importador certificado como Operador Econômico Autorizado – OEA, pela Receita Federal, mas que com o pleno funcionamento da DUIMP será estendido a todos.</p> <p>Os contêineres que são desembaraçados nessa modalidade e que recebem canal verde, os quais representam mais 95% das cargas, dispensam armazenagem alfandegada, tanto em zona primária quanto em zona secundária. O desembaraço sobre águas é um dos benefícios concedidos ao importador certificado como Operador Econômico Autorizado – OEA, pela Receita Federal, mas que com o pleno funcionamento da DUIMP será estendido a todos.</p> <p>Os contêineres que são desembaraçados nessa modalidade e que recebem canal verde dispensam armazenagem alfandegada, tanto em zona primária quanto em zona secundária.</p> <p>Os terminais instituíram a cobrança de serviço inócurrenente para a entrega desses contêineres que, na prática, deveriam seguir para área pátio armazenagem temporária até serem retiradas pelo importador. Como explanado anteriormente, a entrega é um serviço previsível e está abrangido pela THC. degada, tanto em zona primária quanto em zona secundária.</p> <p>Os terminais instituíram a cobrança de serviço inócurrenente para a entrega desses contêineres que, na prática, deveriam seguir para área pátio armazenagem temporária até serem retiradas pelo importador. Como explanado anteriormente, a entrega é um serviço previsível e está abrangido pela THC.</p>	<p>O desembaraço sobre águas, como uma espécie de THC3, veio a ser cobrada pelos terminais (em especial, a TECON SALVADOR) em forma de taxa de "serviço", em flagrante usurpação do benefício ao OEA de adiantamento dos trâmites aduaneiros, como estratégia compensativa a dispensa de remuneração pela armazenagem, realidade esta das cargas que passam pelo canal verde, as quais representam mais de 95% da totalidade. Assim, sendo mera prática comercial abusiva que invalida um benefício o qual, por sua natureza, deve ser isento de qualquer custo ao importador, cabe a SRFB publicar Instrução Normativa aplicando sanções administrativas e pecuniárias ao terminal de contêiner que pratique condutas para impedir os efeitos de ações que facilitam o comércio exterior em geral.</p>	Não existe cobrança desta rubrica no exterior.

7. Integrar cadeias produtivas globais	ARMAZENAGEM ad valorem e por período	Não decorre diretamente de Lei ou normas infralegais, mas de omissão legislativa.	<p>Práticas recorrentes no mercado portuário brasileiro são a cobrança do serviço de armazenagem de contêineres pela modalidade ad valorem e por período, o que aumenta consideravelmente os custos logísticos. No caso da armazenagem ad valorem, é uma prática arcaica, adotada no Brasil Colônia, para arrecadação de tributos. Esse método foi praticamente extinto em todo o mundo. A armazenagem deve ser cobrada de acordo com o espaço ocupado ou peso da mercadoria.</p> <p>A armazenagem por período ocorre tanto no embarque quanto no desembarque. O usuário paga por um determinado período, de cinco dias ou mais, mesmo que, efetivamente, o contêiner fique armazenado apenas por algumas horas. A irregularidade fica caracterizada pela própria manutenção injustificada de forma arcaica de cobrança (ad valorem), tendo em vista que o valor da mercadoria não altera a estrutura de custos do terminal na prestação do serviço, o qual não pode ser efetivamente consumido e gera enriquecimento injustificado ao terminal que, em relação a aqueles que operam sob contrato de arrendamento, importa tão somente o custo que este dispõe para aluguel do espaço reservado a armazenagem fixado no contrato, limitando a cobrança à razão de <u>espaço tomado por container por tempo de ocupação</u>, independentemente de estar cheio ou vazio (não cabe tal distinção), em razoável proporção a dispesa pelo aluguel, sob pena de superfaturamento de receita, e não pelo valor da mercadoria.</p>	<p>São medidas cabíveis: 1. SRFB publicar instrução normativa eliminando o modo da cobrança de ad valorem para a armazenagem de cargas nos recintos alfandegados.</p> <p>2. SRFB publicar instrução normativa estabelecendo o período padrão de 1 (um) dia para a cobrança de serviço de armazenagem em todos os recintos alfandegados autorizados ou concedidos. Porto ou terminal não são locais de armazenamento de cargas do comércio exterior, que para isso devem ser ofertados os armazéns alfandegados, portos secos.</p> <p>Portos e terminais são essencialmente locais de movimentação de cargas dos modais terrestres para o modal aquaviário, e vice-versa.</p> <p>3. SRFB publicar instrução normativa estabelecendo a franquia mínima de 10 (dez) dias no serviço de armazenagem, para os procedimentos aduaneiros na exportação e importação. Neste mesmo normativo, limitar em 30 dias a armazenagem de contêiner no terminal, como forma de desestimular o estoque de contêineres em zona primária de cais, cuja atividade principal é a movimentação de contêineres. Por outro lado, fortalece os portos secos ou CLIAS, que são estruturas adequadas ao armazenamento e sob a responsabilidade autorizativa da SRFB.</p>	O serviço de armazenagem nos terminais é oferecido como uma facilidade, não como serviço principal, sendo comum a oferta de free time de até 20 dias
4. Dispor de infraestrutura	Exploração da paralisação da carga (armazenagem) como grande fonte de receita aos Terminais	Não decorre diretamente de Lei ou normas infralegais, mas de omissão legislativa.	<p>Em que pese ao serviço de armazenagem ser necessário a um contingente menor de cargas, é imperioso destacar que o custo que tem sido cobrado representa verdadeira barreira de mercado às empresas de menor porte no comércio exterior que entendem como não compensativo em relação a margem de lucro. Muitas das situações que acarretam na prolongação do tempo de armazenagem (sobrestadia), vale dizer, são eventos que fogem do domínio de controle e gestão do importador/exportador e que, por iniciativa da própria Antaq, mediante a proposta apresentada com a Audiência Pública 10/22, tem sido imputado o custo pela sobrestadia ao dono da carga na maioria das situações pelo redirecionamento da motivação da cobrança à ideia de "risco da atividade". Em verdade, o que se registra é que, não obstante o fato da atividade principal e função precípua dos terminais seja a de dar movimento a carga, sendo prejudicial, quando não degradatório ao cumprimento de prazos contratuais, a paralisação da carga no pátio de armazenagem, esta tem se tornado uma das principais fontes de ganhos dos terminais que passaram a ser sócios das..., como quando ocorre, exemplificativamente, prolongamento da armazenagem por autuação ou detenção ou mesmo greve dos servidores da Receita Federal.</p>	<p>A solução é regular com a fixação de limites de valores, para não haver exploração por posição dominante. Aqui cabe observar que o valor do preço de armazenagem de contêiner, em geral no Brasil, é exorbitante, uma vez que a armazenagem de contêiner é realizado a céu aberto e custos que incorrem na armazenagem são o valor de arrendamento por metro quadrado ocupado e o serviço de gestão. Sugere-se um estudo, porque os valores por m2 arrendados estão muito abaixo do valor venal de áreas portuárias, de um modo geral. Isto faz com que o terminal "estímule" o tempo adicional, aumentando o lucro descomunalmente. O aumento da oferta de portos secos, concorrência, contribuiria para melhorar essa situação.</p>	Sabe-se que no exterior é cobrada a armazenagem adicional, porém não de modo abusivo como aqui, pelos terminais de contêiner.
7. Integrar cadeias produtivas globais	O abuso de poder dominante dos Terminais	Não decorre diretamente de lei ou normas infralegais.	<p>Um dos grandes fatores que permeiam a práticas comerciais abusivas, como, exemplificativamente, a elevação de preço de serviço muito acima da inflação e a criação de rubrica descaracterizada de serviço ou que, essencialmente, é mero faturamento de um serviço já cobrado, além da ineficiência regulatória em corrigir tais distorções, é o próprio cenário de mercado que se mostra impermeável a entrada de novos terminais, sobretudo na região Nordeste, facilitando, inclusive, a formação de cartéis/lobby com forte aparato jurídico e influência no ambiente regulatório. Tal cenário, caracterizado por amplo domínio na oferta de serviços, permite que os terminais que abusam de seu poder dominante lancem preços com margem de lucro superfaturada, de forma nefasta, criando abomináveis disparidades de mercado que não fazem qualquer sentido, tornando inviável, inclusive, a participação competitiva de novos importadores/exportadores de carga, especialmente os de menor porte devido a inviabilidade de custo. Um exemplo claro que evidencia perfeitamente tais disparidades, fruto direito deste abusivo domínio de mercado na oferta de serviços portuário, é o preço cobrado pelo serviço de refrigeração da carga, cujo valor pode variar entre apenas R\$ 16,00 (Fortaleza) reais até R\$ 500,00 (Tecon Salvador).</p>	<p>As soluções passam pela capacidade de liberdade de escolha pelo dono da carga e aumento de ofertas de terminais de contêiner e transportadores marítimos, sendo que o aumento destes dependem diretamente de novos terminais. Assim, cabe dar um choque na competição, promovendo a abertura de mercado mediante processos licitatórios para habilitação de novos Terminais, em especial nos estados onde existe monopólio, como é o caso de BA, PR e RS e onde não existem terminais, como em AL, RN e MA. Com isto, aumenta-se a escala de movimentação de cargas conteneurizadas com concorrência, promovendo a cabotagem e o <i>feeder</i>, assim facilitando o acesso de empresas ao comércio exterior.</p>	No exterior há competição grande, sobretudo na Europa e Ásia, o que reduz os problemas regulatórios.