



Trade compliance minimiza riscos e torna empresa mais competitiva

O termo *compliance* é utilizado, no âmbito corporativo, para designar o conjunto de procedimentos adotados por uma empresa a fim de garantir o cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis às suas atividades. A existência de um programa de *compliance* em uma empresa não só minimiza o risco de se cometer infrações e sujeitar-se a penalidades, como também reduz os custos operacionais da empresa, além de refletir a conduta ética na prática de seus negócios.

Com a entrada em vigor da Lei Brasileira Anticorrupção (Lei 12.846/2013), em 29 de janeiro de 2013, o tema ganhou maior interesse das empresas brasileiras. Além de fixar a responsabilização objetiva – administrativa e/ou civil – de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira[1], a lei também prevê a possibilidade de um abrandamento das sanções nas hipóteses em que a pessoa jurídica comprove a existência de mecanismos e procedimentos internos de integridade, auditoria e incentivo à denúncia de irregularidades[2].

A preocupação com esse assunto decorre também das leis estrangeiras “anticorrupção”, cujo alcance de jurisdição – a exemplo do já famoso FCPA (*Foreign Corrupt Practices Act*) norte-americano – tem se mostrado cada vez mais amplo, como se viu nos recentes escândalos de corrupção relativos à FIFA (*Fédération Internationale de Football Association*), que culminaram na prisão, pelo FBI (*Federal Bureau of Investigation*), de dirigentes de entidades ligadas ao futebol no mundo inteiro, inclusive do ex-presidente da Confederação Brasileira de Futebol (CBF).

Não é por outro motivo que o tema *compliance* ganha grande importância quando pensamos no comércio internacional (“*trade compliance*”), uma vez que as empresas que transacionam cotidianamente no comércio exterior estão expostas ao contato constante com os mais variados representantes da administração pública, bem como à complexidade e ao dinamismo das normas brasileiras e estrangeiras que regulam suas operações. Embora o volume de importações e exportações no Brasil tenha crescido na última década, a legislação aduaneira brasileira ainda é repleta de procedimentos burocráticos, controles rígidos e barreiras que dificultam o livre comércio com os demais países.

Dentre esses procedimentos, podemos destacar a necessidade dos importadores/exportadores de habilitar pessoas físicas responsáveis para a prática de atos no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), comumente denominada RADAR. Sem tal habilitação não é possível a realização de qualquer operação de comércio exterior (mesmo que através de *trading companies*).

Vencida a etapa de habilitação no RADAR, uma das providências às quais os importadores/exportadores devem prestar atenção diz respeito ao correto enquadramento da classificação tarifária dos bens a serem importados ou exportados, com base na chamada Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

Tal tarefa demanda não só o conhecimento das características técnicas de cada produto, como também a observância às Regras de Interpretação do Sistema Harmonizado. E é através da NCM que se determina a tributação incidente sobre as operações de comércio exterior, além de se identificar os chamados tratamentos administrativos a serem adotados na importação ou na exportação de produtos (como, por exemplo, a necessidade de obtenção de prévio licenciamento para determinadas operações de



importação). Não por outro motivo, o erro na determinação da classificação fiscal é uma causa muito comum para a lavratura de autos de infração (com a exigência de tributos, juros e/ou multas) pelas autoridades fiscais/aduaneiras.

Outro tema importante para as empresas que operam no comércio exterior diz respeito às regras de origem; além de assegurar que as mercadorias originárias de um país signatário façam jus a um tratamento tarifário preferencial (no âmbito de eventual acordo preferencial de comércio firmado entre os países do importador e do exportador), da correta determinação da origem da mercadoria transacionada dependem a aplicação, por exemplo, de direitos *antidumping*, salvaguardas, direitos compensatórios, etc. Além disso, outro ponto de atenção dos importadores diz respeito ao valor aduaneiro a ser declarado, que deve estar em conformidade com as regras contidas no Acordo de Valoração Aduaneira (AVA) da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Neste contexto, é importante ressaltar o fato de que as autoridades fiscais são extremamente exigentes no cumprimento das inúmeras obrigações direcionadas ao controle e fiscalização das empresas que operam no comércio exterior. E a inobservância de qualquer dessas obrigações poderá interromper por longo tempo o desembaraço aduaneiro dos bens importados pela empresa, assim como gerar a lavratura de autuações fiscais por parte da Receita Federal do Brasil (RFB). Vale notar que o Regulamento Aduaneiro, em seu artigo 675, prevê 3 tipos de penalidades: pena de perdimento (de veículo, de mercadoria, ou de moeda), multa e sanção administrativa.

Dentre essas, cumpre-nos chamar a atenção para a pena de perdimento, justamente pelo seu nível de gravidade. Consiste na apreensão legal de bens importados em hipóteses que, segundo o referido regulamento, configuram dano ao erário. Note-se que a aplicação da pena de perdimento não se exclui nem mesmo com a chamada denúncia espontânea.

Com a efetiva aplicação da pena, após a tramitação de um processo administrativo cujo rito é mais célere do que o processo administrativo fiscal federal (conta, em regra, com apenas uma instância de julgamento), os bens apenados com o perdimento podem ser leiloados, doados para instituições sem fins lucrativos, incorporados por órgãos públicos ou mesmo destruídos.

Diante desse cenário, é importante que as empresas que operam no comércio exterior adotem eficientes sistemas de controle de suas operações de importação e exportação, pois não é incomum que equívocos cometidos pelos vários operadores envolvidos em tais transações redundem em autuações (e, portanto, mais problemas) para quem opera no comércio exterior.

Desde o final de 2014 a RFB iniciou a implementação no Brasil do programa denominado Operador Econômico Autorizado (OEA), certificação criada pela Organização Mundial das Aduanas (OMA) para reconhecer o status das empresas que voluntariamente se comprometam a cumprir todos os requisitos de segurança e controle do programa. A ideia é que tais empresas sejam beneficiadas com seus esforços, obtendo um tratamento simplificado no procedimento aduaneiro.

Atualmente já existem 76 empresas certificadas como OEA perante a RFB, dentre as quais 86% são importadoras/exportadoras (sendo o restante composto por agentes de carga, transportadores, depositários de mercadoria sob controle aduaneiro e operadores portuários e aeroportuários).



De acordo com as estatísticas divulgadas pela própria RFB[3], até junho de 2016, dentre as operações de exportação praticadas pelas empresas certificadas pelo OEA, 98,6% foram direcionadas ao canal verde de conferência aduaneira, enquanto que nas operações de importação esse percentual foi de 97,02%. Temos, portanto, que na maioria das transações de importação/exportação realizadas por empresas certificadas com o OEA, o desembaraço aduaneiro se deu de forma mais célere. Tais números traduzem, na prática, a importância do *trade compliance* dentro do contexto brasileiro.

Além disso, um programa de *compliance* voltado à condução das operações de comércio exterior pode também gerar uma significativa redução nos custos operacionais dos importadores e exportadores, seja por diminuir o custo com futuros processos, retificação de documentos e imposição de penalidades, seja por permitir maior agilidade na relação com a administração aduaneira.

Neste sentido, de acordo com pesquisas realizadas pelo *The Netherlands Organisation for Applied Scientific Research* (TNO)[4] em relação ao impacto do *trade compliance* na Holanda, estima-se que de um volume de aproximadamente US\$ 943 bilhões de importações e exportações anuais alcançado pela Holanda, a aplicação de conceitos de *trade compliance* teria um potencial de redução de custos da ordem de US\$ 1,5 a 4 bilhões apenas em relação aos volumes transacionados pelo Porto de Roterdã[5], bem como um potencial aumento de 5% a 15% do volume de trânsito de mercadorias.

Por fim, é importante notar que o programa de *trade compliance* não se destina somente a minimizar e prevenir os riscos ao longo do procedimento aduaneiro, através do controle dos documentos necessários à realização de uma transação de comércio exterior. Um eficiente sistema de controle interno, bem como poder contar com uma assessoria especializada em comércio exterior podem fazer com que a empresa garanta, a um só tempo, (i) a correta observância às leis e regulamentações (domésticas e internacionais) aplicáveis, bem como (ii) a fruição de vantagens e benefícios previstos tanto em acordos/tratados internacionais ou mesmo na legislação brasileira, tornando-a mais eficiente e competitiva no mercado internacional.

[1] “Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a responsabilização objetiva administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira.”

[2] “Art. 7º Serão levados em consideração na aplicação das sanções:
VIII – a existência de mecanismos e procedimentos internos de integridade, auditoria e incentivo à denúncia de irregularidades e a aplicação efetiva de códigos de ética e de conduta no âmbito da pessoa jurídica.”

[3] Disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/estatisticas-do-programa-oea>.

[4]



http://www.kennisdclogistiek.nl/system/downloads/attachments/000/000/088/original/Art._16._NTC_WI

[5] De acordo com ranking mundial de movimentação de containers (TEU) preparado pelo World Shipping Council (<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>), o Porto de Roterdã foi o 11º porto que mais movimentou carga containerizada no mundo no ano de 2014 e o 1º porto europeu dentre os 50 listados na comparação, sendo que os 10 primeiros portos de tal lista são todos asiáticos.

Date Created

25/09/2016