

2018

PROPOSTAS DA INDÚSTRIA

PARA AS ELEIÇÕES

FACILITAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

POLÍTICA INDUSTRIAL,
DE INOVAÇÃO E DE
COMÉRCIO EXTERIOR

41

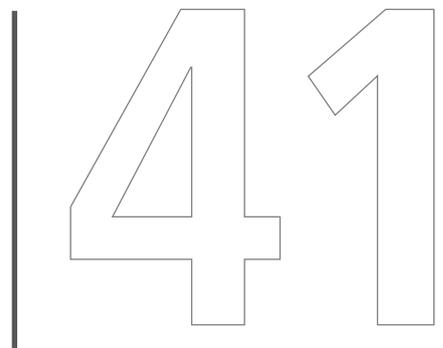


Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

FACILITAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

POLÍTICA INDUSTRIAL,
DE INOVAÇÃO E DE
COMÉRCIO EXTERIOR



CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Robson Braga de Andrade
Presidente

Paulo Antonio Skaf (Licenciado a partir de 6/6/2018)
1º Vice-presidente

Antônio Carlos da Silva
2º Vice-presidente

Paulo Afonso Ferreira
3º Vice-presidente

Paulo Gilberto Fernandes Tigre
Flavio José Cavalcanti de Azevedo
Glauco José Côrte
Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira
Edson Luiz Campagnolo (Licenciado de 6/6 a 28/10/2018)
Jorge Parente Frota Júnior
Eduardo Prado de Oliveira
Jandir José Milan
José Conrado Azevedo Santos
Antonio José de Moraes Souza Filho
Marcos Guerra (Licenciado de 7/6 a 7/10/2018)
Olavo Machado Júnior
Vice-presidentes

Francisco de Assis Benevides Gadelha
1º Diretor financeiro

José Carlos Lyra de Andrade
2º Diretor financeiro

Alexandre Herculano Coelho de Souza Furlan
3º Diretor financeiro

Jorge Wicks Côrte Real (Licenciado de 4/4/2018 a 12/10/2018)
1º Diretor secretário
Sérgio Marcolino Longen
2º Diretor secretário

Antonio Rocha da Silva
3º Diretor secretário

Heitor José Müller
Carlos Mariani Bittencourt
Amaro Sales de Araújo
Pedro Alves de Oliveira
Edilson Baldez das Neves
Roberto Proença de Macêdo
Roberto Magno Martins Pires
Rivaldo Fernandes Neves
Denis Roberto Baú
Carlos Takashi Sasai
João Francisco Salomão
Julio Augusto Miranda Filho
Roberto Cavalcanti Ribeiro
Ricardo Essinger
Diretores

CONSELHO FISCAL

João Oliveira de Albuquerque (Licenciado de 7/6 a 7/10/2018)
José da Silva Nogueira Filho
Francisco de Sales Alencar
Titulares

Célio Batista Alves
José Francisco Veloso Ribeiro
Clerlânio Fernandes de Holanda
Suplentes

FACILITAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

POLÍTICA INDUSTRIAL,
DE INOVAÇÃO E DE
COMÉRCIO EXTERIOR

41

2018

PROPOSTAS DA INDÚSTRIA

PARA AS ELEIÇÕES



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

© 2018. CNI – Confederação Nacional da Indústria.

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

Diretoria de Desenvolvimento Industrial - DDI

FICHA CATALOGRÁFICA

C748b

Confederação Nacional da Indústria.
Facilitação e desburocratização do comércio exterior brasileiro /
Confederação Nacional da Indústria. – Brasília : CNI, 2018.
36 p. : il. – (Propostas da indústria eleições 2018 ; v. 41)

ISBN 978-85-7957-189-3

1. Desburocratização. 2. Comércio Exterior. 3. Iniciativa Privada. I. Título.

CDU: 339.5

CNI

Confederação Nacional da Indústria

Sede

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

Tel.: (61) 3317-9000

Fax: (61) 3317-9994

<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/>

Serviço de Atendimento ao Cliente – SAC

Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992

saco@cni.com.br



2018
PROPOSTAS DA INDÚSTRIA
PARA AS ELEIÇÕES

SUMÁRIO

RESUMO EXECUTIVO	11
1 FACILITAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO.....	13
2 RECOMENDAÇÕES	17
REFERÊNCIAS.....	33
LISTA DAS PROPOSTAS DA INDÚSTRIA PARA AS ELEIÇÕES 2018.....	35



APRESENTAÇÃO

O Brasil levará mais de meio século para alcançar o produto *per capita* de países desenvolvidos, mantida a taxa média de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) nacional registrada nos últimos 10 anos, que foi de apenas 1,6%.

O desafio para o país será de, pelo menos, dobrar a taxa de crescimento do PIB nos próximos anos. Para tanto, não se poderá repetir erros de política que reduzam o potencial de expansão – o que inclui ter uma agenda coerente de reformas econômicas e institucionais.

Mudanças de governo são ocasiões especiais para uma reflexão sobre os objetivos e as estratégias nacionais. São, também, oportunidades para o país sair da zona de conforto e aumentar sua ambição de desenvolvimento.

As eleições de 2018 têm uma característica singular, que reforça o sentido dessa ambição. O fim do mandato do próximo presidente e dos parlamentares vai coincidir com o 200º aniversário da independência do Brasil.

É preciso aproveitar esse marco para estimular ações que eliminem os principais obstáculos ao crescimento no país e contribuam para construir uma indústria competitiva, inovadora, global e sustentável.

O *Mapa Estratégico da Indústria 2018-2022*, lançado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) no início do ano, apresenta uma agenda para aumentar a competitividade da indústria e do Brasil, e para elevar o bem-estar da população ao nível dos países desenvolvidos.

Com base nas prioridades identificadas no Mapa, a CNI oferece 43 estudos, relacionados aos fatores-chave da competitividade. Os documentos analisam os entraves e apresentam soluções para os principais problemas nacionais.

Consolidar uma indústria forte e competitiva é essencial para o desenvolvimento econômico e social de um país. A indústria tem o poder de estimular outros setores, além de ser um dos principais agentes da inovação tecnológica. Desse modo, é importante promover políticas específicas e alinhadas para o segmento.

A simplificação e a desburocratização são essenciais para reduzir o tempo e os custos nas operações de comércio exterior. Pesquisa da CNI, realizada com mais de 800 empresas, mostrou que a burocracia alfandegária e aduaneira figura entre os principais entraves às exportações brasileiras.

Este documento apresenta propostas para melhor articular e integrar os diversos órgãos da administração pública com o objetivo de facilitar e modernizar o trâmite dos processos de comércio exterior, bem como para reduzir a burocracia e os custos envolvidos nas exportações e importações brasileiras.

Robson Braga de Andrade
Presidente da CNI

RESUMO EXECUTIVO

A burocracia alfandegário-aduaneira figura entre os principais entraves às exportações brasileiras, segundo pesquisa da CNI realizada com mais de 800 empresas.

A maior participação de empresas e produtos brasileiros de maior valor agregado no comércio global passa por ganhos de competitividade do setor produtivo, por logística eficiente e pela melhoria do ambiente interno de negócios, o que exige uma visão convergente sobre a importância estratégica do comércio exterior para o país.

A desburocratização, facilitação e modernização dos processos de comércio exterior buscam enfrentar esses desafios e estimular mudanças que elevem a competitividade.

O mercado internacional demanda não apenas bons preços e qualidade, mas prazos céleres e previsibilidade. Estudo feito pela CNI sobre os impactos da facilitação de comércio no Brasil revela que os atrasos decorrentes da burocracia aduaneira nas operações de comércio exterior são mais prejudiciais para a indústria de transformação. Em média, os atrasos aduaneiros aumentam em cerca de 13% os custos para exportar e 14% para importar no Brasil.

A simplificação e a desburocratização são vitais para reduzir o tempo e custos nas operações de comércio exterior. Sua importância foi reiterada pelo compromisso de mais de 160 países de conferir maior agilidade e transparência nas trocas comerciais internacionais por meio do Acordo sobre Facilitação de Comércio, da Organização Mundial do Comércio (OMC), vigente no Brasil desde 2017.

A articulação e a integração dos diversos órgãos intervenientes da administração pública e a cooperação entre governo e setor privado são fatores-chave no desenvolvimento de soluções comuns de interesse do país para reduzir burocracia e custos nas exportações e importações brasileiras.

Os programas Portal Único de Comércio Exterior e Operador Econômico Autorizado (OEA) são exemplos concretos de como reduzir a burocracia e de como gerar resultados concretos para nosso fluxo de comércio, ao promover ganhos de eficiência.

Outras medidas relevantes estão relacionadas aos **encargos, taxas e contribuições aplicadas pelos órgãos anuentes nas operações de importação e exportação do país.**

Os encargos cobrados por órgãos anuentes do comércio exterior – 16 na importação e 12 na exportação, além da Receita Federal do Brasil (RFB) e de outros órgãos que interagem com os anuentes – são vistos pelo setor privado como um dos entraves mais críticos às atividades do setor no Brasil.

São custos adicionais que, além da falta de padronização na cobrança, de um sistema de coleta única, e de outras medidas de facilitação aduaneira, **afetam diretamente os custos das empresas, geram atrasos e inibem a competitividade dos produtos brasileiros no exterior.**

Recomendações

1. Fortalecer o canal de diálogo construído no âmbito da Camex, por meio do **Comitê Nacional de Facilitação de Comércio – Confac**, para implementar, com qualidade, as obrigações do Acordo sobre Facilitação de Comércio.
2. Integrar total e definitivamente todos os órgãos anuentes e seus respectivos controles e regulamentações para a plena implantação do **Portal Único de Comércio Exterior**.
3. Integrar os principais órgãos anuentes ao modelo de gestão de riscos aduaneiros para a plena implantação e o avanço de negociações de acordos de reconhecimento mútuo do programa **Operador Econômico Autorizado – OEA**.
4. Implantar um sistema de **coleta única** integrado para arrecadação de impostos, taxas, encargos e contribuições exigidos no comércio exterior brasileiro.
5. Eliminar as incompatibilidades jurídicas com as normas nacionais e internacionais de **taxas e encargos** exigidos no comércio exterior brasileiro.
6. Eliminar a cobrança de tarifa decorrente da inspeção não invasiva, **escaneamento de contêineres**, praticada pelos terminais portuários em todas as regiões fiscais da aduana brasileira.
7. Consolidar as principais **normas e regimentos infralegais** de cada um dos órgãos anuentes do comércio exterior brasileiro.
8. Aperfeiçoar o **regime de licenciamento** nos órgãos anuentes do comércio exterior brasileiro.
9. Adotar o **e-Phyto** (*eletronic phytosanitary certification*) para facilitar e harmonizar os procedimentos de certificação fitossanitária do país.
10. Ampliar e aprimorar o regime de **remessas expressas** no país.
11. Implantar outras medidas de **facilitação aduaneira** como, por exemplo, as relacionadas a embalagens de madeira e à verificação do peso de contêineres.

1 FACILITAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

A burocracia alfandegária-aduaneira figura entre os principais entraves às exportações brasileiras, segundo pesquisa da CNI realizada com mais de 800 empresas (CNI, 2016).

A maior participação de empresas e produtos brasileiros de maior valor agregado no comércio global passa por ganhos de competitividade do setor produtivo, por logística eficiente e pela melhoria do ambiente interno de negócios, o que exige uma visão convergente sobre a importância estratégica do comércio exterior para o país.

A desburocratização, facilitação e modernização dos nossos processos de comércio exterior buscam enfrentar esses grandes desafios e estimular mudanças que incrementem nossa competitividade.

O mercado internacional demanda não apenas bons preços e qualidade, mas prazos céleres e previsibilidade. Estudo feito pela CNI sobre os impactos da facilitação de comércio no Brasil revela que os atrasos decorrentes da burocracia aduaneira nas operações de comércio exterior são mais prejudiciais para a indústria de transformação. Em média, os atrasos aduaneiros aumentam em cerca de 13% os custos para exportar e 14% para importar no Brasil (CNI, 2015).

Para acelerar os fluxos de comércio entre o Brasil e o mundo deve-se buscar impulsionar a modernização e tornar mais célere os procedimentos de importação e exportação, não apenas para acelerar despachos, mas também para consolidar, simplificar e desburocratizar a complexa rede de procedimentos que se aplicam ao comércio exterior brasileiro.

A simplificação e a desburocratização são vitais para reduzir o tempo e custos nas operações de comércio exterior. Sua importância foi reiterada pelo compromisso de mais de 160 países de conferir maior agilidade e transparência nas trocas comerciais internacionais por meio do Acordo sobre Facilitação de Comércio, da Organização Mundial do Comércio (OMC), vigente no Brasil desde 2017.

A articulação e a integração dos diversos órgãos intervenientes da administração pública e a cooperação entre governo e setor privado são fatores-chave

no desenvolvimento de soluções comuns de interesse do país para reduzir burocracia e custos nas exportações e importações brasileiras.

Um exemplo de como reduzir a burocracia, aumentar o fluxo de comércio e promover ganhos de eficiência é a implementação do programa **Portal Único de Comércio Exterior**.

Principal iniciativa de facilitação de comércio no Brasil nos últimos anos, o Portal Único incorporou o novo processo de exportações, os procedimentos de trânsito aduaneiro e o Regime Especial de *Drawback*, e deu início à revisão do novo processo de importações.

A implementação desta única medida de facilitação do comércio pode incrementar o corrente comércio para US\$ 68 bilhões em 2030, segundo o estudo “Impactos da facilitação do comércio sobre a indústria de transformação no Brasil” (CNI, 2015). Para a balança comercial de bens manufaturados, projeta-se aumento adicional na ordem de US\$ 13 bilhões até 2030.

Outra iniciativa fundamental para a facilitação de comércio no Brasil é a implantação do Programa **Operador Econômico Autorizado (OEA)**.

Esta certificação para operadores confiáveis no comércio exterior acelera o despacho de mercadorias na aduana e garante maior segurança, previsibilidade e competitividade para o país. Também permite que o controle aduaneiro concentre seus esforços em operadores que oferecem elevado grau de risco.

Desde o início de sua implantação no Brasil, o programa já certificou 135 empresas, que passaram a ter mais de 98,5% de suas operações de exportação e importação direcionadas ao “canal verde”. Houve também a simplificação de exigências regulatórias e de segurança física das cargas, e a publicação de norma que orienta a integração de outros órgãos anuentes ao programa OEA.

No mundo, programas OEA já são aplicados em mais de 60 mercados. O que possibilita a negociação de acordos de reconhecimento mútuo para o comprometimento recíproco de benefícios pelas aduanas envolvidas, tais como o tratamento prioritário das cargas, a redução dos custos associados à armazenagem, maior previsibilidade das transações e melhora na competitividade das empresas certificadas.

Outras medidas relevantes estão relacionadas aos **encargos, taxas e contribuições aplicados pelos órgãos anuentes nas operações de importação e exportação do país.**

O grande número de órgãos governamentais anuentes – 16 na importação e 12 na exportação, além da Receita Federal do Brasil (RFB) e de outros órgãos que interagem com os anuentes –, por si só, já torna bastante desafiador para as empresas atenderem às obrigações e procedimentos estabelecidos. Do mesmo modo, dificulta a identificação dos custos relacionados a tais procedimentos.

O país tem um arcabouço complexo de normas e regulamentos relativos ao comércio exterior, na maioria das vezes de difícil acesso, dados o alto número de locais onde são disponibilizados e a má organização. Desse modo, o entendimento desses procedimentos, especialmente os que estão por trás dos processos de licenciamento de importações e exportações, torna-se tarefa extremamente difícil, até mesmo para os operadores especializados em comércio exterior.

Os impactos sobre o comércio exterior brasileiro são significativos, já que, se consideradas as linhas tarifárias afetadas, por código NCM, **mais de 30% das mercadorias são sujeitas a anuência na importação e cerca de 25% dependem de prévia anuência para serem exportadas**, segundo CNI (2018).

Na importação são cerca de 72 procedimentos exigidos para obtenção de anuência. Na exportação são em torno de 46 procedimentos. Muitos destes procedimentos geram taxas e encargos com distintos destinos de arrecadação e processos de coleta por parte dos órgãos intervenientes da administração pública federal.

Os encargos relativos à obtenção das anuências estão sujeitos a limites previstos nas normas jurídicas internas e também nos compromissos assumidos pelo Brasil na OMC. Em especial, o GATT e o Acordo sobre Facilitação de Comércio exigem que quaisquer taxas e encargos relativos aos procedimentos de importação e exportação sejam limitados ao custo aproximado dos serviços prestados, ou seja, aos efetivos custos do governo para a realização dos procedimentos aduaneiros necessários para a conclusão das operações.

Algumas das taxas hoje cobradas pelo Brasil excedem os referidos limites jurídicos, o que expõe o país a riscos de questionamentos no sistema de solução de controvérsias OMC, além de disputas no próprio Judiciário brasileiro. Pior, reduz a competitividade de nossas exportações.

No Brasil também não há padronização na cobrança de impostos, taxas e contribuições, conforme exigência do Acordo sobre Facilitação de Comércio. A previsão de um sistema de coleta única é fundamental para ampliar o esforço de redução de custos para as empresas e de desburocratização do comércio exterior brasileiro.

Os encargos cobrados por órgãos anuentes do comércio exterior são vistos pelo setor privado como um dos entraves mais críticos às atividades do setor no Brasil. Dentre os obstáculos relacionados a trâmites aduaneiros, tais encargos são escolhidos pelos exportadores como o segundo mais relevante, sendo superado apenas pelos custos de uso de infraestrutura de portos e aeroportos, conforme pesquisa realizada pela CNI, em 2016.

2 RECOMENDAÇÕES

Recomendações para promover a facilitação, desburocratização e a redução dos custos de cumprimento das exigências dos órgãos governamentais no comércio exterior brasileiro:

2.1 Atuar coordenadamente – setor público e agentes privados – por meio do Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (Confac) para implementação com qualidade das obrigações do Acordo sobre Facilitação de Comércio.

2.1.1 Confac:

- fortalecer o canal de diálogo construído no âmbito da Camex, coordenado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços em parceria com o Ministério da Fazenda, com plano de trabalho anual e acompanhamento quadrimestral das prioridades em facilitação de comércio identificadas por órgão anuente e o subcomitê de cooperação do setor privado.

Impulsionados pela implementação do Acordo sobre Facilitação de Comércio, da OMC, governo e setor privado precisam trabalhar em conjunto para diminuir a burocracia, aumentar a eficiência dos controles aduaneiros e criar novas oportunidades para os produtos brasileiros.

O plano de trabalho do Comitê deve considerar a agenda prioritária do setor empresarial em matéria de facilitação de comércio, o estabelecimento de calendário de reuniões e cronograma de ações, a linha do tempo de implementação – com status e um canal permanente de comunicação com o setor privado.

2.2 Integrar total e definitivamente todos os órgãos anuentes e seus respectivos controles e regulamentações para a plena implantação do Programa Portal Único de Comércio Exterior.

2.2.1 Portal Único de Comércio Exterior:

- acelerar a incorporação de processos mais eficientes e harmonizados e assegurar a plena integração ao Programa Portal Único de Comércio Exterior, de acordo com orçamento, prazo e escopo planejados, como ferramenta oficial entre todos os intervenientes públicos para o controle aduaneiro e administrativo dos processos de importação, exportação, regimes especiais e trânsito aduaneiro do país.

O Portal Único de Comércio Exterior representa uma evolução tecnológica no controle administrativo e aduaneiro das operações de importação, exportação, licenciamento e trânsito aduaneiro no Brasil. Desde 1993 o Siscomex não tinha sido atualizado de forma tão substancial.

A partir de sua implantação deu-se início à redução da burocracia e dos prazos na hora de exportar. A expectativa é de que, quando o programa estiver completamente instalado, o número de dias para a exportação passe de 13 para 8 e para a importação de 17 para 10.

Trata-se de um esforço conjunto entre o governo e o setor privado que reformula e busca estabelecer processos mais eficientes, harmonizados e integrados entre todos os intervenientes públicos e privados.

2.2.2 Porto Sem Papel:

- avançar o aperfeiçoamento e desenvolvimento do Programa Porto Sem Papel para conexão ao Programa Portal Único de Comércio Exterior e para alcance global de um modelo integrado de gestão aduaneira.

O Portal Único de Comércio Exterior tem abrangência nacional e é voltado ao cumprimento normativo do controle das operações de importação, exportação e trânsito aduaneiro realizados no país. Um *port community system* dedica-se ao compartilhamento de informações e documentos de empresas e entidades que lidam com as atividades logístico-portuárias, de transporte e do comércio internacional de determinado porto, ou seja, com alcance local.

No Brasil, o Programa Porto Sem Papel é a iniciativa de gestão portuária e de carga nas operações de transporte marítimo. Com funcionamento limitado aos portos públicos, o Porto Sem Papel não integra os terminais privados. Complementares, os dois modelos adotados no Brasil – Portal Único de Comércio Exterior e Porto Sem Papel (*port community system*) – podem se integrar e compor um sistema de gestão aduaneira que facilite o controle e cumprimento de normativas e processos exigidos para o movimento de mercadorias entre os países, de maneira sistemática e segura e que envolva as necessidades de todos os intervenientes.

2.3 Programa Operador Econômico Autorizado (OEA) – Integrar os principais órgãos anuentes ao modelo de gestão de riscos aduaneiros para a plena implantação e avanço de negociações de acordos de reconhecimento mútuo.

2.3.1 Gestão de risco:

- avançar na implementação, segundo padrões da Norma ISO 31000 de Gestão de Riscos, de modelo eficaz de gestão de risco por agentes aduaneiros no país, de modo que desenvolvam, implementem e melhorem continuamente a governança estratégica do comércio exterior brasileiro e garantam maior compromisso dos órgãos com a simplificação dos trâmites, a tomada de decisões e a redução dos tempos de liberação e despacho.

O Programa OEA permite o país avançar na conformação dos seus controles aduaneiros a padrões internacionalmente reconhecidos, com redução das exigências burocráticas e estímulo à modernização do comércio exterior.

A integração dos diferentes elos da cadeia logística nos fluxos de exportação e importação, incluindo o governo, com definições de critérios e de benefícios em cada um dos módulos (segurança, cumprimento e integrado), a definição de procedimentos mais céleres e mais corretos e a gestão de risco mais eficaz nos controles aduaneiros do país devem estar entre os objetivos de cada órgão anuente.

Ferraz (2018) avalia o impacto do Programa OEA sobre a economia brasileira e estima a redução dos atrasos portuários para operadores certificados.

De janeiro a dezembro de 2017, enquanto uma importação de empresa “não OEA” levou, em média, 36,2 horas para ser desembaraçada, aquela de uma empresa OEA levou apenas 3,8 horas.

Do ponto de vista da corrente de comércio, o estudo aponta uma redução de custos na ordem de US\$ 335,36 milhões para operadores econômicos autorizados em 2017.

Quanto aos impactos estritamente relacionados ao Programa OEA, o estudo estima até 2030: um aumento de 0,75% no volume de exportações, de 0,37% no volume de importações, de 0,34% nos investimentos totais e de 0,22% no PIB real no Brasil.

2.3.2 Integração dos órgãos anuentes:

- instituir ato normativo em cada órgão anuente como Anvisa, Inmetro, Exército, Polícia Federal e Anac, entre outros, para promover a integração de seus controles de comércio exterior à dinâmica de gestão de riscos do Programa OEA.

A RFB publicou Instrução Normativa 1.736/2017 instituindo o módulo integrado do Programa OEA. É preciso que os demais órgãos anuentes do comércio exterior revisem seus controles e estabeleçam os critérios de integração à dinâmica voltada para gestão de riscos.

2.3.3 Acordos de Reconhecimento Mútuo:

- estabelecer negociação de Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) com países e blocos prioritários, incluindo Mercosul, China, Estados Unidos, Japão, México e União Europeia, de modo que os benefícios do Programa OEA possam ser estendidos às empresas brasileiras certificadas que tenham processos de exportação submetidos aos controles das aduanas nesses mercados.

2.4 Implantar sistema de coleta única integrado para arrecadação de impostos, taxas, encargos e contribuições exigidos no comércio exterior brasileiro.

2.4.1 Coleta única:

- desenvolver e implantar, no âmbito do planejamento e execução orçamentária do Portal Único de Comércio Exterior, inclusive com menção explícita no

Decreto 8.229/2014, um sistema de arrecadação centralizado de impostos, taxas, encargos e contribuições exigidos no comércio exterior brasileiro de modo a garantir ganhos de eficiência tanto para o governo quanto para as empresas.

A expansão do comércio exterior do Brasil requer a adoção de mecanismos e sistemas que promovam a redução do custo e do tempo das transações comerciais. Um desses mecanismos é a coleta única de pagamentos de taxas e encargos, que permite à autoridade coletar os tributos devidos por meio de uma única operação realizada pelo exportador ou importador, resultando em ganho de eficiência tanto para o governo brasileiro quanto para os operadores do comércio exterior.

2.5 Taxas e encargos – Eliminar as incompatibilidades jurídicas com as normas nacionais e internacionais de taxas exigidas no comércio exterior brasileiro.

2.5.1 Taxa de Fiscalização dos Serviços de Energia Elétrica (TFSEE): taxa *ad valorem* desproporcional ao custo dos serviços prestados ou fiscalização realizada:

- alterar a forma de cobrança da TFSEE prevista no art. 12, § 1º da Lei 9.427/1996, de modo a evitar que o valor arrecadado seja superior ao custo da fiscalização e/ou serviço prestado.

A TFSEE incidente sobre a importação de energia elétrica, hoje calculada à alíquota de 0,4% do valor do benefício econômico anual auferido pelo concessionário, não estabelece teto para o valor da taxa *ad valorem* exigida pela Aneel.

Na hipótese de importação com alto valor, a taxa cobrada pode ser completamente desproporcional ao serviço prestado ou fiscalização realizada.

2.5.2 Taxa de Licenciamento, Controle e Fiscalização (TLC): taxa *ad valorem* desproporcional ao custo dos serviços prestados ou fiscalização realizada:

- alterar a forma de cobrança da TLC prevista no Anexo da Lei 9.765/1998, de modo a evitar que o valor arrecadado seja superior ao custo da fiscalização e/ou serviço prestado.

Exigida pelo CNEN para emissão de autorização para importação, a TLC é atualmente calculada à alíquota de 0,5% sobre o valor de matérias-primas e minerais ou 1% sobre o valor de fontes radioativas, sem limite.

Na hipótese de importação de mercadorias com alto valor, a taxa cobrada pode ser completamente desproporcional ao serviço prestado ou fiscalização realizada.

2.5.3 Taxa de Fiscalização e Vigilância Sanitária (TFVS): taxa *ad valorem* desproporcional ao custo dos serviços prestados ou fiscalização realizada:

- alterar a forma de cobrança da TFVS prevista no Anexo II da Lei 9.782/1999, de modo a evitar que o valor arrecadado seja superior ao custo da fiscalização e/ou serviço prestado.

A TFVS incide sobre produtos importados sujeitos à vigilância sanitária, em valores fixos, com descontos de 15%, 30%, 60%, 90% ou 95%, conforme o valor do faturamento anual das empresas e o porte das empresas importadoras.

Na hipótese de importação de mercadorias com alto valor, e mesmo considerando os descontos previstos, a taxa cobrada pode ser completamente desproporcional ao serviço prestado ou fiscalização realizada.

2.5.4 Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVM):

- alterar a forma de cobrança das taxas exigidas pelo Ibama para emissão da LCVM, necessária para importar certos veículos e máquinas e para autorizar a importação de mercúrio metálico; e
- eliminar a cobrança da taxa de dispensa da LCVM.

Calculadas com base na quantidade de mercadorias importadas, sem limite máximo, o valor da taxa para autorização de importação não equivale ao gasto despendido pelo Ibama com o processo de licenciamento e fiscalização das importações das mercadorias sujeitas a controle. No caso de importação de grandes quantidades de veículos ou máquinas, ou de mercúrio metálico, as taxas previstas pela Lei 6.938/1981, atualizadas pela Portaria Interministerial MF-MMA 812/2015, superam o custo da atividade estatal.

No caso da importação de veículos e máquinas, há ainda o agravante de que o Ibama cobra não apenas a taxa de emissão da LCVM, como também uma taxa em valor semelhante para emitir certidão de dispensa da LCVM. Ou seja, oneram-se mesmo os produtos não propriamente sujeitos ao controle e a mesma taxa para a emissão de declaração de atendimento aos limites de ruído previstos na legislação ambiental, que é requisito para uso do produto.

2.5.5 Condecine Remessa:

- eliminar a cobrança da taxa exigida pela Ancine para remessas ao exterior pela importação de obras cinematográficas e videofonográficas (cf. art. 32 e 33, § 2º, da MP 2.228-1/2001).

Conhecida como “Condecine Remessa”, a natureza jurídica desta taxa tem sido entendida pela jurisprudência como de contribuição de intervenção no domínio econômico (Cide), e não taxa, não sendo nesse caso aplicável à discussão sobre proporção ao valor do serviço prestado.

Na medida em que incide sobre remessas de pagamento pela importação de mercadorias – caso dos filmes cinematográficos impressos e revelados, classificados nos códigos 3706.10.00 e 3706.90.00 da NCM –, a Condecine contraria o princípio do tratamento nacional previsto no Artigo III do GATT.

2.5.6 Tarifas do Banco do Brasil:

- ajustar a cobrança das tarifas do Banco do Brasil para anuência de importação de mercadorias submetidas ao controle do Decex, em valores acima do custo aproximado dos serviços prestados.

Certas atividades relativas ao processo de anuência na importação e exportação de determinados produtos controlados pelo Decex foram delegadas ao Banco do Brasil, por meio de Convênio de Cooperação celebrado entre este e o MDIC. Segundo tabela de preços publicada pelo Banco do Brasil, uma tarifa de R\$ 88,17 é cobrada para o exame de documentos de importação e exportação necessários para a obtenção da anuência do Decex.

Sob a ótica das normas da OMC, trata-se de encargos regidos pelo Artigo VIII. 1(a) do GATT e pelo Artigo 6.2 do Acordo sobre Facilitação de Comércio. Deste modo, a obtenção de lucro pelos serviços relativos a procedimentos aduaneiros, especialmente na margem apresentada pelo Banco do Brasil ao TCU, é incompatível com tais normas internacionais, as quais exigem que os valores cobrados se limitem ao custo aproximado dos serviços.

2.5.7 Taxa Siscomex:

- reverter o aumento da taxa Siscomex, de forma que os valores previstos pela Lei 9.716/1998 (R\$ 30,00 por declaração de importação e R\$ 10,00 para cada adição de mercadorias à declaração de importação) continuem vigentes, não sendo admitida sua majoração por normas infralegais.

A Lei 9.716/1998 instituiu a Taxa de Utilização do Siscomex e determinou o seu valor à razão de R\$ 30,00 por declaração de importação e R\$ 10,00 para cada

adição de mercadorias à declaração de importação. Adicionalmente, previu que os valores da taxa poderiam ser reajustados, anualmente, mediante ato do Ministro de Estado da Fazenda, conforme a variação dos custos de operação e dos investimentos no Siscomex.

Em meados de 2011, a majoração da taxa foi realizada pela Portaria MF 257/2011 e pela Instrução Normativa (IN) RFB 1.158/2011, estabelecendo o valor de R\$ 185,00 por declaração de importação e uma quantia variável cobrada sobre a quantidade de adições à declaração de importação. Um reajuste aproximado de 500%.

2.6 Eliminar a cobrança de tarifa decorrente da inspeção não invasiva (escaneamento) de contêineres praticada pelos terminais portuários em todas as regiões fiscais da aduana brasileira.

2.6.1 Escaneamento de contêineres:

- alterar o art. 11 da Resolução 2.389/2012 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para inserir parágrafo único que explicita que o serviço de escaneamento se considera, para efeito do *caput*, remunerado pela tarifa cobrada no *box-rate*, sendo vedada, a qualquer título, a sua cobrança como serviço conexo, ausente a sua voluntariedade.

A instalação dos escâneres e a prestação do serviço de inspeção não invasiva das cargas derivam da Lei 12.350 de 2010. Logo, são condições *sine qua non* para o alfandeamento do recinto pela RFB e, seus custos, parte integrante do negócio que os terminais se dedicaram a realizar. Deste modo, a remuneração dos serviços e a amortização do investimento já acontecem por meio do rol de serviços cobrados na cesta (*box-rate*) praticada pelos terminais, tal como definido na IN RFB 1.208 de 2011 e Resolução Antaq 2.389 de 2012.

Falta amparo normativo para a cobrança adicional, sobretudo por decorrer do exercício da fiscalização aduaneira (poder de polícia do Estado) e, portanto, já integrar o *box-rate* praticado pelos terminais.

A cobrança de tarifa de escaneamento de contêineres pelos terminais portuários é descabida, ilegítima e contrária à Resolução Antaq 2.389/2012 e à Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (RFB) 1.208/2011.

A Advocacia Geral da União já se manifestou contrário à cobrança pela prestação de serviços conexos nos terminais portuários. Em junho de 2017, a própria Antaq emitiu nota técnica em que conclui entendimento de que o custo do escaneamento de contêineres deveria compor o *box-rate* e pela impossibilidade de cobrança autônoma pelos terminais, a título de inspeção não invasiva de contêiner.

2.7 Consolidar as principais normas e regimentos infralegais de cada um dos órgãos anuentes do comércio exterior brasileiro.

2.7.1 Normas infralegais:

- consolidar normas por órgão anuente e, especialmente, elaborar manuais sobre os procedimentos de anuência, buscando sempre que possível uma padronização das providências a serem tomadas.

Além da quantidade de etapas ocasionada pelo próprio excesso de órgãos anuentes e pela quantidade de mercadorias sujeitas a controle, falta clareza na disponibilização de informações pelos órgãos anuentes e maior padronização dos procedimentos.

A complexidade da produção de normas e regulamentos, a dispersão desses regulamentos por diversos órgãos e a dificuldade para encontrar e compreender as normas que estão em vigência são uma enorme barreira para as empresas.

Além de afetar negativamente aquelas que atuam no comércio exterior, esses obstáculos burocráticos desestimulam a atração de investimentos que dependem de decisões ágeis, fluxos rápidos e previsibilidade na entrada e saída de insumos e mercadorias.

As normas consolidadas por órgão anuente e os manuais devem ser disponibilizadas preferencialmente no Portal Único de Comércio Exterior. Sugere-se que alguns órgãos, como o Mapa, Anvisa, Ibama e Inmetro, iniciem tal processo com prioridade, tendo em vista a diversidade de produtos controlados e procedimentos exigidos.

A consolidação não precisa ocorrer necessariamente em um único instrumento normativo, já que se reconhece que vários órgãos anuentes lidam com diversos tipos de mercadoria que podem exigir tratamento diferenciado. Porém, deve-se pelo menos buscar apresentar as normas aplicáveis atualizadas, de fácil entendimento e em um único local acessível *online*.

2.8 Aperfeiçoar o regime de licenciamento nos órgãos anuentes do comércio exterior brasileiro.

2.8.1 Revisão do regime de licenciamento:

- reavaliar a necessidade das anuências em cada caso estipulado pelos órgãos da administração pública, reduzir o número de órgãos envolvidos e simplificar as etapas aplicáveis em busca de maior eficiência nos controles exigidos no comércio exterior brasileiro.

O atual modelo de licenciamento adotado pelos órgãos anuentes resultou na proliferação do número de licenças de importação no Brasil sem aplicação de critérios objetivos. O elevado número de anuentes e a extensa lista de produtos sujeitos a licença vêm sendo utilizados como verificação, prévia ao embarque, da conformidade de certos produtos com regulamentos técnicos sanitários, ambientais, de proteção ao consumidor, comerciais e etc.

Em algumas situações há necessidade de licença para pedir licença em determinados órgãos, com o controle sendo transacional, o que onera as empresas (perversidade que pune as menores empresas que não embarcam grandes volumes). É preciso aperfeiçoar os critérios de inclusão de anuências e revisar o número de subitens de NCM com exigência de licenças.

Para muitos casos, as inspeções seletivas baseadas em análises de risco e amostragem poderiam resultar em controle mais eficaz com soluções menos onerosas do que o licenciamento.

2.8.2 Regime de licenciamento – consulta pública:

- elaborar ato normativo para que, antes de colocar em prática qualquer mudança relativa ao processo de licenciamento, os órgãos avaliem quais intervenientes serão impactados e estabeleçam prazo para que as partes envolvidas tomem conhecimento das mudanças.

A falta de previsibilidade nas mudanças das regras dos tratamentos administrativos causa mudança nos custos previamente calculados pelas empresas.

As diversas alterações nos procedimentos para obtenção das licenças para importações impactam o planejamento das empresas, especialmente quando interferem nos prazos necessários para obtenção das licenças de importação.

2.9 Adotar o e-Phyto (eletronic phytosanitary certification) para facilitar e harmonizar os procedimentos de certificação fitossanitária do País.

2.9.1 E-Phyto:

- implantar o modelo eletrônico de certificado fitossanitário (*e-phyto*) a partir do desenvolvimento de sistemas de controle específicos do Ministério da Agricultura. O *e-Phyto* consiste em um certificado fitossanitário digital criado pela Food and Agriculture Organization (FAO) em parceria com a International Plant Protection Convention (IPPC) para facilitar e harmonizar os procedimentos de certificação fitossanitária do setor. Diversos países já o adotam, o que tem simplificado consideravelmente o processo para liberação de cargas entre eles.

No Brasil, o modelo ainda não foi implantado e, em função disso, importantes setores têm enfrentado dificuldades para obtenção de certificados fitossanitários em países importadores, o que culmina no aumento do custo para o exportador.

2.10 Ampliar e aprimorar o regime de remessas expressas no País.

2.10.1 Remessas expressas:

- editar ato normativo que:
 1. permita a fragmentação da carga amparada por regime de remessa expressa e a entrega aos destinatários, como alavanca ao *e-commerce*;

2. permita a utilização do regime de remessa expressa para casos de produtos sujeitos a licenciamento;
3. amplie o *de minimis* atual de US\$ 50 para importações isentas de imposto de importação; e
4. instale a reciprocidade de tratamento da carga amparada por regime de remessa expressa para possibilitar o alfandegamento da carga, postal ou expressa, no país importador.

Um aspecto importante sobre a facilitação do comércio é a redução de obstáculos operacionais e exigências para o comércio internacional de mercadorias. Assim, é conveniente o país dispor de um sistema de remessa expressa que permita o tráfego de remessas internacionais com controle aduaneiro diferenciado a fim de aumentar a agilidade, reduzir os custos de transporte e expandir o uso do modal aéreo para uma maior competitividade dos produtos brasileiros.

A reforma do regime brasileiro de remessa expressa deve ocorrer à luz dos compromissos do Acordo sobre Facilitação de Comércio, da OMC e considerar soluções tecnológicas para a implantação de todos os critérios que possam promover o aperfeiçoamento, aumentar a agilidade e reduzir os custos de transporte, expandindo o uso do modal aéreo.

Apesar de existir regulação nessa área, há limitações quanto aos produtos que recebem tratamento diferenciado. Valor, natureza e destinação, podem ser obstáculos para utilização do regime de tributação simplificado (RTS) no canal postal ou expresso por um importador, ou mesmo se converter em restrições para utilização do canal logístico por um exportador brasileiro. Por exemplo, amostras comerciais enviadas por representantes estrangeiros a um importador passam por procedimentos simplificados, sem a cobrança de taxas ou encargos. Porém, mesmo se tratando de amostras, caso a remessa não conste da lista de exceções da legislação pertinente, estas são submetidas a procedimentos padrão que atrasam o recebimento da remessa.

2.11 Implantar outras medidas de facilitação aduaneira.

2.11.1 Destruição de embalagens de madeira:

- regulamentar os procedimentos para destruição (incineração) das embalagens de madeira “não conformes” em relação às regras estabelecidas pela Norma Internacional de Medidas Sanitárias (NIMF) nº 15.

2.11.2 Tratamento de embalagens de madeira:

- simplificar o processo, reduzir o número de documentos exigidos, padronizar o tratamento em todas as unidades fiscais e agilizar a liberação da mercadoria para os casos de embalagens de madeira direcionadas ao tratamento fitossanitário ou à devolução ao exterior.

A Instrução Normativa do Mapa nº 32, de 23 de setembro de 2015, internalizou a NIMF-15 da agência especializada da FAO e regulamentou o trânsito internacional de embalagens e suportes de madeira, que é o material mais utilizado no mundo para fabricação de embalagens (caixas, *pallets* e travamentos).

Como a madeira pode ser veículo de insetos e fungos, a NIMF-15 determina que toda embalagem de madeira deva ser submetida a tratamento fitossanitário.

Entre os procedimentos previstos na IN 32/2015, dependendo do tipo de desconformidade identificada pelos fiscais da vigilância agropecuária, as embalagens de madeira descarregadas ou em trânsito pelo território nacional são direcionadas ao tratamento fitossanitário ou à devolução ao exterior (caso de infestação ativa ou embalagens sem marcação) desde 01/02/2016.

Ao deixar de contemplar a possibilidade de destruição das embalagens “não conformes” de acordo com o previsto no art. 46 da Lei 12.715 de 2012 (alterada pela Lei 13.097, de 2015), a medida tem resultado em mais burocracia, diferentes atuações de controle nas alfândegas e atrasos na dissociação e liberação das mercadorias.

2.11.3 Peso verificado de contêineres:

- editar ato normativo que estabeleça o compartilhamento gratuito e automático da informação sobre o peso verificado nos contêineres, a partir da base de dados dos terminais portuários, tal como já é feito para a RFB.

O extrato desta pesagem, já paga pelo embarcador/exportador aos concessionários e permissionários, na cesta de serviços prestados pelos terminais portuários, deve ser de uso comum, sem acarretar novos custos aos exportadores brasileiros e sem impactar os indicadores que medem a facilitação do comércio no país.

O peso verificado de contêiner para exportação é exigência da Convenção de Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Safety of Life at Sea – SOLAS), promulgada por meio do Decreto 87.186, de 18 de maio de 1982, e respectiva emenda, em 2014, com vigência a partir de 1º de julho de 2016.

Preocupada com o aumento do número de acidentes com navios que realizam o transporte marítimo, a Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU),

identificou como uma de suas causas a informação imprecisa ou incorreta sobre o peso total dos contêineres embarcados.

Identificada a causa, a IMO debateu, por mais de dois anos, as medidas que poderiam ser adotadas para reduzir acidentes motivados pela informação incorreta do peso do contêiner.

A pesagem de contêineres (*verification of the gross mass – VGM*), conforme previsto nas emendas à SOLAS, depende de procedimentos acordados entre embarcadores e armadores e deve ser verificada pelo remetente, em balança certificada, em um dos dois métodos especificados, sob pena do contêiner não ser embarcado.

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), da Marinha do Brasil, expediu a Portaria 164, de 25 de maio de 2016, que normatiza a determinação da massa bruta de contêineres cheios a serem embarcados em território brasileiro para efeitos da Convenção SOLAS.

Atualmente, terminal, agência marítima (representante do armador) e navio já possuem sistema interligado e o peso verificado do contêiner para exportação já é, obrigatoriamente, apurado pelo terminal portuário em balança aferida pelo Inmetro logo que ingressa na zona primária (*gate*) e, cuja informação alimenta, inclusive, o sistema Siscarga da Receita Federal do Brasil (RFB).

O extrato desta pesagem, já paga pelo embarcador/exportador aos concessionários e permissionários, na cesta de serviços prestados pelos terminais portuários, deve ser de uso comum, sem acarretar novos custos aos exportadores brasileiros e sem impactar os indicadores que medem a facilitação do comércio no país.

2.11.4 Consultas públicas:

- elaborar normativo que institua como obrigatória, quando gerar custos para o setor privado, a realização de consultas públicas pelos órgãos da administração pública, que considere um prazo razoável para encaminhamento das respostas, que disponibilize antecipadamente a minuta dos atos normativos e permita a inclusão, por exemplo, de estudos e cenários de impacto das medidas.

Em linha com os dispositivos do Acordo sobre Facilitação de Comércio, o estabelecimento de prazo razoável para resposta do setor empresarial às consultas públicas realizadas no país garantirá melhores respostas, maior representatividade e legitimidade para as propostas apresentadas, proporcionando melhoria significativa no ambiente de negócio, com impacto em maior qualidade nas regulamentações e segurança jurídica.

Apesar de ser uma prática crescente, a obrigação não fixada em ato normativo deixa espaço para que nem todos os órgãos realizem consultas públicas ou concedam oportunidade para os interessados enviar comentários antes da publicação de normas.

A adoção de consultas regulares, por parte do governo à sociedade, deve proporcionar ao setor privado, em geral, uma oportunidade para discutir abordagens mais eficientes e menos onerosas para a consecução de objetivos regulatórios.

REFERÊNCIAS

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. **Desafios à competitividade das exportações brasileiras** /Confederação Nacional da Indústria, Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getulio Vargas – Brasília: CNI, 2016. 144 p.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI . **Os custos e encargos dos órgãos anuentes no comércio exterior brasileiro** /Fórum de Competitividade das Exportações – Confederação Nacional da Indústria – Brasília: CNI, 2018.

CONFAC. **Plano de Trabalho 2017-2018**. / Comitê Nacional de Facilitação de Comércio – Brasília: Confac, 2017.

FERRAZ, Lucas P. do C. Ferraz. **Impactos da facilitação do comércio sobre a indústria de transformação no Brasil**. – Brasília: CNI, 2015. 31 p. : il.

FERRAZ, Lucas P. do C. Ferraz. **Impactos do programa operador econômico autorizado na economia brasileira**. – Brasília: CNI, 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO - OMC. **Acordo sobre Facilitação de Comércio da OMC** / Organização Mundial do Comércio – Genebra: OMC, 2017.

LISTA DAS PROPOSTAS DA INDÚSTRIA PARA AS ELEIÇÕES 2018

1. Segurança Jurídica e Governança: o problema e a agenda
2. Segurança Jurídica e Governança na Infraestrutura
3. Segurança Pública: a importância da governança
4. O Brasil na OCDE: um caminho natural
5. Saúde Suplementar: uma agenda para melhores resultados
6. Educação: a base para a competitividade
7. Ensino de Engenharia: fortalecimento e modernização
8. Financiamento Privado de Longo Prazo: uma agenda para fortalecer o mercado de debêntures
9. Licenciamento Ambiental: propostas para a modernização
10. Biodiversidade: as oportunidades do uso econômico e sustentável
11. Mudanças Climáticas: estratégias para a indústria
12. Economia Circular: o uso eficiente dos recursos
13. Segurança Hídrica: novo risco para a competitividade
14. Modernizar a Tributação Indireta para Garantir a Competitividade do Brasil
15. Tributação da Renda de Pessoas Jurídicas: o Brasil precisa se adaptar às novas regras globais
16. Tributação sobre a Importação e Exportação de Serviços: mudar para uma indústria competitiva
17. Tributação no Comércio Exterior: isonomia para a competitividade
18. Relações de trabalho: caminhos para continuar a avançar
19. Modernização Previdenciária e da Segurança e Saúde no Trabalho: ações para avançar
20. Privatização da Infraestrutura: o que falta fazer?
21. Sistema Portuário: avanços, problemas e agenda
22. Transporte Marítimo de Contêineres e a Competitividade das Exportações
23. Transporte Ferroviário: colocando a competitividade nos trilhos
24. Saneamento Básico: uma agenda regulatória e institucional
25. Grandes Obras Paradas: como enfrentar o problema?

26. Energia Elétrica: custos e competitividade
27. Insumos Energéticos: custos e competitividade
28. Gás Natural: mercado e competitividade
29. Térmicas na Base: a escolha inevitável
30. Telecomunicações: modernização do marco institucional
31. Inovação: agenda de políticas
32. Indústria 4.0 e Digitalização da Economia
33. Compras Governamentais e Desenvolvimento Tecnológico: a experiência internacional e propostas para o Brasil
34. Propriedade Intelectual: uma agenda para o desenvolvimento industrial
35. Governança do Comércio Exterior: aperfeiçoamento de instituições e competências
36. Acordos Comerciais: as prioridades
37. Barreiras Comerciais e aos Investimentos: ações para abrir mercados
38. Investimentos Brasileiros no Exterior: superando os obstáculos
39. Defesa Comercial: agenda para um comércio justo
40. Financiamento e Garantias às Exportações: mais eficácia no apoio ao exportador
41. Facilitação e Desburocratização do Comércio Exterior Brasileiro
42. Documentos Aduaneiros: comércio exterior sem amarras
43. Política Industrial Setorial: conceitos, critérios e importância (*esse documento será divulgado em um seminário específico dedicado ao tema*)

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Robson Braga de Andrade
Presidente

Diretoria de Políticas e Estratégia

José Augusto Coelho Fernandes
Diretor

Diretoria de Desenvolvimento Industrial

Carlos Eduardo Abijaodi
Diretor

Diretoria de Relações Institucionais

Mônica Messenberg Guimarães
Diretora

Diretoria de Educação e Tecnologia

Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti
Diretor

Diretoria Jurídica

Hélio José Ferreira Rocha
Diretor

Diretoria de Comunicação

Carlos Alberto Barreiros
Diretor

Diretoria de Serviços Corporativos

Fernando Augusto Trivellato
Diretor

Diretoria CNI/SP

Carlos Alberto Pires
Diretor

CNI

Robson Braga de Andrade
Presidente

Diretoria de Desenvolvimento Industrial – DDI

Carlos Eduardo Abijaodi
Diretor

Gerência Executiva de Assuntos Internacionais

Diego Bonomo
Gerente-Executivo

Ronnie Pimentel
Constanza Negri
Soraya Rosar
Equipe Técnica

Coordenação dos projetos do Mapa Estratégico da Indústria 2018-2022**Diretoria de Políticas e Estratégia – DIRPE**

José Augusto Coelho Fernandes
Diretor

Renato da Fonseca
Samantha Ferreira e Cunha
Maria Carolina Correia Marques
Mônica Giágio
Fátima Cunha

Gerência Executiva de Publicidade e Propaganda – GEXPP

Carla Gonçalves
Gerente-Executiva

André Augusto Dias
Produção Editorial

Área de Administração, Documentação e Informação – ADINF

Maurício Vasconcelos de Carvalho
Gerente-Executivo

Alberto Nemoto Yamaguti
Normalização

Penha Dutra
Revisão Gramatical

Editorar Multimídia
Projeto Gráfico e Diagramação

Athalaia Gráfica e Editora
Impressão

 www.cni.org.br

 /cnibrasil

 /cni_br

 /cnibr

 /cniweb



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

