

EMENDA Nº - CMMPV 1357/2026
(à MPV 1357/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Fica autorizado o Poder Executivo a instituir a Rede Norte de Hubs Aduaneiros Digitais e Logísticos para Comércio Eletrônico Transfronteiriço, destinada ao processamento, triagem, armazenagem, consolidação, desconsolidação, despacho, reexportação, devolução, destruição, distribuição e fiscalização de remessas internacionais de pequeno valor, preferencialmente em recintos alfandegados, instalações logísticas, portuárias, aeroportuárias, hidroviárias, terrestres ou multimodais situadas nas Áreas de Livre Comércio da Região Norte.

§ 1º A Rede Norte de que trata o caput poderá abranger, observada a legislação específica de cada regime, as Áreas de Livre Comércio de Tabatinga, no Estado do Amazonas; Guajará-Mirim, no Estado de Rondônia; Boa Vista, Bonfim e Pacaraima, no Estado de Roraima; Macapá e Santana, no Estado do Amapá; Brasiléia, Epitaciolândia e Cruzeiro do Sul, no Estado do Acre; bem como outras Áreas de Livre Comércio da Região Norte que venham a ser instituídas ou integradas por lei.

§ 2º A Rede Norte terá por objetivos:

I – inserir as Áreas de Livre Comércio da Região Norte nas cadeias nacionais e internacionais de comércio eletrônico transfronteiriço;



II – criar corredores logísticos preferenciais para remessas internacionais conformes, com base em dados eletrônicos antecipados, rastreabilidade integral e gestão de risco;

III – reduzir custos, prazos e assimetrias logísticas no ingresso, processamento e distribuição de remessas internacionais de baixo risco;

IV – fortalecer a fiscalização aduaneira, tributária, sanitária, ambiental, metrológica, de defesa do consumidor, de segurança do produto e de propriedade intelectual;

V – combater contrabando, descaminho, pirataria, falsificação, subfaturamento, falsa declaração de conteúdo, origem ou valor e fracionamento artificial de remessas;

VI – estimular a exportação simplificada, por remessas internacionais, de bens produzidos ou comercializados por microempreendedores individuais, microempresas, empresas de pequeno porte, produtores locais, cooperativas, empreendedores digitais e negócios da bioeconomia situados na Região Norte;

VII – promover desenvolvimento regional, geração de emprego, adensamento logístico, integração fronteiriça e modernização da infraestrutura aduaneira das Áreas de Livre Comércio.

§ 3º As remessas internacionais processadas no âmbito da Rede Norte poderão receber tratamento operacional preferencial, desde que classificadas como remessas qualificadas ou submetidas a programa de conformidade fiscal e aduaneira reconhecido pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

§ 4º O tratamento operacional preferencial de que trata o § 3º poderá compreender, na forma da regulamentação:

I – recepção e validação prévia de dados eletrônicos antes da chegada da carga ao território nacional;



II – parametrização antecipada e liberação prioritária de remessas de baixo risco;

III – conferência aduaneira baseada em gestão de risco, inspeção não intrusiva e auditoria posterior;

IV – pagamento eletrônico, antecipado, consolidado ou periódico dos tributos devidos, quando aplicáveis;

V – canal simplificado de devolução, reexportação, redestinação, destruição ou regularização de remessas;

VI – integração com sistemas da Receita Federal, da SUFRAMA, dos órgãos anuentes, dos operadores logísticos, dos intermediários de pagamento e das plataformas digitais, preferencialmente por interface de programação de aplicações (API);

VII – janela única para prestação de informações aduaneiras, tributárias, sanitárias, ambientais, metrológicas, consumeristas e de propriedade intelectual;

VIII – procedimento simplificado de exportação por remessas internacionais para empreendedores estabelecidos nas Áreas de Livre Comércio e na Região Norte.

§ 5º As remessas destinadas a consumidores localizados fora das Áreas de Livre Comércio permanecerão sujeitas ao regime de tributação simplificada previsto neste Decreto-Lei, às alíquotas aplicáveis, aos limites de valor, às hipóteses de alíquota zero e às regras de conformidade fiscal e aduaneira vigentes para o restante do território nacional.

§ 6º As mercadorias destinadas ao consumo, venda interna, beneficiamento, industrialização, estocagem, exportação ou reexportação nas Áreas de Livre Comércio observarão a legislação específica desses regimes, sem prejuízo dos controles exercidos pela Receita Federal, pela SUFRAMA e pelos demais órgãos competentes.



§ 7º Somente poderão usufruir do tratamento operacional preferencial previsto neste artigo os vendedores, plataformas digitais, *marketplaces*, operadores logísticos, transportadores, intermediários de pagamento e demais intervenientes que:

I – estejam habilitados em programa de conformidade fiscal e aduaneira aplicável às remessas internacionais;

II – transmitam dados eletrônicos completos, íntegros e verificáveis antes da chegada da remessa ao território nacional;

III – mantenham rastreabilidade da operação desde a venda ao consumidor até a entrega, devolução, reexportação, destruição ou destinação final;

IV – informem ao consumidor, antes da conclusão da compra, o preço total da operação, discriminando produto, frete, seguro, tributos e encargos aplicáveis;

V – assumam responsabilidade pela exatidão das informações prestadas, pelo recolhimento dos tributos devidos, quando aplicáveis, e pela cooperação com a fiscalização;

VI – mantenham política de prevenção, identificação e remoção de anúncios, vendedores e remessas relacionados a produtos falsificados, pirateados, proibidos, inseguros ou com declaração fraudulenta;

VII – mantenham registros eletrônicos da transação, do pagamento, da expedição, da movimentação logística, da liberação aduaneira, da entrega e da eventual devolução pelo prazo mínimo de cinco anos.

§ 8º Ficam excluídas do tratamento operacional preferencial, da alíquota zero e dos procedimentos simplificados as remessas que contenham bens proibidos, restritos sem anuência do órgão competente, falsificados, pirateados, subfaturados, objeto de



fracionamento artificial, declaração falsa de conteúdo, valor ou origem, interposição fraudulenta, ocultação de remetente ou destinatário, ou destinação comercial dissimulada como uso pessoal.

§ 9º O Poder Executivo poderá estabelecer, no âmbito da Rede Norte, plano de integração produtiva e digital voltado à exportação por remessas internacionais de bens produzidos, comercializados ou agregados por empreendedores da Região Norte, contemplando capacitação, simplificação documental, integração a plataformas digitais, logística reversa, meios de pagamento, certificações, etiquetagem, embalagem, rastreabilidade e acesso a mercados externos.

§ 10. A Receita Federal, a SUFRAMA e os demais órgãos competentes poderão celebrar convênios, acordos de cooperação ou instrumentos congêneres com Estados, Municípios, consórcios públicos, autoridades portuárias, aeroportuárias, operadores logísticos, entidades empresariais, plataformas digitais e instituições de apoio a micro e pequenas empresas para implementação da Rede Norte.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1.357, de 2026, propõe acrescentar ao Decreto-Lei nº 1.804, de 1980, o art. 3º-A, autorizando o Poder Executivo a instituir a Rede Norte de Hubs Aduaneiros Digitais e Logísticos para Comércio Eletrônico Transfronteiriço, articulada às Áreas de Livre Comércio da Região Norte. Trata-se, em essência, de modernizar a mais antiga política de desenvolvimento regional brasileira para a Amazônia, concebida nos anos de 1980 e 1990 e atualizá-la aos parâmetros que hoje organizam o comércio internacional e as zonas econômicas especiais no mundo todo.



Singapura, Hong Kong, Coreia do Sul, Taiwan, Shenzhen, Hainan, Incheon, Dubai e Jebel Ali são hoje referências mundiais de desenvolvimento acelerado. Em comum, todos esses casos partiram de territórios inóspitos ou economicamente periféricos e se transformaram em hubs globais a partir de uma decisão estratégica de Estado: organizar, num espaço geograficamente delimitado, infraestrutura logística, regime aduaneiro simplificado, integração digital e inserção deliberada nas cadeias internacionais de valor.

Singapura nasceu como pequena ilha sem recursos naturais e tornou-se o maior hub portuário do hemisfério oriental. Hong Kong, encravada em território rochoso, transformou-se em centro financeiro e logístico mundial. A Coreia do Sul, devastada pela guerra, ergueu Incheon e Busan e hoje exporta tecnologia para o mundo. Shenzhen, em apenas três décadas, deixou de ser vila de pescadores para se tornar capital global da economia digital. Dubai construiu, em pleno deserto, a maior zona franca do planeta. Em todos esses casos, a geografia era adversa. Ainda assim, a política pública corrigiu a geografia.

A Região Norte do Brasil parte de uma situação radicalmente mais favorável. A Amazônia possui o maior sistema fluvial navegável do planeta; está mais próxima dos portos de Miami, Houston, Roterdã, Hamburgo e Lisboa do que qualquer ponto do Sul ou do Sudeste brasileiros; faz fronteira com sete países sul-americanos, oferecendo conectividade natural com a Comunidade Andina, com o Caribe e, por extensão, com os mercados do Pacífico; e possui multimodalidade efetiva: fluvial, rodoviária, aeroportuária, portuária e terrestre. Articulada por hidrovias, rodovias, aeroportos internacionais e terminais alfandegados já instalados. Se Singapura é uma ilha e Dubai



é um deserto, a Amazônia é um continente fluvial às portas do Atlântico Norte. Falta apenas a decisão estratégica de tratá-la como tal.

A literatura contemporânea sobre zonas econômicas especiais e áreas de livre comércio passou, nas duas últimas décadas, por uma profunda transformação. A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), em seu Relatório Mundial de Investimentos de 2019, dedicado especificamente às Zonas Econômicas Especiais (Special Economic Zones), identificou mais de 5.400 dessas zonas em 147 economias e formulou o conceito de SEZ 4.0 (a zona econômica especial de quarta geração), caracterizada por quatro atributos centrais: (i) integração com cadeias globais de valor, (ii) digitalização e governança eletrônica, (iii) sustentabilidade ambiental e social, e (iv) articulação com objetivos de desenvolvimento territorial e inclusão de pequenos empreendedores. A emenda ora proposta materializa, no plano brasileiro, exatamente esses quatro atributos.

O Banco Mundial, em sua coleção de estudos sobre SEZs (notadamente Farole, 2011; e Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges and Future Directions, 2011), demonstra que as zonas mais bem-sucedidas em termos de geração de emprego, valor agregado e arrecadação não foram aquelas baseadas em incentivos fiscais isolados, mas sim as que combinaram regime tributário diferenciado com excelência logística, conformidade aduaneira, conectividade digital e governança transparente. O Brasil, no caso das Áreas de Livre Comércio da Região Norte, tem o primeiro elemento desde os anos noventa; faltavam-lhe os outros três e é precisamente o que a Rede Norte vem oferecer.

A Organização Mundial das Aduanas, em seu SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, e



a Organização Mundial do Comércio, no Acordo sobre Facilitação do Comércio (promulgado no Brasil pelo Decreto nº 9.326, de 2018), consolidam o paradigma operacional adotado pela emenda: transmissão antecipada de dados eletrônicos, gestão de risco, inspeção não intrusiva, operador econômico autorizado, decisões antecipadas, janela única e integração via API entre fisco, operadores logísticos, plataformas digitais e órgãos anuentes. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), por meio de seus Trade Facilitation Indicators, demonstra que a adoção integrada desses instrumentos pode reduzir em até 14,5% os custos de comércio para países em desenvolvimento. A Rede Norte é, em termos rigorosos, a tradução territorial dessas recomendações no espaço amazônico.

A própria UNCTAD, por meio do programa eTrade for All e dos Rapid eTrade Readiness Assessments, tem insistido em que o futuro do comércio internacional de pequenas e médias empresas depende menos de fronteiras tributárias e mais de conectividade digital, plataformas de pagamento, rastreabilidade e capacitação. O § 9º do dispositivo proposto incorpora, com fidelidade, essa agenda ao prever plano de integração produtiva e digital com capacitação, simplificação documental, integração a plataformas, logística reversa, meios de pagamento, certificações, etiquetagem, embalagem, rastreabilidade e acesso a mercados externos.

As Áreas de Livre Comércio da Região Norte foram criadas em momentos distintos, Tabatinga em 1989, Guajará-Mirim em 1991, Boa Vista e Bonfim em 1991, Macapá e Santana em 1991, Brasília, Epitaciolândia e Cruzeiro do Sul em 1994, Pacaraima em 2008, e organizadas, em sua origem, sob a lógica de incentivo tributário ao consumo e à importação para abastecimento local. Esse desenho



cumpriu papel histórico, mas é, hoje, insuficiente diante da nova economia digital e do crescimento exponencial do comércio eletrônico transfronteiriço.

A emenda atualiza a política sem desmontá-la. Preserva-se a integralidade dos regimes específicos de cada ALC, observada sua legislação própria, e adiciona-se, sobre essa base, uma camada moderna de infraestrutura digital-aduaneira: hubs alfandegados articulados em rede, conformidade exigida de plataformas e operadores logísticos, dados eletrônicos antecipados, rastreabilidade obrigatória, transparência ao consumidor brasileiro e ferramentas efetivas de combate a ilícitos. É o mesmo movimento que a China fez ao instituir, a partir de 2015, suas zonas-piloto integradas de comércio eletrônico transfronteiriço e que serviram de modelo para o salto chinês no e-commerce global. Não há razão para que o Brasil, com vantagens geográficas superiores, fique alheio a esse movimento.

A Região Norte oferece, em termos logísticos, aquilo que as zonas econômicas especiais asiáticas e do Golfo precisaram construir do zero. Manaus, Belém e Macapá são portos com hinterlândia continental servida por mais de 25 mil quilômetros de rios navegáveis. Boa Vista e Pacaraima conectam o Brasil à costa caribenha e ao porto de Georgetown. Tabatinga conecta o país a Letícia e Iquitos, integrando-se a uma rota fluvial-andina que alcança o Pacífico. Brasília, Epitaciolândia e Cruzeiro do Sul, por meio da Rodovia Interoceânica, integram-se aos portos peruanos de Ilo e Matarani, também no Pacífico. O eixo Macapá-Santana, no Amapá, abre acesso direto ao Atlântico Norte com a menor distância marítima entre o Brasil e os portos da Europa e dos Estados Unidos.



Em síntese: enquanto Singapura paga prêmio logístico por ser ponto de passagem, a Amazônia é, ela própria, um nó natural de integração entre Atlântico Norte, Pacífico, Caribe, Comunidade Andina e a hidrovia continental sul-americana. Tratá-la como periferia logística é desperdiçar uma vantagem que outros países gastaram décadas e bilhões para construir artificialmente.

Se a fronteira amazônica é uma vantagem logística, ela é também, hoje, vulnerabilidade. Estudos do Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social de Fronteiras e do próprio Fórum Nacional contra a Pirataria estimam em dezenas de bilhões de reais anuais as perdas brasileiras com contrabando, descaminho, falsificação e subfaturamento, boa parte ingressando justamente pela faixa de fronteira norte. A Rede Norte ataca essa vulnerabilidade pela única estratégia que funcionou em outros países: organizar institucionalmente o lado legal do comércio para que ele seja mais eficiente do que o ilegal.

Os §§ 7º e 8º do dispositivo são taxativos. Para usufruir do tratamento operacional preferencial, plataformas, marketplaces, transportadores e intermediários de pagamento deverão estar habilitados em programa de conformidade, transmitir dados eletrônicos antecipados, manter rastreabilidade integral, informar ao consumidor o preço total da operação - produto, frete, seguro e tributos discriminados -, assumir responsabilidade pelas informações prestadas, manter política efetiva de remoção de anúncios fraudulentos e armazenar registros por cinco anos. Ficam expressamente excluídas as remessas com bens proibidos, restritos sem anuência, falsificados, pirateados, subfaturados, fracionados artificialmente, com declaração falsa de conteúdo, valor ou origem, com interposição fraudulenta, ocultação de



remetente ou destinatário ou destinação comercial dissimulada como uso pessoal.

A face mais ambiciosa da Rede Norte é, talvez, a exportação. O inciso VIII do § 4º e o § 9º do dispositivo dão lastro a um plano nacional de exportação por remessas internacionais voltado a microempreendedores individuais, microempresas, empresas de pequeno porte, produtores locais, cooperativas, empreendedores digitais e negócios da bioeconomia da Região Norte. Castanha-do-Pará, açaí, guaraná, cupuaçu, copaíba, andiroba, biocosméticos, bijuterias indígenas, peças artesanais, óleos vegetais, software, conteúdo digital, serviços, toda a riqueza criativa e produtiva amazônica passa a ter, pela primeira vez, uma porta institucional para o mercado internacional.

O modelo replica, em termos brasileiros, a lógica que a China adotou em Yiwu, que a Coreia adotou em Incheon e que o México adotou em Querétaro: usar a zona econômica especial não apenas para receber importações, mas, sobretudo, para projetar exportações de pequenos produtores em escala global. Conforme estimativas da própria UNCTAD e da OMC, o comércio eletrônico transfronteiriço de pequenos volumes é o segmento de mais rápido crescimento do comércio internacional, e aquele com maior potencial de inclusão produtiva de pequenos empreendedores em economias emergentes. O Brasil precisa entrar nesse mercado pela porta da frente e essa porta é o Norte.

A emenda guarda perfeita pertinência temática com o objeto da MP nº 1.357, de 2026, na linha do parâmetro firmado pelo Supremo Tribunal Federal na ADI 5.127/DF: opera sobre o mesmo diploma legal, o Decreto-Lei nº 1.804, de 1980, e versa sobre o mesmo objeto, o tratamento jurídico-aduaneiro das remessas internacionais. Não altera alíquotas, limites de valor, hipóteses de incidência ou regras de



conformidade fiscal estabelecidas pela MP, o § 5º do dispositivo preserva integralmente o regime de tributação simplificada aplicável às remessas destinadas a consumidores fora das Áreas de Livre Comércio, e o § 6º preserva a integridade dos regimes específicos das próprias ALC. A emenda adiciona à MP precisamente a dimensão que ela ainda não possui: a dimensão territorial, logística e digital da política.

A Rede Norte não cria isenção, não amplia incentivo fiscal e não institui despesa obrigatória continuada. Aproveita recintos alfandegados e infraestrutura logística já existentes nas Áreas de Livre Comércio, viabiliza-se por convênios e acordos de cooperação com Estados, Municípios, autoridades portuárias, aeroportuárias, operadores logísticos e plataformas digitais (§ 10), e pode ser financiada parcialmente pelo setor privado interessado em operar nesses hubs. O retorno econômico, formalização de fluxos hoje informais, arrecadação adicional pela redução do descaminho, atração de operadores logísticos internacionais para investir no Norte, geração de empregos formais, ampliação da base exportadora, é sólido e mensurável.

É, em suma, política pública alinhada às melhores práticas internacionais: a UNCTAD recomenda; o Banco Mundial documenta; a OMA, a OMC e a OCDE oferecem o arcabouço técnico; os Tigres Asiáticos provam que funciona. Falta apenas a decisão brasileira de aplicar, em nosso território, aquilo que o resto do mundo já adotou e fazê-lo no único lugar do país onde geografia, fronteira, hidrografia, multimodalidade e regime jurídico-aduaneiro existente já estão dados pelo legislador federal: a Região Norte.

Aprovar a presente emenda é dar ao Brasil aquilo que os Tigres Asiáticos tiveram nos anos setenta, que o Golfo Pérsico construiu nos anos noventa, que a China implantou nos anos dois mil e que a



América Latina, com poucas exceções, ainda não soube fazer: uma rede moderna de zonas econômicas especiais voltada ao comércio eletrônico transfronteiriço, integrada ao seu sistema aduaneiro, alinhada aos parâmetros internacionais, ancorada na vantagem geográfica da Amazônia e dedicada simultaneamente ao combate ao contrabando, à proteção do consumidor, ao desenvolvimento regional e à projeção internacional do empreendedor brasileiro.

A Região Norte deixou de ser o fim do mapa. Esta emenda devolve à Amazônia o lugar que a geografia já lhe deu e que apenas a política pública ainda não soube reconhecer. Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 19 de maio de 2026.

