

## COMISSÃO LOCAL DE FACILITAÇÃO DE COMÉRCIO NA ALFÂNDEGA DE ... – COLFAC ....

### XIª REUNIÃO DA COLFAC ...

#### ATA

04/09/2020, sexta-feira, 10h

#### Plataforma Microsoft TEAMS

#### Participantes:

<b>Paulo Sérgio Cordeiro Bini</b>	<b>RFB - COORDENADOR</b>
<b>Hipólito José Arruda Caplan</b>	<b>RFB - COORDENADOR SUPLENTE</b>
<b>José Rodrigues de Matos</b>	<b>ANVISA – MEMBRO TITULAR</b>
<b>Adinan Galina</b>	<b>VIGIAGRO – MEMBRO TITULAR</b>
<b>Mario Alberto Chaise de Camargo</b>	<b>IMP. E EXP. – MEMBRO TITULAR</b>
<b>Francisco Damilano</b>	<b>RECINTOS – MEMBRO TITULAR</b>

#### ABERTURA

O representante suplente da RFB, auditor-fiscal e delegado adjunto Hipólito Caplan, conduziu a abertura da reunião informando das alterações produzidas pelo Decreto nº 9.759/2019, que extinguiu colegiados da administração pública federal, as quais foram novamente instituídas pelo Decreto nº 10.373/2020. O decreto produziu alteração no conceito de membros titulares, incluindo nesse conceito somente os representantes da Secretaria da Receita Federal do Brasil, da Secretaria de Defesa Agropecuária e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Os demais participantes teriam assento nas reuniões como convidados, sendo considerados convidados permanentes os representantes das categorias de importadores e exportadores e os representantes dos recintos alfandegados.

#### DESENVOLVIMENTO

##### 1. Processos de trânsito aduaneiro

Detectamos que estão sendo autorizados trânsitos onde os dados dele diferem dos que constam no MIC DTA, principalmente, quando o emissor do CRT e MIC DTA, beneficiário do regime, é distinto do permissionário (transportador que detém a licença do veículo) que fará o transporte da mercadoria.

Por exemplo:

Transportador A é o emissor do CRT e MIC DTA (constam nos campos 3 e 1, respectivamente)

Transportador B é o permissionário do caminhão original que consta no campo 9 do MIC DTA

No caso em pauta o transportador A é diferente do transportador B.

Na Declaração do trânsito, não consta o transportador B.

#### **Encaminhamentos:**

- Sugestão de pauta apresentada pela ABTI, a representante Gladis, informou que não está sendo feito batimento com relação a correta informação prestadas nos campos citados.
- O chefe do Recinto alfandegado do Porto Seco de Foz do Iguaçu, Rodrigo Meister se comprometeu em averiguar e orientar os servidores responsáveis pela análise do documento a incluir obrigatoriamente no *check list* da análise documental, a conferência da informações prestadas nos campos citados.

#### **2. Cruzes em lastre aos sábados (sentido importação brasileira)**

Apesar de termos recebido o Comunicado informando a possibilidade, ainda encontramos dificuldade para o cruce destes veículos. Como já alegado em várias outras oportunidades, caminhão parado na beira da estrada em Paraguai é logisticamente e incluso, em esta época de pandemia, humanamente prejudicial.

- O Representante da RFB, delgado Paulo Bini, argumentou que o tempo destinado à passagem dos caminhões em lastre aos sábados é suficiente para a passagem de mais do que o dobro de veículos que normalmente passam nesse dia, que se está havendo dificuldades de liberação, não haveria causa no Brasil e que seria necessário averiguar com as autoridades paraguaias as causas do da liberação dos lastres no Paraguai, portanto não haveria ingerência da RFB sobre o assunto. A Representante da ABTI, Gladis, diz ter recebido informação de que estaria impedida a entrada por Foz do Iguaçu de veículos em lastre no período da manhã, o delgado Bini diz ser falsa essa informação.

#### **Encaminhamentos:**

- Proposta RFB: averiguar junto às autoridades paraguaias os motivos desse gargalo e solicitar providências para correção.

#### **3. Padronização para exigência para o pedido de senha**

Na solicitação de senhas é exigido Nota Fiscal, CRT, MIC DTA, comprovação de manifestação, radar ou procuração de quem assinou o campo 21 do CRT. Em demais locais com fluxo similar, somente é exigido o CRT e MIC DTA eletrônico.

Gladis acrescentou que a utilização do MIC eletrônico como meio idôneo de manifestação de carga já é usada há algum tempo em Uruguaiana e Ijuí, com ganho na agilização do fluxo de veículos, que tal expediente deve ser fomentado (uso de documentos digitais) em virtude do momento de pandemia que vivemos. Que os

operadores dessa localidade receberam treinamento do auditor Julio Rechia, chefe do porto seco de Uruguaiana e que o treinamento foi muito positivo.

Rodrigo explicou que a exigência de apresentação do CRT e MIC foi uma solicitação dos operadores locais de comércio exterior pois o procedimento auxiliaria os motoristas no sentido de não serem autuados com lavratura de multa por não manifestação de carga. Com relação à Nota Fiscal, Rodrigo esclarece que tal documento só é exigido quando a declaração é direcionada para análise (documental e ou física). Informa que está em contato constante com os colegas de Uruguaiana e que irá implementar o uso do Mic eletrônico como documento idôneo à comprovação de manifestação de carga. Disse ainda que o documento teria apresentado uma série de inconsistências e que os desenvolvedores do sistema tiveram que fazer ajustes e que nem todos os problemas estão resolvidos, como o exemplo, problemas com a triangulação de processos, mas que há o compromisso da ALF/Foz em aceitá-lo e que a implementação desse procedimento será feita em breve.

Com relação à comprovação de representação de funcionário para operar em nome dos importadores e exportadores, feita por meio de apresentação de procuração e tela do radar onde conste o nome do representante, Rodrigo explica que foi também pedido da categoria dos despachantes que necessitava garantir que os serviços prestados seriam de melhor qualidade e impedir problemas causados por funcionários não autorizados a representar os operadores. Que acredita que o pedido de comprovação não seja oneroso ao funcionário que quer se apresentar como representante.

Gladis argumentou que tal procedimento atrapalha o fluxo comercial pois demanda mais tempo para providenciar esses documentos. Que a inclusão do MIC DTA no Módulo Genius serviria ao fim de comprovação de manifestação de carga e do campo 9 do CRT.

Rodrigo ponderou que o procedimento de exigir a procuração e tela do Radar poderá ser revisto e que iria analisar o caso, consultados os demais envolvidos, para dar um parecer definitivo.

Mário, representante das Comissárias de Despacho, pediu a palavra para relatar os problemas recorrentes que havia antes da exigência de comprovação de legitimidade dos representantes. Relatou que era comum uma só pessoa prestar serviços para vários despachantes, fazendo a intermediação entre esses a Receita Federal e os órgãos anuentes. Que era comum o chamamento do representante para dirimir dúvidas e prestar esclarecimentos a esses órgãos e que muitas vezes o mesmo não estava nem mesmo na cidade, que esse tipo de problema travava todo o fluxo até que representante idôneo se apresentasse, o que podia levar dias.

#### **Encaminhamentos:**

- Proposta ABTI:

Incluir no genius o MIC DTA eletrônico que já comprova a manifestação e CRT. Se for o caso, assim como em outros portos poderá ser incluído o nome e CPF do despachante no campo 36 do MIC DTA. Iniciar a implementação do procedimento e realizar monitoramento permanente para impedir que os problemas ocorridos anteriormente voltem a se verificar.

#### **4. Reclamações quanto ao atraso na entrega dos MICS carimbados pela Aduana Paraguuaia junto à Multilog.**

Pauto incluída pela categoria das comissárias de despacho. O atraso na entrega da documentação tem atrasado a liberação dos veículos pois só é possível se iniciar um processo de importação do Paraguai a partir do momento em que são entregues aos Despachantes os respectivos MICS devidamente assinados e carimbados pela Aduana Paraguuaia.

Mario, representante da Categoria, relatou que não raras vezes os servidores da Aduana Paraguai se atrasam para o trabalho no Porto Seco de Foz do Iguaçu em virtudes dos entraves provocados pelos controles do Governo Paraguuaio ao transito de pessoas na fronteira por causa da pandemia. Que os processos só seguem para a aduana Brasileira se os documentos estiverem assinados pelas autoridades paraguaias. Mario alerta para que seja previsto um procedimento de exceção nesses casos, para que os veículos possam ser liberados nesses casos.

#### **Encaminhamentos:**

- Proposta comissárias de despacho:

Liberação dos veículos para posterior assinatura em documento por meio de alguma chancela (virtual ou feita “a posteriori”)

- Proposta RFB: Posto que as autoridades paraguaias foram convidadas mas não compareceram, Hipólito solicitou ao Rodrigo que faça a intermediação do problema junto à aduana de Ciudad del Este e que fizesse informe qual a sugestão desses.

#### **5. Atuação do Mapa na Operação noturna.**

Enfatizar uma resposta ao pedido formalizado ao Chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária do Ministério da Agricultura em Foz do Iguaçu, pelo **CODEFOZ – Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Foz do Iguaçu**, a respeito da possibilidade atuação deste órgão na Operação Noturna, de forma conjunta com a Receita Federal do Brasil, isto é, com a presença efetiva de pessoal no período que compreende das 18:00h às 02:00h.

Mario explicou que embora já tenha havido grande avanço na liberação das cargas com a redução do número de amostras que são retiradas, ainda ocorre de veículos da noturna ficarem retidos porque alguns veículos daquele lote foram escolhidos para coleta de amostra no dia seguinte, houve casos de ficarem mais de 100 veículos para serem liberados pelo MAPA no dia seguinte, o que efetivamente ocorreu até às 9h do dia seguinte. O problema é que a Receita só libera caminhões da noturna à noite então os veículos ficam presos no Porto seco até a noite desse dia, atrasando a liberação desses lotes em mais um dia. A proposta de solução desse problema, segundo Mário, teria duas possibilidades:

- a) servidores do MAPA trabalharem no mesmo horário dos servidores da Receita. Não precisando o fiscal estar fisicamente no local (remoto) e só ter um coletor de amostras presente no local. Assim todos os veículos da

noturna seriam liberados no mesmo dia, não restando nada para o dia seguinte.

- b) A Receita Federal designar um auditor para fazer a liberação pela manhã dos veículos retidos na noite anterior.

O membro titular da Vigiagro, Adinan Galina, informou que no começo desse ano, a unidade do MAPA em Foz recebeu a visita do Secretário de Defesa Agropecuária, do Diretor do Departamento de Sanidade Vegetal e do Diretor do Departamento de Operações Técnicas, departamento ao qual o Vigiagro é subordinado. Havia reivindicação antiga para que os procedimentos do Mapa fossem revistos com relação aos produtos oriundos do Paraguai, tendo como o objetivo o aumento de produtividade do órgão para que pudesse dar vazão a carga de trabalho na unidade. O Mapa é responsável pelo controle sanitário de qualidade, o controle sanitário foi flexibilizado, posto que esses países possuem o mesmo status fitossanitário e, portanto, os prazos de pragas quarentenárias são os mesmos também. Feita essa constatação, foi reforçado o controle de qualidade, com o uso de ferramentas de análise de riscos, o número de amostras coletadas caiu drasticamente. Antes disso o controle era realizado com amostragem de pelo menos 01 veículo por DAT (Declaração de Trânsito Agropecuário) tendo como consequência um número descomunal de veículos selecionados para amostra. Hoje a amostragem é feita por LI, a norma exige a seleção de pelo menos dois veículos por LI, e os lotes vinculados às LI em Foz (por causa dos fracionados) chega a ter em média 2000 toneladas, portanto 2 veículos é uma amostra ínfima comparada ao número total de veículos, reduzindo muito o número de amostragem. O MAPA tem trabalhado com uma margem média de 80% de liberação de veículos em análise documental, porcentagem equiparada à liberação pela receita dos canais amarelo e laranja. E todos esses veículos estão liberados até às 20h. A média de processos de cargas do Paraguai é de 93 e em dias mais movimentados, pode chegar a 114 processos, nesses dias é designado um fiscal para trabalhar até às 20h, essa estratégia tem se mostrado suficiente para dar vazão ao fluxo. Mas nem todas as situações estão na ingerência do MAPA, nos dias 02 e 03 de outubro desse ano, constatou-se que apesar da documentação da carga estar em mãos do MAPA, vários veículos não transpuseram a fronteiras, ficando retidos no Paraguai, a hipótese levantada para a ocorrência é que a falta de vagas nos portos secos do Paraguai, o que provoca o represamento de veículos no Porto Seco de Foz e a capacidade de recepção de novos veículos do Paraguai. Dito isto, pode-se afirmar, que mesmo que o MAPA pudesse lotar um novo servidor à noite, não haveria a garantia de liberação de 100% dos veículos. Outro fator que prejudica a possibilidade de lotação de servidor nesse horário, é que o Mapa, apesar da demanda principal ser o Porto Seco, também é responsável pelo controle fitossanitário no aeroporto e nas pontes, inclusive a instituição foi acionada pelo Ministério público para que proveja serviços suficientes nesses locais, o que implica em lotação de servidores, inclusive as remoções de servidores para a unidade de Foz, ocorreu em parte com esse intuito.

Posta essas considerações, se ainda o representante Mario Camargo entender necessário encaminhar a solicitação à Brasília, o MAPA o fará, mas colocando toda a problemática aqui exposta.

O representante Mario Camargo diz entender as argumentações do Mapa e reconhece o esforço dessa instituição em realizar a melhoria dos serviços. Propõe o acompanhamento do fluxo por uma semana para poder decidir se solicita o encaminhamento da solicitação às autoridades do MPA no órgão central na Capital Federal.

O auditor da Receita, Rodrigo Meister foi instado a opinar e afirma que o principal gargalo no fluxo de veículos entre Brasil e Paraguai está na exportação. Que quando da realização de estimativa de vagas no porto seco já é levada em consideração a liberação certa dos 100 veículos em média que não são liberados na operação noturna. Ocorre que no dia seguinte, por incapacidade do Paraguai, 150 veículos de exportação deixam de ser liberados. Todos esses entraves fazem que a capacidade de liberação de veículos pela Receita Federal se limite a 300 veículos da, insuficiente para dar vazão à demanda apresentada.

Mario relatou que a interlocução entre os diversos agentes do comércio exterior na fronteira deve ser otimizada, relatou fato em que certa vez estava na ponte e verificou que a PF realizava a imigração de todos os motoristas estrangeiros que passavam por lá e que este procedimento levava em média 10 minutos por motoristas, que por óbvio isso provocava um gargalo. Arguida, a PF enfatizou que o problema estava na Receita, mas observando o procedimento, Mario observou que era o exército que estava direcionando os motoristas para a imigração. A PF informou então que o procedimento migratório é responsabilidade do estrangeiro que entra, o qual deve se apresentar voluntariamente à autoridade migratória. Outro caso relatado por Mário é com relação à inspeção eu estava sendo realizada pelo exército nas cabines dos motoristas, relatou que os militares só faziam essa inspeção após o motorista preencher o formulário oferecido pelos agentes sanitários, sugeriu então que a inspeção deveria ser realizada concomitantemente com o preenchimento do formulário. Que são pequenos gargalos que somados provocam uma perda substancial de tempo e lentidão no fluxo de cargas.

#### **Encaminhamentos:**

- Acompanhamento por uma semana da situação do fluxo e liberação dos veículos da operação noturna pelo representante dos despachantes aduaneiros

#### **6. Quantidade e Horário dos Trânsitos de Cascavel para a Ponte da Amizade.**

Francisco representante da concessionária que administra o recinto, solicitou que haja um tratamento igualitário quanto aos trânsitos provenientes do Porto seco de Foz e os oriundos de do Porto Seco de Cascavel. Relatou que há um controle de tempo para a conclusão de trânsito do Porto Seco até a PIA, controlado por sistema. Que é demandado frequentemente pelas autoridades aduaneira paraguaia para sobrestar a liberação de veículos por não haver mais vagas para recepcionar os veículos do Porto Seco de Foz do Iguaçu, disse que há um regramento que determina que não sejam liberados mais que 60 veículos

em trânsito por vez mas que o Porto Seco de Cascavel não segue esse regramento. Sugere que seja feita uma interlocução com os servidores da Receita em Cascavel para averiguar a possibilidade de harmonização de procedimentos.

Rodrigo sugeriu, para fazer a aproximação com Cascavel, que sejam incluídos no grupo (mensagens instantâneas) de logística e integração os servidores Pedro e Rafael, responsáveis pelos despachos daquela unidade. Argumentou que o problema de cascavel é o “Delay” na comunicação, pois quando forem acionados para sobrestar a liberação de veículos, muitos já estarão a caminho de Foz, que não haveria uma solução no momento. Informou também que a liberação de veículos em Cascavel é feita no horário comercial.

Francisco concordou com as sugestões de Rodrigo e aguarda o contato com os servidores de lá.

## **7. Assuntos para encaminhamento à CONFAC :**

### **Senhas exportação a Paraguai**

Apesar de saber que este tema é uma dificuldade histórica, solicitamos que seja encaminhado um pedido a CONFAC para que junto ao MRE sejam renovadas as negociações que agilizem o cruze de cargas, o que ao mesmo tempo provoca um represamento das exportações paraguaias. Este problema parece ser contraditório com o objetivo do Acordo de Complementação Econômica nº 74 (ACE-74), assinado em 11 de fevereiro de 2020,

A facilitação do comércio necessita ter como base a eliminação de processos ineficientes com vistas a reduzir impactos burocráticos sobre importações e exportações

---

**Hipólito José Arruda CAplan**

Representante Receita Federal em Foz do Iguaçu

---

**Adinan Galina**

Representante da MAPA em Foz do Iguaçu

---

**Francisco Damilano**

Representante da Multilog em Foz do Iguaçu