



Projeto de lei flexibiliza fiscalização aduaneira

Duas poderosas entidades de classe, o Unafisco – Sindicato Nacional dos Auditores da Receita e a Fenapef – Federação Nacional dos Policiais Federais, estão unindo esforços para combater o Projeto de Lei 6.370/05, que já tramita na Câmara dos Deputados.

O projeto cerca a questão da movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, do alfandegamento de locais e recintos, da licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Porto Seco e ainda altera a legislação aduaneira. Dizem as entidades que o projeto “pode ferir de morte o controle aduaneiro no país”.

Segundo a Unafisco, se aprovado, o projeto pode “trazer conseqüências sérias para o trabalho da Polícia Federal”. Segundo a Fenapef, “em tese a intenção do governo ao remeter o texto para a Câmara é agilizar o desembarço de cargas e ainda por cima quebrar o cartel que hoje domina os portos secos no país. Na prática o projeto pode fragilizar os controles aduaneiros terceirizando uma função que hoje é de competência do estado”.

A Fenapef alerta que “um dos pontos do texto que mais preocupa os auditores é a possibilidade da pratica de fraudes e lavagem de dinheiro através das empresas que irão se habilitar à realização do trabalho”.

Diz a Unafisco que “as operações de exportação por meio dos Redex – Recintos de Exportação não-alfandegados já se mostraram temerárias e muitos recintos que realizavam as operações, segundo o sindicato, foram utilizados para prática de crimes fiscais e lavagem de dinheiro. Inquéritos abertos na 7ª Região Fiscal, no Rio de Janeiro, resultaram no encerramento das atividades de sete dos nove Redex que existiam”.

Outra questão levantada pelos auditores trata da dispensa de licitação para a instalação dos portos-secos. O projeto postula que basta a empresa atender aos requisitos técnicos operacionais, obterá condição legais e objetivas para instalar um porto-seco.

Segundo o Unafisco, esta nova concepção adotada pelo PL 6.370/05 viola os princípios básicos da moralidade e da legalidade. “Este projeto caminha na contramão do direito administrativo moderno, que preconiza a redução da discricionariedade da administração pública”.

Refere a Fenapef que “além da falta de licitação, o texto prevê que o permissionário seja responsável pela observação da legislação aduaneira e pela comunicação à Receita Federal de qualquer possível irregularidade. Caso o permissionário decida não comunicar a “irregularidade” o Brasil e a sociedade podem perder muito.



O presidente da Fenapef, Francisco Carlos Garisto, escreveu carta de 60 linhas ao ministro da Justiça, Márcio Thomaz Bastos, no último dia 27 de abril. Nela, Garisto expressa as preocupações da categoria quanto ao projeto, sustentando que “o fim da exigência de licitação pública para instalação de um porto-secop viola os princípios da moralidade e da legalidade”.

Conheça o Projeto de Lei

Projeto de Lei 6.370/05

Dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, o alfandegamento de locais e recintos, a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Porto Seco, altera a legislação aduaneira e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A movimentação e a armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação e a prestação de serviços conexos serão feitas sob controle aduaneiro, em locais e recintos alfandegados.

§ 1º As atividades referidas no caput poderão ser executadas em:

I – portos, aeroportos e terminais portuários, pelas pessoas jurídicas:

- a) concessionárias ou permissionárias dos serviços portuários e aeroportuários, ou empresas e órgãos públicos constituídos para prestá-las;
- b) autorizadas a explorar terminais portuários privativos, de uso exclusivo ou misto, nos respectivos terminais; ou
- c) arrendatárias de instalações portuárias ou aeroportuárias e concessionárias de uso de áreas em aeroportos, nas respectivas instalações;

II – fronteiras terrestres, pelas pessoas jurídicas:

- a) arrendatárias de imóveis pertencentes à União, localizados nos pontos de passagem de fronteira;
- b) concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte ferroviário internacional, ou qualquer empresa autorizada a prestar esses serviços, nos termos da legislação específica, nos respectivos recintos ferroviários de fronteira;

III – recintos de estabelecimento empresarial licenciados, pelas pessoas jurídicas habilitadas nos termos desta Lei;

IV – bases militares, sob responsabilidade das Forças Armadas;



V – recintos de exposições, feiras, congressos, apresentações artísticas, torneios esportivos e assemelhados, sob a responsabilidade da pessoa jurídica promotora do evento; e

VI – lojas francas e seus depósitos, sob a responsabilidade da respectiva empresa exploradora.

§ 2º A movimentação e a armazenagem de remessas postais internacionais poderão ser realizadas em recintos próprios sob responsabilidade da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

§ 3º O recinto de estabelecimento empresarial referido no inciso III do § 1º denomina-se Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (Porto Seco).

§ 4º A Secretaria da Receita Federal poderá admitir a movimentação e a armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação em locais ou recintos não alfandegados para atender situações eventuais ou solucionar questões relativas a operações que não possam ser executadas nos locais ou recintos alfandegados por razões técnicas ou econômicas.

§ 5º As atividades relacionadas neste artigo poderão ser executadas sob a administração da Secretaria da Receita Federal, nas hipóteses definidas nesta Lei.

Dos Requisitos Técnicos e Operacionais para o Alfandegamento

Art. 2º A Secretaria da Receita Federal definirá os requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento dos locais e recintos indicados no art. 1º, bem assim daqueles destinados ao trânsito internacional de pessoas e de veículos de passageiros, a serem atendidos pela pessoa jurídica responsável, com observância dos princípios de segurança e operacionalidade aduaneiras, abrangendo, dentre outros, os seguintes aspectos:

I – segregação e proteção física da área do recinto;

II – segregação física ou delimitação entre as áreas de armazenagem de mercadorias para exportação, para importação, despachadas para consumo e para operações de industrialização sob controle aduaneiro;

III – edifícios e instalações, aparelhos de informática, mobiliário e materiais, para o exercício das atividades da Secretaria da Receita Federal e, quando necessário, de outros órgãos ou agências da administração pública federal;

IV – balanças, instrumentos e aparelhos de inspeção não-invasiva, como os aparelhos de raios X ou gama, e outros instrumentos necessários à fiscalização e controle aduaneiros, bem assim de pessoal habilitado para sua operação;

V – edifícios e instalações, equipamentos, instrumentos e aparelhos especiais para a verificação de mercadorias frigorificadas, apresentadas em tanques ou recipientes que não devam ser abertos durante o transporte, produtos químicos, tóxicos e outras mercadorias que exijam cuidados especiais para seu



transporte, manipulação ou armazenagem;

VI – oferta de comodidades para passageiros internacionais, transportadores, despachantes aduaneiros e outros intervenientes no comércio exterior, que atuem ou circulem no recinto; e

VII – disponibilização de sistemas, com acesso remoto pela fiscalização federal, observadas as limitações de acesso a informações protegidas por sigilo fiscal, para:

a) vigilância eletrônica do recinto;

b) registro e controle de acesso de pessoas e veículos; e

c) registro e controle das operações realizadas com mercadorias, inclusive seus estoques.

§ 1º Os requisitos referidos nos incisos I e II, onde se revelarem desnecessários à segurança aduaneira, poderão ser dispensados pela Secretaria da Receita Federal.

§ 2º O disposto no § 1º aplica-se também aos demais requisitos, nas situações em que se revelarem dispensáveis, considerando o tipo de carga ou mercadoria movimentada ou armazenada, o regime aduaneiro autorizado no recinto, a quantidade de mercadoria movimentada e outros aspectos relevantes para a segurança e a operacionalidade aduaneiras, bem assim nas situações em que o alfandeamento do recinto se der para atender necessidades turísticas temporárias ou para evento certo.

§ 3º Será exigida regularidade fiscal, relativa aos tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, como condição para o alfandeamento.

§ 4º O disposto neste artigo não dispensa o cumprimento de outras exigências decorrentes de lei ou de acordo internacional.

§ 5º Aplicam-se aos locais e recintos destinados ao trânsito internacional de pessoas e de veículos de passageiros, no que couber, as disposições do § 4º do art. 1º.

Das Obrigações dos Responsáveis por Locais e Recintos Alfandegados

Art. 3º São obrigações da pessoa jurídica responsável por local ou recinto alfandegado, inclusive da responsável pela operação de carga e descarga da embarcação transportadora, no uso do direito ou prioridade de acostagem, concedido pela autoridade portuária:

I – disponibilizar à fiscalização aduaneira o acesso imediato a qualquer mercadoria, veículo ou unidade de carga no local ou recinto alfandegado;

II – prestar aos órgãos e agências da administração pública federal que atuem no local o apoio operacional necessário à execução da fiscalização, inclusive mediante a disponibilização de pessoal para



movimentação de volumes, manipulação e inspeção de mercadorias e coleta de amostras;

III – manter sempre, no local ou recinto, prepostos com poderes para representá-la perante as autoridades dos órgãos e agências referidos no inciso II;

IV – cumprir e fazer cumprir as regras estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal, para autorização e controle de acesso de veículos, pessoas e cargas, bem assim as demais normas de controle aduaneiro;

V – manter as condições de organização, segurança e salubridade no local ou recinto, necessárias às respectivas operações, com conforto para empregados e usuários, bem assim para a boa execução e imagem dos serviços públicos;

VI – manter instrumentos e aparelhos, inclusive de informática, dentro das configurações técnicas estabelecidas pelos órgãos e agências da administração pública federal;

VII – coletar informações sobre a vida pregressa dos empregados, inclusive das empresas contratadas que prestem serviços no recinto, incluindo a verificação de endereço e antecedentes criminais relacionados ao comércio exterior, mantendo os dossiês atualizados e à disposição dos órgãos de fiscalização;

VIII – pesar, quantificar volumes de carga, realizar triagens e identificar mercadorias e embalagens sob sua custódia, e prestar as pertinentes informações aos órgãos e agências da administração pública federal, nas formas por essas estabelecidas;

IX – levar ao conhecimento da fiscalização aduaneira informações relativas a infração à legislação aduaneira, praticada ou em curso, e aos órgãos e agências da administração pública federal informações sobre infrações aos seus controles, nos termos definidos pelos respectivos órgãos ou agências;

X – guardar em boa ordem documentos pertinentes às operações realizadas sob controle aduaneiro, nos termos da legislação própria, para exibi-los à fiscalização federal, quando exigido;

XI – manter o atendimento dos arquivos e sistemas informatizados de controle das operações referidas no inciso X, e disponibilizar o acesso dessas bases de dados à fiscalização da Secretaria da Receita Federal;

XII – manter o atendimento dos arquivos e sistemas informatizados de controle e operações relativas aos outros órgãos e agências da administração pública federal que exerçam controles sobre as mercadorias movimentadas, para fins de sua correspondente fiscalização;

XIII – designar o fiel do armazém, observadas as determinações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal, mediante sua prévia aprovação; e



XIV- manter o atendimento dos requisitos técnicos e operacionais e a regularidade fiscal a que se refereo art. 2º, bem assim a regularidade dos recolhimentos devidos ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF, criado pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975.

§ 1º A identificação das mercadorias de que trata o inciso VIII poderá ser feita por amostragem, na forma definida pela Secretaria da Receita Federal, e mediante uso de aparelhos de verificação não-invasiva.

§ 2º Os órgãos e agências da administração pública federal estabelecerão procedimentos integrados ou de compartilhamento de informações para os efeitos dos incisos VI, VII, VIII, X, XI e XII.

§ 3º As disposições deste artigo não dispensam o cumprimento de outras obrigações legais.

Da Garantia Prestada pelos Depositários

Art. 4º A empresa responsável por local ou recinto alfandegado deverá, na qualidade de depositária, nos termos do art. 32 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, prestar garantia à União, no valor de dois por cento do valor médio mensal, apurado no último semestre civil, das mercadorias importadas entradas no recinto alfandegado, excluídas:

I – as desembaraçadas em trânsito aduaneiro ou registradas para despacho para consumo até o dia seguinte ao de sua entrada no recinto; e

II – as depositadas nos recintos relacionados no inciso V do § 1º do art. 1º.

§ 1º Para efeito de cálculo do valor das mercadorias a que se refere o caput, será considerado o valor consignado no conhecimento de carga ou outro documento estabelecido pela Secretaria da Receita Federal.

§ 2º A garantia deverá ser prestada sob a forma de depósito em dinheiro, fiança bancária ou seguro aduaneiro, até o décimo dia útil seguinte ao do semestre civil encerrado, dela podendo ser deduzido o valor do patrimônio líquido da empresa, apurado no balanço de 31 de dezembro do ano imediatamente anterior ou, no caso de início de atividade, no balanço de abertura.

§ 3º Para iniciar a atividade, a empresa responsável deverá prestar garantia no valor de R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), na forma prevista no § 2º, até o décimo dia útil seguinte ao da publicação do ato de alfandegamento.

Art. 5º Na hipótese de cancelamento do alfandegamento do local ou recinto, de transferência de sua administração para outra pessoa jurídica ou de revogação do ato que outorgou a licença, a Secretaria da Receita Federal terá o prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação do respectivo ato, para liberação de eventual saldo da garantia de que trata o art. 4º, mediante comprovação do



cumprimento das exigências relativas a obrigações tributárias ou penalidades impostas.

Parágrafo único. O curso do prazo previsto no caput será interrompido pela interposição de recurso administrativo ou ação judicial que suspenda a exigibilidade de obrigações ou penalidades pecuniárias, até o seu trânsito em julgado.

Do Licenciamento e do Alfandegamento de Porto Seco

Art. 6º A licença para exploração de Porto Seco será outorgada a estabelecimento de pessoa jurídica constituída no País, que explore serviços de armazéns gerais, demonstre regularidade fiscal, atenda aos requisitos técnicos e operacionais para alfandegamento estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal e satisfaça às seguintes condições:

I – possua patrimônio líquido igual ou superior a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais);

II – seja proprietária ou, comprovadamente, detenha a posse direta do imóvel onde funcionará o Porto Seco; e

III – apresente anteprojeto ou projeto do Porto Seco previamente aprovado pela autoridade municipal, quando situado em área urbana, e pelo órgão responsável pelo meio ambiente, na forma das legislações específicas.

§ 1º A licença referida no caput somente será outorgada a estabelecimento localizado em Município de região metropolitana de capital de Estado, no Distrito Federal ou em Município onde haja unidade da Secretaria da Receita Federal.

§ 2º Para a aferição do valor do patrimônio líquido a que se refere o inciso I, deverá ser apresentado demonstrativo contábil relativo a 31 de dezembro do ano imediatamente anterior ao do pedido de alfandegamento ou de balanço de abertura, no caso de início de atividade.

§ 3º A condição prevista no inciso I poderá ser suprida, total ou complementarmente, por meio de depósito em dinheiro, fiança bancária ou seguro aduaneiro, em favor da União.

§ 4º O Porto Seco deverá manter, enquanto perdurar o licenciamento, o atendimento às condições previstas neste artigo.

Art. 7º Compete ao Secretário da Secretaria da Receita Federal outorgar a licença para exploração de Porto Seco e declarar o seu alfandegamento, em ato único.

§ 1º O ato a que se refere o caput relacionará as atividades de interesse da fiscalização aduaneira que serão executadas e os seus respectivos horários de funcionamento, o tipo de carga e de mercadoria que poderá ingressar no recinto, os regimes aduaneiros que poderão ser utilizados e as operações de despacho aduaneiro autorizadas.



§ 2º O horário de funcionamento do Porto Seco, em atividades não relacionadas como de interesse da fiscalização aduaneira, será estabelecido pelo seu administrador, observada a legislação pertinente.

§ 3º A movimentação e a armazenagem de mercadorias nacionais serão restritas aos casos de mercadorias destinadas à exportação ou à industrialização em regime aduaneiro especial no Porto Seco, de cargas a granel e de mercadorias não embaladas, e atenderá aos requisitos de controle específicos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

§ 4º A armazenagem de mercadorias nacionalizadas sujeita-se aos requisitos de controle específicos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

§ 5º Atendidos os requisitos técnicos e operacionais definidos nos termos do art. 2º e após a respectiva comprovação perante a Secretaria da Receita Federal e aos órgãos e agências da administração pública federal que atuem no local, a área alfandegada poderá ser ampliada ou reduzida dentro de uma mesma estrutura armazenadora que seja compartilhada no armazenamento de mercadorias nacionais.

§ 6º Observadas as condições estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal, são facultadas as passagens internas de mercadorias importadas desembaraçadas da área alfandegada para a área não-alfandegada e, da segunda para a primeira, de mercadorias destinadas à exportação e à industrialização, e, em ambos os sentidos, de máquinas e aparelhos utilizados na movimentação de carga.

Art. 8º A Secretaria da Receita Federal, considerando as desigualdades regionais, poderá reduzir em até cinquenta por cento o valor exigido no inciso I do art. 6º, para a outorga de licença para exploração de Porto Seco nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

Art. 9º A Secretaria da Receita Federal disciplinará a formalização e o processamento dos pedidos de licença para exploração de Porto Seco e divulgará, na sua página na Internet, a relação dos requerimentos sob análise, que deverá ser concluída em até sessenta dias, contados da protocolização do pedido devidamente instruído com os elementos que comprovem o atendimento dos requisitos e condições estabelecidos.

Art. 10. A Secretaria da Receita Federal, no prazo de trinta dias contado da data do deferimento do requerimento de licença para exploração de Porto Seco, dará ciência aos demais órgãos e agências da administração pública federal que nele exercerão controle sobre as mercadorias, da pretensão da interessada e do cronograma de execução do projeto.

Art. 11. A Secretaria da Receita Federal e os demais órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 10 deverão disponibilizar pessoal necessário ao desempenho de suas atividades no Porto Seco, no prazo de trezentos e sessenta e cinco dias, contado da data da ciência do deferimento do pedido.

§ 1º O prazo a que se refere o caput poderá ser prorrogado na hipótese de qualquer unidade de órgão ou agência da administração pública federal, que deva exercer suas atividades no recinto do Porto Seco objeto da licença requerida, apresentar situação de comprometimento de mais de dez por cento de seu



quadro de pessoal com o atendimento de Porto Seco e manifestar a impossibilidade de atender a demanda pretendida.

§ 2º O Poder Executivo disciplinará sobre a prorrogação de prazo a que se refere o § 1º, podendo alterar o percentual nele referido.

§ 3º A empresa requerente poderá usar livremente o recinto para exercer atividades empresariais que não dependam de licença ou de autorização do Poder Público, até o cumprimento do disposto no caput.

Art. 12. Informada da conclusão da execução do projeto de exploração do Porto Seco, a Secretaria da Receita Federal terá o prazo de trinta dias, contado da data do protocolo do expediente da empresa requerente, para comunicar o fato aos demais órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 10.

§ 1º Os órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 10 deverão verificar a conformidade das instalações e dos requisitos para o licenciamento e o alfandegamento do Porto Seco, no prazo de trinta dias contado da data da ciência da comunicação de que trata o caput.

§ 2º Confirmado o atendimento às exigências e requisitos e observado o prazo previsto no art. 11, será editado o ato de licenciamento e alfandegamento de que trata o art. 7º, com início de vigência no prazo de até sessenta dias de sua publicação.

Da Movimentação e Armazenagem de Carga nas Fronteiras Terrestres

Art. 13. As empresas prestadoras dos serviços relacionados no caput do art. 1º, na hipótese do inciso II do seu § 1º, fixarão livremente os preços desses serviços, a serem pagos pelos usuários, sendo-lhes vedado:

I – cobrar:

- a) pela mera passagem de veículos e pedestres pelo recinto, na entrada no País, ou na saída dele;
- b) as primeiras duas horas de estacionamento de veículo de passageiro;
- c) o equivalente a mais de R\$ 3,00 (três reais) por tonelada, pela pesagem de veículos de transporte de carga;
- d) o equivalente a mais de R\$ 5,00 (cinco reais) pelas primeiras duas horas de estacionamento de veículo rodoviário de carga em trânsito aduaneiro; e

II – estipular período unitário superior a seis horas para a cobrança de estacionamento de veículo rodoviário de carga.

§ 1º Os valores referidos nas alíneas “c” e “d” do inciso I poderão ser alterados anualmente pelo Ministro de Estado da Fazenda.



§ 2º Na hipótese de arrendamento de imóvel pertencente à União, o contrato será precedido de licitação realizada pela Secretaria do Patrimônio da União, que também ficará incumbida da fiscalização e da execução contratual relativas ao arrendamento.

§ 3º No caso de suspensão ou cancelamento do alandegamento, ou de paralisação na prestação dos serviços, a Secretaria da Receita Federal deverá:

I – representar a contratada à autoridade responsável pela fiscalização e execução do contrato de arrendamento, na hipótese de empresa arrendatária de imóvel da União;

II – assumir a administração das operações no recinto, até que seja regularizada a situação que deu causa à sua intervenção, em qualquer caso; e

III – alandegar o recinto, em caráter precário, sob sua responsabilidade, nas hipóteses de suspensão ou cancelamento do alandegamento.

§ 4º Na hipótese de violação a qualquer das vedações estabelecidas nos incisos I e II do caput ou da representação de que trata o inciso I do § 3º, caberá à autoridade referida nesse inciso:

I – impor a suspensão do contrato pelo prazo da suspensão do alandegamento; ou

II – rescindir o contrato, nas hipóteses de cancelamento do alandegamento, de paralisação na prestação dos serviços ou de violação a qualquer das vedações estabelecidas nos incisos I e II do caput.

§ 5º A Secretaria do Patrimônio da União, ouvida a Secretaria da Receita Federal, disciplinará a aplicação deste artigo, inclusive quanto:

I – à prestação de garantias contratuais pela arrendatária;

II – à estipulação de penalidades pecuniárias pelo descumprimento das cláusulas contratuais pela arrendatária;

III – às outras hipóteses de rescisão do contrato de arrendamento; e

IV – à indenização da arrendatária pelas obras realizadas e instalações incorporadas ao imóvel pertencente à União, nos casos de rescisão do contrato decorrente de aplicação de sanção ou de interesse público.

Art. 14. Os serviços de que trata o art. 13 serão prestados sob a administração da Secretaria da Receita Federal, nas seguintes hipóteses:

I – quando não houver interesse na exploração dessas atividades pela iniciativa privada;



II – enquanto se aguardam os trâmites do contrato de arrendamento; ou

III – intervenção de que trata o inciso II do § 3o do art. 13.

§ 1o Os serviços prestados na forma deste artigo serão pagos pelos usuários, por meio de tarifas estabelecidas pelo Ministro de Estado da Fazenda para cada atividade específica, que deverão custear integralmente suas execuções.

§ 2o As receitas decorrentes da cobrança dos serviços referidos no caput serão destinadas ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF, instituído pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 1975.

Da Base de Fiscalização Aduaneira

Art. 15. Fica instituída a Base de Fiscalização Aduaneira para o exercício do controle aduaneiro e dos demais controles exercidos por órgãos e agências da administração pública federal, nas fronteiras terrestres do território nacional.

§ 1o A Base de Fiscalização Aduaneira poderá ser organizada pela Secretaria da Receita Federal em locais interiores, distantes dos pontos de fronteira alfandegados, ouvidos os órgãos e agências da administração pública federal envolvidos no controle de mercadorias, atendendo os princípios de economicidade, segurança e facilitação logística.

§ 2º Para efeitos fiscais, a Base de Fiscalização Aduaneira fica equiparada a ponto de fronteira alfandegado.

§ 3º Aplicam-se às Bases de Fiscalização Aduaneira as disposições dos arts. 13 e 14 desta Lei.

Art. 16. As mercadorias transportadas entre os pontos de fronteira e as Bases de Fiscalização Aduaneira são automaticamente admitidas no regime aduaneiro especial de trânsito aduaneiro, observados as rotas, os horários e demais condições e requisitos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, para esta modalidade do regime.

§ 1o A Secretaria da Receita Federal poderá proibir a aplicação da modalidade do regime prevista no caput, para determinadas mercadorias ou em determinadas situações, por motivos de ordem econômica, fiscal ou outros de interesse público.

§ 2o Na hipótese deste artigo, o desvio de rota, sem motivo justificado, a violação da proibição de que trata o § 1o, ou a descarga da mercadoria em local diverso da Base de Fiscalização Aduaneira, sem ordem, despacho ou licença, por escrito, da autoridade aduaneira, constitui infração considerada dano ao Erário sujeita a pena de perdimento das mercadorias e do veículo transportador, nos termos do art. 23 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

Das Outras Disposições



Art. 17. O disposto nesta Lei aplica-se também aos atuais responsáveis por locais e recintos alfandegados.

Parágrafo único. A Secretaria da Receita Federal definirá prazo, não inferior a dezoito meses e não superior a vinte e quatro meses, para o cumprimento dos requisitos técnicos e operacionais para alfandegamento previstos nos incisos IV a VII do art. 2º.

Art. 18. Os atuais permissionários de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Portos Secos poderão, mediante solicitação e sem ônus para a União, ser transferidos para o regime de exploração de Porto Seco previsto nesta Lei, sem interrupção de suas atividades e com dispensa de penalidade por rescisão contratual.

§ 1º Na hipótese prevista no caput, o contrato será rescindido no mesmo ato de outorga da licença para exploração do Porto Seco.

§ 2º No caso de o permissionário não solicitar a transferência para o regime de exploração de Porto Seco previsto nesta Lei, o contrato somente poderá ser rescindido após a remoção das mercadorias do recinto.

§ 3º A rescisão do contrato nos termos deste artigo não dispensa a contratada do pagamento de obrigações contratuais vencidas e de penalidades pecuniárias devidas em razão de cometimento de infração durante a vigência do contrato.

§ 4º As disposições deste artigo aplicam-se, também, ao Porto Seco que esteja funcionando, na data de publicação desta Lei, sob a égide de contrato emergencial.

Art. 19. Os concessionários de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Portos Secos instalados em imóveis pertencentes à União também poderão, mediante aviso prévio de cento e vinte dias, rescindir seus contratos na forma do art. 18, sendo-lhes garantido o direito de exploração de Porto Seco sob o regime previsto nesta Lei até o final do prazo original constante do contrato de concessão.

Art. 20. A pessoa jurídica licenciada poderá solicitar a revogação do ato a que se refere o art. 7º, desde que no recinto não mais exista mercadoria sob controle aduaneiro.

Art. 21. A pessoa jurídica prestadora dos serviços de que trata o caput do art. 1º fica sujeita a:

I – advertência, suspensão ou cancelamento, na forma do art. 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, pelo descumprimento de requisito técnico ou operacional para o alfandegamento, definido com fundamento no art. 2º, de obrigação prevista no art. 3º, ou do disposto no § 4º do art. 6º;

II – vedação da entrada de mercadorias importadas no recinto até o atendimento da exigência, pelo descumprimento, ainda que parcial, da prestação da garantia prevista no § 2º do art. 4º.



Parágrafo único. A vedação de que trata o inciso II será precedida de intimação, na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal.

Art. 22. A Secretaria da Receita Federal, ouvidos os outros órgãos e agências da administração pública federal atuantes nos controles de mercadorias na exportação, poderá admitir, em caráter precário, a realização de despacho de exportação em recinto não-alfandegado.

Art. 23. A Secretaria da Receita Federal e os demais órgãos e agências da administração pública federal disporão sobre o registro e o controle das operações de importação e exportação realizadas por pessoas domiciliadas em localidades fronteiriças onde não existam unidades aduaneiras, de mercadorias para consumo ou produção nessas localidades.

Das Alterações à Legislação Aduaneira

Art. 24. O manifesto de carga, o romaneio de carga (packing list) e a fatura comercial expressos nos idiomas de trabalho do Mercado Comum do Sul – Mercosul e da Organização Mundial do Comércio – OMC ficam dispensados da obrigatoriedade de tradução para o idioma português.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá estabelecer informações obrigatórias no conhecimento de carga sobre as condições ambientais e de conservação da mercadoria transportada, para fins de controle sanitário, fitossanitário, zoossanitário, ambiental e de segurança pública.

Art. 25. Os créditos relativos aos tributos, contribuições e direitos comerciais correspondentes às mercadorias extraviadas na importação serão exigidos do responsável mediante lançamento de ofício.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, considera-se responsável o transportador ou o depositário que der causa ao extravio das mercadorias, assim reconhecido pela autoridade aduaneira.

§ 2º A apuração de responsabilidade e o lançamento de ofício de que trata o caput serão dispensados na hipótese de o importador ou de o responsável assumir espontaneamente o pagamento dos tributos.

Art. 26. O transportador internacional fica obrigado a devolver ao exterior ou a destruir a mercadoria estrangeira cuja importação não seja autorizada com fundamento na legislação de proteção ao meio ambiente, saúde ou segurança pública e controles sanitários, fitossanitários e zoossanitários.

§ 1º Na hipótese do caput, a Secretaria da Receita Federal definirá a providência a ser adotada, de conformidade com a representação do órgão responsável pela aplicação da legislação específica, definindo prazo para o seu cumprimento.

§ 2º No caso de descumprimento da obrigação prevista no § 1º, a Secretaria da Receita Federal:

I – aplicará ao transportador internacional a multa no valor correspondente a dez vezes o frete cobrado pelo transporte da mercadoria na importação, observado o rito do Decreto no 70.235, de 6 de março de 1972; e



II – determinará:

- a) a devolução da mercadoria ao exterior, por intermédio de outro transportador internacional; ou
- b) a destruição ou devolução da mercadoria pelo depositário.

§ 3º O ônus decorrente da devolução ao exterior ou da destruição da mercadoria no País será suportado pelo transportador internacional referido no caput, que também fica obrigado a indenizar o transportador internacional referido na alínea “a” do inciso II do § 2º, ou o depositário, pelas despesas incorridas na devolução ou na destruição da mercadoria, por determinação da Secretaria da Receita Federal.

§ 4º Para efeito do disposto na alínea “a” do inciso II do § 2º, será designado, preferencialmente, o primeiro transportador internacional com escala ou destino no país de procedência da mercadoria.

§ 5º Na hipótese de transportador estrangeiro, responderá pela multa prevista no inciso I do § 2º e pela obrigação prevista no § 3º o seu representante legal no País.

§ 6º Na hipótese de descumprimento pelo depositário das obrigações de devolver ou destruir as mercadorias, aplicam-se as sanções de advertência, suspensão ou cancelamento, na forma do art. 76 da Lei nº 10.833, de 2003.

Art. 27. A transferência de titularidade de mercadoria de procedência estrangeira por endosso no conhecimento de carga somente será admitida mediante a comprovação documental da respectiva transação comercial.

Parágrafo único. A obrigação prevista no caput será dispensada no caso de endosso bancário ou em outras hipóteses estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal.

Art. 28. Para fins de aplicação do disposto no art. 5º do Decreto-Lei no 2.120, de 14 de maio de 1984, consideram-se, para efeitos fiscais, bagagem desacompanhada os bens pertencentes ao de cujus na data do óbito, no caso de sucessão aberta no exterior.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto no caput os bens excluídos do conceito de bagagem, na forma da legislação em vigor.

Art. 29. O § 3º do art. 2º da Lei no 4.502, de 30 de novembro de 1964, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 3º Para efeito do disposto no inciso I, considera-se ocorrido o respectivo desembaraço aduaneiro da mercadoria que constar como tendo sido importada e cujo extravio venha a ser verificado pela autoridade fiscal, inclusive na hipótese de mercadoria sob regime suspensivo de tributação.” (NR)

Art. 30. O inciso II do art. 60 e o parágrafo único do art. 111 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro



de 1966, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.60.

.....

II – extravio – toda e qualquer falta de mercadoria, ressalvados os casos de erro inequívoco ou comprovado de expedição.

.....” (NR)

“Art.111.

Parágrafo único. Excluem-se da regra deste artigo os casos dos incisos III, V e VI do art.104.” (NR)

Art. 31. O art. 22 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, passa a vigorar com nova redação e o seu art. 23 fica acrescido do inciso VI, na forma seguinte:

“Art. 22 Os custos administrativos de fiscalização e controle aduaneiros exercidos pela Secretaria da Receita Federal serão ressarcidos mediante recolhimento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAAF, criado pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 1975, relativamente a:

I – atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros;

II – deslocamento de servidor para prestar serviço em local ou recinto localizado fora da sede da repartição de expediente;

III – vistoria técnica e auditoria de sistema de controle informatizado, tendo em vista o alfandeamento ou a habilitação para despacho aduaneiro de local ou recinto; e

IV – a auditoria de sistema de controle informatizado, tendo em vista a habilitação para a fruição de regime aduaneiro especial.

§ 1º Consideram-se atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros:

I – a conferência para despacho aduaneiro realizada em dia ou horário fora do expediente normal da repartição;

II – a realizada em local ou recinto explorado por pessoa jurídica diversa do administrador portuário ou aeroportuário; e

III – a conferência para despacho aduaneiro ou o despacho aduaneiro realizado no estabelecimento do importador, exportador ou transportador.

§ 2º O ressarcimento relativo às atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros será devido pela pessoa jurídica que administra o local ou recinto, no valor de R\$ 115,00 (cento e quinze



reais) por carga:

I – desembaraçada, nas hipóteses dos incisos I e III do § 1º; e

II – ingressada ou desconsolidada no local ou recinto, na hipótese de que trata o inciso II do § 1º.

§ 3º O ressarcimento relativo às despesas referidas no inciso II do caput será devido pela pessoa jurídica responsável pelo local ou recinto, no valor correspondente às despesas do deslocamento requerido.

§ 4º O ressarcimento relativo às vistorias e auditorias de que tratam os incisos III e IV do caput será devido:

I – pela pessoa jurídica referida no inciso II do § 1º, no valor de:

a) R\$ 10.000,00 (dez mil reais), uma única vez, para o alfandegamento de local ou recinto; e

b) R\$ 2.000,00 (dois mil reais), uma vez ao ano, para as vistorias periódicas de local ou recinto alfandegado; e

II – pela pessoa jurídica empresarial que pleitear habilitação para regime aduaneiro especial, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), uma única vez, na hipótese de que trata o inciso IV do caput.

§ 5º Para efeito do disposto no § 2º, considera-se carga:

I – a mercadoria ou o conjunto de mercadorias acobertados por um único conhecimento de carga ou documento de efeito equivalente; ou

II – no caso de remessa postal internacional ou de transporte de encomenda ou remessa porta a porta, o conjunto de remessas ou encomendas acobertadas por um conhecimento de carga consolidada ou documento de efeito equivalente, desde que estejam consignadas ao serviço postal ou a transportador e sejam submetidas a despacho aduaneiro sob o regime de tributação simplificada de que trata o Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, ou a outra modalidade de despacho simplificado definida em ato da Secretaria da Receita Federal.

§ 6º O ressarcimento previsto neste artigo deverá ser recolhido:

I – até o quinto dia útil do mês seguinte ao do desembarço aduaneiro ou do ingresso das cargas, conforme o caso, nas hipóteses do § 2º;

II – até o dia anterior ao da realização do deslocamento requerido, na hipótese do § 3º;

III – antes da protocolização do requerimento para vistoria de recinto ou habilitação para regime aduaneiro especial, nas hipóteses de que tratam a alínea “a” do inciso I e inciso II, ambos do § 4º; e

IV – até 31 de dezembro de cada ano, posterior ao do alfandegamento, no caso da alínea “b” do inciso I



do § 4º.

§ 7º O ressarcimento de que trata o inciso I do caput não será devido relativamente ao ingresso de carga:

I – que deixar o local ou recinto, desembaraçada para o regime especial de trânsito aduaneiro na importação, até o dia seguinte ao de seu ingresso;

II – em regime de trânsito aduaneiro na exportação; ou

III – em conclusão de trânsito internacional de passagem, desde que sua permanência no local ou recinto não ultrapasse o dia seguinte ao de seu ingresso.

§ 8º O disposto neste artigo não se aplica aos casos em que os valores devidos ao Fundaf estejam previstos em contrato, enquanto perdurar a sua vigência.

§ 9º Os valores de ressarcimento referidos nos §§ 2º e 4º poderão ser alterados anualmente pelo Ministro de Estado da Fazenda.” (NR)

“Art.23.....

VI – não declaradas pelo viajante procedente do exterior no correspondente procedimento de controle aduaneiro que, por sua quantidade ou característica, revelem finalidade comercial.

.....” (NR)

Art. 32. O inciso VI do art. 36 da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

“VI – apurar responsabilidade tributária em decorrência de extravio de mercadorias sujeitas ao controle aduaneiro;” (NR)

Art. 33. O art. 7º da Lei no 9.019, de 30 de março de 1995, fica acrescido do § 8º, com a seguinte redação:

“Art.7º

.....

§ 8º O julgamento dos processos relativos à exigência de que trata o § 5º, observado o disposto no Decreto nº 70.235, de 1972, compete:

I – em primeira instância, às Delegacias da Receita Federal de Julgamento, na forma estabelecida pelo Secretário da Secretaria da Receita Federal; e

II – em segunda instância, ao Terceiro Conselho de Contribuintes do Ministério da Fazenda.” (NR)

Art. 34. O art. 65 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995, passa a vigorar com nova redação de seus



§§1º e 3º, e acrescido dos §§ 4º, 5º e 6º, na forma seguinte:

“Art. 65.

§ 1º Excetua-se do disposto no caput o porte de valores, em espécie, até o limite estabelecido pelo Conselho Monetário Nacional, ou, de valores superiores a esse montante, desde que comprovada a sua entrada no País, ou a sua saída deste, na forma prevista na regulamentação pertinente.

.....

§ 3º A não-observância do contido neste artigo, além das sanções penais previstas na legislação específica, e após o devido processo legal, acarretará a perda do valor excedente ao limite estabelecido na forma do § 1º, em favor do Tesouro Nacional.

§ 4º Os valores retidos em razão do descumprimento do disposto neste artigo poderão ser depositados em estabelecimento bancário.

§ 5º Na hipótese de que trata o § 4º:

I – o valor não excedente ao limite estabelecido na forma do § 1º poderá ser devolvido na moeda retida, ou em real após conversão cambial; e

II – em caso de devolução de valores convertidos em reais, serão descontadas as despesas bancárias correspondentes.

§ 6º A Secretaria da Receita Federal disciplinará o disposto neste artigo relativamente à obrigação de declarar o porte de valores na entrada no País ou na saída dele, apreensão, depósito e devolução dos valores referidos. ” (NR)

Art. 35. O caput do § 1º do art. 3º da Lei nº 9.716, de 26 de novembro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 1º A taxa a que se refere este artigo será devida no registro da declaração de importação ou de sua retificação, realizada no curso do despacho aduaneiro ou, a pedido do importador, depois do desembarço, à razão de:” (NR)

Art. 36. O art. 69 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, fica acrescido do § 3º e os §§ 5º e 8º de seu art. 76 passam a vigorar com nova redação, na forma seguinte:

“Art. 69.

.....

§ 3º Quando aplicada sobre a exportação, a multa prevista neste artigo incidirá sobre o preço da



mercadoria constante da respectiva nota fiscal, ou documento equivalente.” (NR)

“Art.76.

.....

§ 5º Para os fins do disposto na alínea “a” do inciso II do caput, será considerado reincidente o infrator que, no período de trezentos e sessenta e cinco dias, contado da data da aplicação da sanção, cometer nova infração pela mesma conduta já sancionada com advertência.

.....

§ 8º A aplicação das sanções de que tratam os incisos I, II e III compete ao titular da unidade local da Secretaria da Receita Federal responsável pela apuração da infração.

.....” (NR)

Art. 37. A Secretaria da Receita Federal disciplinará a aplicação desta Lei.

Art. 38. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos, em relação:

I – ao art. 31, a partir do 1º dia do quarto mês subsequente ao da publicação desta Lei;

II – aos demais artigos, a partir da data da publicação desta Lei.

Art. 39. Ficam revogados:

I – o art. 25, o parágrafo único do art. 60 e a alínea “c” do inciso II do art. 106 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II – os arts. 7º e 8º do Decreto-Lei nº 2.472, de 1º de setembro de 1988; e

III – o inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, resguardados os direitos contratuais dos atuais concessionários e permissionários, se não optarem pela rescisão contratual.

Brasília,

EM Nº 00158/2005 – MF

Brasília, 7 de dezembro de 2005.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Trago à elevada consideração de Vossa Excelência Projeto de Lei que trata da infraestrutura e dos controles aduaneiros para movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou desnacionalizadas.



2. O presente Projeto tem por objetivos principais a reestruturação do modelo jurídico de organização dos recintos aduaneiros de zona secundária, hoje chamados Portos Secos (PS), e da forma de custeio da fiscalização aduaneira executada pela Secretaria da Receita Federal. Essas modificações visam a:

a) aperfeiçoar a legislação sobre os recintos aduaneiros de zona secundária, adequando suas regras de instalação e funcionamento às necessidades do comércio exterior brasileiro;

b) estabelecer condições de equilíbrio concorrencial entre os recintos alfandegados sob exploração empresarial, no que toca à sistemática de contribuição para o custeio das despesas de controle e fiscalização aduaneira, hoje desequilibrada em desfavor dos recintos em zona secundária; e

c) viabilizar a oferta de serviços de logística aduaneira em pontos de fronteira, quando a iniciativa privada não se interesse por explorá-los.

3. O Projeto introduz, ainda, uma série de modificações na legislação aduaneira com o objetivo de simplificar controles e eliminar entraves burocráticos, agilizando a logística do comércio exterior e reduzindo custos.

4. Atualmente, os Portos Secos estão subordinados ao regime de permissão e concessão de serviços públicos, sem que seus serviços, sequer, estejam arrolados no art. 21, XII da Constituição Federal.

5. Esse modelo jurídico encontra-se em profunda crise, impedindo a ampliação da oferta dos serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias para importadores e exportadores, pois esse modelo, baseado em concessões e permissões de serviço público, não se coaduna com a natureza própria daquelas atividades, que são tipicamente de exploração privada, que além de demandarem rápidas modificações na capacidade operacional dos recintos e até mesmo mudanças locacionais para atender a demanda, incompatíveis com o atual modelo jurídico.

6. Para se verificar a gravidade da situação, tome-se a situação do Porto de Santos, onde as áreas alfandegadas somam atualmente 1,5 milhão de m² e a movimentação de contêineres atingiu 1,3 milhão de TEU no longo curso. Projetado um crescimento de 10% para os próximos anos (o crescimento atual é de mais de 20% ao ano), em seis anos a demanda por áreas alfandegadas atingirá 2,6 milhões de m² (1,28 TEU por ano por m² segundo a Global Container Terminals). Dessa forma, a oferta de áreas alfandegadas precisará crescer, apenas em relação ao Porto de Santos, mais de 1 milhão de m² nos próximos anos. No modelo atual, mercê de seus defeitos que o impedem de responder prontamente às demandas do mercado, o atendimento dessa oferta estará comprometido.

7. Além desses aspectos, nos pontos de fronteira com menor movimento de cargas, o modelo atual não consegue atrair interessados nas licitações, deixando a Secretaria da Receita Federal em precárias condições para operar os controles aduaneiros.

8. Em adição, cabe observar que os serviços delegáveis, outorgados a terceiros, em recintos alfandegados, não devam ser objeto de permissão ou concessão, inadequadas a esse fim; o instrumento



mais adequado é a licença, que segundo os doutrinadores brasileiros é o ato administrativo unilateral e vinculado pelo qual a Administração faculta a todos os que preenchem os requisitos legais o exercício de determinada atividade.

9. Por tais razões, o presente Projeto, em seus arts. 1o, e 6o ao 12, abandona o modelo baseado em concessão/permissão de serviço público, propondo um modelo de livre concorrência entre os recintos alfandegados de zona secundária, com liberdade de entrada e saída do mercado. Ao mesmo tempo, nos arts. 13 e 14, é a Administração autorizada a organizar os serviços nas fronteiras terrestres sob outras formas, inclusive para viabilizar seu funcionamento nas localidades onde o movimento aduaneiro não é atrativo para a exploração privada.

10. Não obstante o novo modelo fundar-se nos princípios da livre iniciativa e livre concorrência, o projeto resguarda os interesses do Fisco ao exigir garantias por parte dos recintos alfandegados em geral (arts. 4o e 5o), proporcionalmente à sua responsabilidade fiscal como depositários de mercadorias importadas. Ademais, a proposta também resguarda as necessidades do controle aduaneiro, permitindo que a administração aduaneira estabeleça requisitos atinentes à segurança e à operacionalidade aduaneiras dos recintos (art.2o), e exigindo dos depositários o cumprimento de uma série de obrigações fundamentais para a efetividade da fiscalização aduaneira (art. 3o).

11. No novo modelo, o recinto alfandegado de zona secundária, denominado Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (Porto Seco), pode configurar-se como um simples armazém, um complexo armazenador compartilhando instalações com estabelecimento de armazenagem de mercadorias nacionais, e até como um “distrito industrial”, oferecendo serviços de armazenagem e áreas para a instalação e funcionamento de estabelecimentos industriais para operar no regime aduaneiro especial de Entrepasto Aduaneiro.

12. Dessa forma, o modelo combina livre iniciativa e livre concorrência, com garantia fiscal, plasticidade logística e vocação industrial, e condições para o exercício efetivo do controle aduaneiro.

13. O controle e a fiscalização aduaneiras executadas pela Secretaria da Receita Federal contam hoje com as contribuições ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (Fundaf – criado pela Lei no 1.437, de 17 de dezembro de 1975) pagas por alguns tipos de recintos alfandegados, que o fazem segundo diferentes critérios.

14. Pela nova forma proposta (alteração do art. 22 do Decreto-lei no 1.455, de 7 de abril de 1976, pelo art. 31), todos os recintos sob exploração empresarial onde são exercidos o controle e a fiscalização aduaneiros, excetuados aqueles em que o próprio Estado, por meio do administrador portuário ou aeroportuário, se incumbe da prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de cargas, estarão sujeitos à mesma regra de ressarcimento das despesas da fiscalização aduaneira para o Fundaf. Dessa forma, nivelam-se as condições de concorrência entre os recintos e distribui-se de maneira igualitária os custos do controle aduaneiro.

15. A nova forma de custeio também permite uma distribuição mais justa do custeio da fiscalização e controle aduaneiro sobre aqueles que efetivamente demandam essa atuação do Estado.



16. Os arts. 15 ao 23 trazem outras disposições sobre recintos aduaneiros: os arts. 15 e 16 criam facilidades para o tráfego e comércio fronteiriço absolutamente necessárias para atender às demandas de pequenas e isoladas comunidades das regiões Norte e Centro-Oeste, principalmente, cujas potencialidades econômicas e sociais estão limitadas em razão da inexistência de controles aduaneiros, cuja pesada estrutura não se justifica nessas comunidades; o art. 17 expande as exigências presentes na proposta aos atuais recintos alfandegados – medida necessária para garantir a segurança dos controles e a efetividade do crédito fiscal; o art. 18 admite a migração voluntária dos atuais Portos Secos sob o regime de concessão e permissão para o regime de exploração com base em licença, por meio de rescisão não onerosa de seus contratos; o art. 19 também permite que os atuais Portos Secos que operem em regime de concessão rescindam seus contratos nas mesmas condições dos Portos Secos permissionários; o art. 20 dispõe sobre a revogação da licença de Porto Seco por solicitação do interessado, a qualquer tempo; o art. 21 estabelece o regime de sanções administrativas para garantir as disposições dos arts. 2o, 3o, 4o e 6o; o art. 22 sistematiza hipótese legal que hoje se encontra esparsa na legislação aduaneira; e o art. 23 oferece os meios para se permitir o comércio internacional nas pequenas e isoladas comunidades de fronteira, onde não existam repartições aduaneiras, completando as disposições dos arts. 15 e 16.

17. As demais alterações da legislação aduaneira simplificam controles aduaneiros e proporcionam maior agilidade logística aos fluxos do comércio exterior, sanam dúvidas sobre a aplicação de dispositivos legais, suprem lacunas normativas e aperfeiçoam os instrumentos de prevenção às fraudes no comércio exterior.

18. O art. 24 introduz importante simplificação procedimental ao dispensar a tradução do manifesto de carga no idioma espanhol (Mercosul) e nos idiomas oficiais da Organização Mundial do Comércio (francês e inglês). Essa vetusta exigência é responsável por grande atraso na logística aduaneira, não mais se justificando nos dias de hoje.

19. O art 25 funda a base legal que permitirá eliminar o instituto da vistoria aduaneira na importação, simplificando os procedimentos aduaneiros e evitando enorme entrave ao fluxo logístico do comércio exterior, pois a responsabilização pelo extravio de mercadorias pode ser feita por meio de lançamento de ofício, prescindindo dos demorados trâmites burocráticos hoje aplicados. É importante lembrar que o importador não é onerado, pois a lei já lhe confere o direito de excluir do despacho aduaneiro as mercadorias avariadas, por meio de destruição.

20. As disposições do art. 26, similares às de outros países, eliminam despesas da Administração com armazenagem e destruição de mercadorias importadas que entram no País em desacordo com as normas ambientais, de saúde pública, sanitárias, fito e zoonosológicas. A proposta também libera os contêineres que hoje estão sendo ocupados para armazenar essas mercadorias.



21. A restrição imposta pelo art. 27 vem a propósito de dificultar a interposição fraudulenta, pois o endosso gratuito de conhecimento é, por excelência, artifício utilizado por fraudadores para se evadir dos controles fiscais, pois essa forma permite interpor pessoa jurídica – “laranja” – para promover despacho aduaneiro, ocultando o verdadeiro importador.
22. O art. 28 é medida de equidade, pois permite aos herdeiros no País receberem como bagagem desacompanhada os bens, caracterizáveis como bagagem, da pessoa que falece no exterior. Hoje esses bens são submetidos à tributação como as mercadorias importadas, pois não há previsão legal para serem tratados como são efetivamente – bagagem.
23. A alteração do texto do § 3º do art. 2º da Lei nº 4.302, de 30 de novembro de 1964, introduzida pelo art. 29, simplesmente exclui do texto do parágrafo em questão o termo “mercadoria avariada”, pois, nesse caso, não haverá mais apuração de responsabilidade pela autoridade fiscal. Ou seja, essa alteração harmoniza o texto legal desse dispositivo da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, com as disposições do art. 25, acima comentadas.
24. O art. 30 faz duas alterações nos arts. 60 e 111 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966. Com a alteração da redação do inciso II do art. 60, aperfeiçoa-se o conceito de extravio de mercadorias, para excluir a responsabilidade fiscal no caso de erro de expedição.
25. Já a alteração no parágrafo único do art. 111 do referido Decreto-Lei visa a possibilitar o alcance da norma contida em seu art. 104 aos veículos que se colocarem nas proximidades de outro, na zona primária, ou às embarcações que se atracarem a navio, para fins de prática de contrabando, descaminho, tráfico, e outros crimes, também, em operações internas no País, e não somente quando proceder do exterior ou a ele se destinar.
26. No art. 31 são introduzidas modificações nos arts. 22 e 23 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, sendo que a alteração no art. 22 já foi objeto de comentário no parágrafo 14 acima, e a alteração no art. 23 medida moralizadora e saneadora de situações muito comuns nos aeroportos e fronteiras do País, onde pessoas, mesmo flagradas em suas bagagens com quantidades comerciais de mercadorias não declaradas, podem mantê-las mediante o simples pagamento dos impostos. A legislação atual, se não for modificada, continuará sendo um grande estímulo ao descaminho feito sob o “manto” de bagagem pois, na pior das hipóteses, o infrator terá que pagar apenas o que a lei já exige se declarasse as mercadorias.
27. O art. 32 promove alterações no art. 36 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para compatibilizar o seu inciso VI com as modificações introduzidas por este Projeto em seu art. 30.
28. O art. 33 do Projeto, ao alterar a redação do art. 7º da Lei nº 9.019, de 30 de março de 1995, supre a lacuna legal que existe sobre a competência para decidir os contenciosos administrativos que envolvam a exigência de direitos comerciais.
29. Mediante o art. 34 são introduzidas duas importantes modificações no art. 65 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995. Em primeiro lugar, permite-se ao Conselho Monetário Nacional alterar o limite para o porte de valores livres de declaração na entrada no País, e na saída dele, atualmente fixado em R\$



10.000,00, lembrando que à época da edição dessa lei, o valor expresso em reais equivalia a dez mil dólares dos EUA, aproximadamente. Passa-se, também, a permitir a conversão dos valores apreendidos pela autoridade administrativa, pois até hoje a custódia dos mesmos é onerosa e administrativamente muito complexa.

30. O art. 35 estende a Taxa de utilização do Siscomex, hoje cobrada apenas no registro das declarações de importação ao registro de retificações dessas declarações. As retificações são mais onerosas e demandam providências mais complexas em termos de sistema do que o próprio registro, e decorrem, na grande maioria das vezes, de erros perfeitamente evitáveis. A cobrança de taxa pela retificação certamente promoverá uma melhoria na qualidade das declarações, com redução dos erros e das interrupções do despacho aduaneiro, gerando economias para as empresas e para a Administração.

31. O art. 36 promove diversas alterações na Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003 – a saber, nos arts. 69 e 76, sendo que:

a) a alteração do art. 69 da referida lei sana dúvida complexa sobre a base de cálculo da multa prevista nesse dispositivo, quando aplicada à exportação;

b) a modificação no § 5º do art. 76 vem a propósito de estabelecer a regra operacional para o conceito de reincidência, reduzindo também o período de referência para a verificação de reincidência, de cinco para um ano; e

c) a alteração no § 8º do art. 76 traz para a autoridade na unidade onde foi apurada a infração a competência para julgar em primeira instância, simplificando o processo administrativo, permitindo também que a autoridade local exerça um controle de qualidade mais eficaz sobre esses processos.

32. Os arts. 37 a 39 contêm as disposições finais e transitórias, necessárias à aplicação do proposto no presente Projeto de Lei.

33. Importante esclarecer que as revogações constantes do art. 39 dizem respeito à incidência tributária sobre mercadorias avariadas (art. 25 do Decreto-Lei nº 37, de 1966) e à vistoria aduaneira, (parágrafo único do art. 60 do Decreto-Lei nº 37, de 1966), que perdem completamente a finalidade em face do disposto no art. 25 desse Projeto, à organização dos serviços aduaneiros nas fronteiras e ressarcimento de custos administrativos do despacho aduaneiro (respectivamente, arts. 7º e 8º do Decreto-Lei nº 2.472 de 1995), e do regime de permissão e concessão de serviço público dos Portos Secos (inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074, de 1995), profundamente alterados por este Projeto.

34. Por fim, sugere-se que o presente Projeto seja encaminhado ao Congresso Nacional em regime de urgência constitucional pela inquestionável relevância de que se reveste toda e qualquer proposta que objetive melhorar a logística no comércio exterior brasileiro, bem assim a adoção de medidas que aperfeiçoem a legislação aduaneira do País, restringindo e punindo as irregularidades e beneficiando aqueles que corretamente atuam nessa área, com inegáveis ganhos para a economia brasileira como um todo, inclusive por seus reflexos positivos na geração de emprego e renda, fatores que também atribuem



às medidas propostas o caráter de urgência, pois a acumulação dos problemas hoje existentes poderá, no curto prazo, comprometer a atuação das empresas nacionais, retirando-lhes competitividade no comércio internacional cada dia mais dinâmico.

35. Especialmente, no tocante à logística, cumpre lembrar a situação de crescente estrangulamento da estrutura portuária brasileira, vis a vis ao crescimento das exportações e importações. Embora o regime tributário especial para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária (Reporto) instituído pela Lei no 11.033, de 21 de dezembro de 2004, de 21 de dezembro de 2004, venha contribuindo para a ampliação da capacidade portuária, é notório que nos principais portos do País, até por seguirem modelo de engenharia superado, não têm espaços para ampliação de suas áreas de movimentação de contêineres – nesse particular, a situação dos Portos de Santos, Itajaí, Vitória – os principais – é muito grave e se tornou obstáculo ao crescimento do comércio exterior, ou está em situação potencial muito próxima disso.

36. Diante desse quadro – de escassez de infraestrutura portuária e de esgotamento das áreas de movimentação de carga nos principais portos do País – a proposta contida neste Projeto de Lei surge como solução capaz de agregar grandes áreas próximas aos portos organizados ou aos grandes centros industriais, viabilizando, em curtíssimo prazo, suprir a escassez de infraestrutura para a movimentação de cargas no comércio exterior, com reduzidos investimentos, pois permite aproveitar toda a estrutura de armazenagem existente que se encontra fora das áreas de porto organizado.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Antonio Palocci Filho

Date Created

30/04/2006