



PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 374, de 2011, da Senadora Ana Amélia, *que dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, as obrigações dos responsáveis por locais e recintos alfandegados, a autorização para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro; modifica a legislação aduaneira, alterando as Leis nºs 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.019, de 30 de março de 1995, 9.069, de 29 de junho de 1995, 9.716, de 26 de novembro de 1998, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e os Decretos-Leis nºs 37, de 18 de novembro de 1966, 1.455, de 7 de abril de 1976, e 2.472, de 1º de setembro de 1988; e revoga dispositivos do Decreto-Lei nº 2.472, de 1º de setembro de 1988, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **SÉRGIO SOUZA**

I – RELATÓRIO

Por designação do Presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), a mim cabe relatar o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 374, de 2011, de autoria da Senadora ANA AMÉLIA, ementado em epígrafe.





O projeto compõe-se de trinta e sete artigos, que dispõem sobre basicamente sete matérias, a saber:

- a) altera o regime jurídico de exploração dos recintos aduaneiros de zona secundária (portos secos), denominando-os “Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA)”, os quais passam a depender de autorização, e não mais de concessão/permissão mediante licitação (arts. 6º a 12, 16 a 18, 35 e 37, II);
- b) complementa a exigência de requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento de recintos de movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação (art. 2º);
- c) estabelece as obrigações, define a garantia prestada pela pessoa jurídica responsável por locais e recintos alfandegados e fixa sanções (art. 3º a 5º, 15 e 19);
- d) relativamente às fronteiras terrestres:
 - 1. permite a realização do despacho aduaneiro em recinto de fiscalização aduaneira em local interior, distante de ponto de fronteira alfandegado (arts. 29 e 30);
 - 2. define parâmetros e valores máximos para os preços cobrados pela pessoa jurídica arrendatária de imóveis pertencentes à União que preste, em situação monopolista, serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias e serviços conexos (art. 13);
 - 3. estabelece as hipóteses em que a própria Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá prestar serviços de movimentação de mercadorias e serviços conexos (art. 14);
- e) fornece arcabouço legal para a realização de despacho aduaneiro de exportação em recinto não alfandegado (art. 20);
- f) autoriza a Secretaria da Receita Federal do Brasil e outros órgãos públicos federais a dispor sobre o comércio de subsistência em localidades fronteiriças onde não existam unidades aduaneiras (art. 21);





- g) promove várias alterações na legislação aduaneira (arts. 22 a 34), entre elas:
1. dispensa de tradução para o português de documentos expressos nos idiomas de trabalho do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e da Organização Mundial do Comércio (OMC) (art. 22);
 2. devolução de mercadorias ao exterior por terem sua importação vedada por normas ambientais, sanitárias, de segurança ou de saúde pública (art. 23);
 3. desembaraço, como bagagem desacompanhada, de bens havidos por legado ou herança de sucessão no exterior (art. 25);
 4. alteração das regras de ressarcimento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF) (art. 28, na parte que altera o art. 22 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976).

O PLS nº 374, de 2011, foi distribuído às seguintes Comissões: de Serviços de Infraestrutura (CI); de Agricultura e Reforma Agrária (CRA); de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); de Constituição Justiça e Cidadania (CCJ); e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

Na Comissão de Serviços de Infraestrutura foram apresentadas duas emendas, uma modificativa e a outra supressiva, ambas de autoria do Senador GIM. Elas alteram a redação de vários dispositivos e suprimem o parágrafo único do art. 15 e o art. 35 do PLS nº 374, de 2011, com o propósito de adequá-lo às normas constitucionais e ao sistema vigentes, sobretudo no que tange à caracterização da atividade de portos secos (CLIAS) como serviço público, submetidos a prévio procedimento licitatório.

Na reunião da CI realizada em 29 de agosto de 2012, foi aprovado relatório do Senador RICARDO FERRAÇO, que passou a constituir parecer da Comissão, no sentido de aprovação do PLS nº 374, de 2011, com o acatamento das duas emendas, na forma de emenda substitutiva. Esse substitutivo afasta a





principal inovação do PLS – a introdução de regime jurídico da autorização para a exploração de portos secos – e aperfeiçoa o modelo de concessão/permissão mediante licitação.

Em 4 de abril de 2013, foi publicada a Medida Provisória (MPV) nº 612, de mesma data, que instituiu o regime de licença na exploração dos portos secos, pondo fim ao regime de serviço público para o desempenho dessa atividade. A MPV não foi apreciada no prazo constitucional, havendo, por isso, perdido a eficácia à zero hora de 2 de agosto de 2013, nos termos do art. 62, § 3º, da Carta Magna.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104-B do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a esta Comissão opinar sobre matéria pertinente a inspeção e fiscalização de alimentos, vigilância e defesa sanitária animal e vegetal e outros assuntos correlatos.

O PLS nº 374, de 2011, trata exatamente dessas matérias, uma vez que pretende alterar o regime jurídico dos portos secos, que são terminais alfandegados que atuam como centros de captação e distribuição de carga nos polos industriais e comerciais do País.

Portos secos e a exportação de carnes em contêineres frigoríficos

Da análise estratégica dos principais corredores de exportação do agronegócio no Brasil, deflui estar em curso uma tendência de mudança da geografia de exportação no médio e longo prazos. Os tradicionais corredores do Sul e do Sudeste tenderão a exportar produtos mais elaborados e por meio de contêineres, ao passo que os portos da região Norte atenderão o mercado de grãos (especialmente soja e milho).

Essa tendência vem se confirmando, sobretudo pelo fato, avaliado conservadoramente, de que o País detinha um excedente produtivo a ser exportado da ordem de 50 milhões de toneladas de milho e soja em 2011, com potencial de se chegar a 150 milhões de toneladas já em 2020.





Entretanto, o agronegócio deverá criar novas perspectivas para exportação dos produtos mais elaborados que deverá ser realizada por outras regiões do País, sobretudo quando se considera que, no momento, o segmento ainda não exporta 30% de sua produção. Caso se considere que também está em curso outra tendência de maior agregação de valor aos produtos e de venda de produtos mais sofisticados, o cenário mostra que será necessário mais planejamento de logística.

O Brasil constitui-se em importante produtor e exportador de carnes para o mundo. Em 2010, ocupou a segunda, terceira e quarta posições na produção de bovinos, aves e suínos, respectivamente. É o primeiro país em exportações de carnes bovinas e de aves e o quarto na de suínos. Os portos secos podem representar importante instrumento para otimização da exportação desse tipo de produto.

Nesse contexto, cabe ainda destacar que a Região Sul do País concentra o maior centro produtor de carne suína e de aves do mundo, sendo possível, inclusive, viabilizar, em menor escala, a exportação de carne bovina se novos portos secos fossem abertos na região.

Tais medidas importariam redução em dois dias no trânsito até o terminal marítimo de exportação de contêineres e, em consequência, representaria um grande ganho de eficiência e competitividade para os produtores e exportadores da região e do Brasil. Não é demais destacar que, em 2012, cerca de 40% do suprimento de carne de frango do mundo foram procedentes do Brasil, sendo 73% oriundos da Região Sul.

Não resta dúvida, portanto, da necessidade de abertura de portos secos nas regiões produtoras para atender à exportação de carnes em contêineres frigorificados.

O substitutivo apresentado pela CI

O PLS nº 374, de 2011, pretende excluir do rol dos serviços públicos de competência da União sujeitos ao regime de concessão/permissão as estações aduaneiras e outros terminais de uso público, não instalados em





área de porto e aeroporto, precedidos ou não de obras públicas. Tal atividade é hoje considerada serviço público em razão do disposto no inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

O substitutivo apresentado pela CI ao projeto mantém a qualificação da atividade desempenhada pelos portos secos como serviço público, prestado sob o regime de concessão ou permissão, com seleção dos operadores mediante licitação.

Os argumentos utilizados no parecer daquela Comissão para a manutenção dessa atividade como serviço público podem ser assim resumidos: (i) as tarefas executadas pelos portos secos seriam, em sua natureza, inerentes e complementares ao complexo de atividades próprias do serviço público portuário, do que decorreria serem os portos secos serviços públicos por imposição constitucional; (ii) no regime de atividade econômica, não seria possível manter um serviço de portos secos contínuo, universal e isonômico; (iii) o regime de atividade econômica não permite ingerências estatais no modo de operação do serviço; (iv) o projeto atribui à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) competência para decidir quais seriam os critérios de escolha dos agentes que operariam os CLIAS, quando houvesse mais de um interessado, quando na verdade é a licitação o procedimento mais adequado para uma seleção impessoal e isonômica.

Quanto ao primeiro argumento, entendemos não haver qualquer dispositivo constitucional que qualifique as atividades desenvolvidas pelos portos secos como serviço público. Os serviços prestados pelos portos secos não se confundem com os prestados pelos portos molhados e aeroportos. Estes sim, por determinação constitucional, sujeitam-se ao regime de serviço público (art. 21, XII, *c* e *f*, da Carta Magna).

Os serviços essenciais prestados por um aeroporto ou porto molhado são os de decolagem e pouso de aeronaves, atracação ou desatracação de embarcações, embarque e desembarque de passageiros e cargas. Já os portos secos executam operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro. Tais atividades também podem ser executadas em portos e aeroportos, mas não os singularizam.





A movimentação e armazenagem de produtos nos portos e aeroportos sempre está vinculada à atividade, em si, de embarque e desembarque neles verificada. Não se prende necessariamente às exigências de controle aduaneiro, de sorte que, mesmo em um regime de livre circulação, no qual não houvesse tal espécie de fiscalização, a movimentação e armazenagem de produtos poderia ocorrer. Movimentação e armazenagem de cargas podem se verificar em portos fluviais no interior do país ou em aeroportos que não sejam origem ou destino de voos internacionais. Já as atividades de movimentação e armazenagem desempenhadas pelos portos secos estão inegavelmente vinculadas à fiscalização aduaneira, a qual se dá também em alguns portos e aeroportos.

Se fosse intenção do constituinte qualificar como serviço público a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, não faria o menor sentido referir-se apenas aos portos e aeroportos, considerando-se que o Brasil tem próximo de 15.000 km de fronteiras terrestres, nas quais se opera um fluxo de mercadorias que também estão submetidas a despacho aduaneiro.

Como se vê, os portos secos só se qualificam como serviço público porque assim o prevê uma lei ordinária. Se tal qualificação depende de decisão do legislador, não há impedimento a que o regime atual seja modificado.

É relevante registrar que a questão da qualificação puramente legal dos portos secos como serviço público e da possibilidade de modificar o seu regime para o das atividades econômicas em sentido estrito foi percutientemente analisada pela própria CI, no parecer que proferiu ao PLS nº 327, de 2006, o qual tratava da mesma matéria versada no projeto sob exame. Na ocasião, a CI, com argumentos que consideramos irrespondíveis, assentou não haver qualquer impedimento de ordem constitucional à alteração do regime jurídico dos portos secos.

Quanto à alegação de que, no regime de atividade econômica, não seria possível manter um serviço de portos secos contínuo, universal e isonômico, cabe registrar que a telefonia móvel no Brasil constitui serviço





prestado no regime privado, por operadores que recebem autorização do Poder Público para seu desempenho, não se submetem a licitação, nem têm deveres de universalização e continuidade. Não se tem notícia de que a adoção desse regime tenha implicado riscos reais à oferta de tais serviços. Ao contrário, nos últimos quinze anos, o número de usuários e a rede do serviço de telefonia móvel se expandiram substancialmente. Havendo demanda pelos serviços, é difícil imaginar que a adoção do regime de atividade econômica, por si só, comprometa a sua prestação. Por outro lado, se a atividade for economicamente inviável e não gerar retorno financeiro, sua qualificação como serviço público não será garantia de que o serviço será prestado.

O argumento de que o regime de atividade econômica não permite ingerências estatais no modo de operação do serviço também é claramente insubsistente. O fato de um determinado serviço ser prestado sob o regime de atividade econômica em sentido estrito não significa que ele não esteja sujeito a regulação estatal. A atividade bancária e a venda de medicamentos, por exemplo, sujeitam-se a intensa regulação.

Quanto à alegação de que o projeto confere competência à RFB para decidir quais serão os critérios de escolha dos operadores de CLIA, permitindo a quebra da impessoalidade e da isonomia, entendemos que o critério já se encontra previsto no projeto: o número de modais de transporte (§ 5º do art. 6º do PLS). Caso haja empate nesse quesito, o projeto determina que a RFB utilize critérios objetivos de desempate, definidos previamente, observando-se os princípios da impessoalidade e publicidade. A nosso ver, essas regras são suficientes para assegurar o tratamento isonômico dos concorrentes. De qualquer modo, no substitutivo que apresentaremos a seguir, não prevemos restrições à entrada de novos operadores em uma mesma área (exceto para preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão hoje vigentes). Nesse cenário, não se faz mister instituir critérios de desempate nos termos do PLS em exame, e as preocupações manifestadas pela CI perdem a sua razão de ser.

Cabe apontar, ainda, que o substitutivo da CI ao PLS afigura-se antirregimental. O projeto em exame não tem outro objetivo senão submeter os serviços prestados pelos portos secos ao regime das atividades econômicas em sentido estrito. Já o substitutivo da CI mantém a qualificação dos portos secos





como serviço público. Ao fazer isso, colide com o art. 230, II, do RISF, que veda a apresentação de emenda em sentido contrário à proposição emendada. Substitutivo é uma emenda. Ora, se a Lei nº 9.074, de 1995, já qualifica como serviço público a atividade de porto seco, e o PLS nº 374, de 2011, foi apresentado justamente submeter os portos secos ao regime das atividades econômicas em sentido estrito, o substitutivo da CI constitui uma emenda em sentido diametralmente oposto à proposição.

Nosso substitutivo: exploração de portos secos mediante licença

O regime de serviço público não tem se revelado satisfatório ou capaz de atender à demanda reprimida pelos serviços de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e bagagem, sob controle aduaneiro. O processo licitatório, muitas vezes, propicia impugnações administrativas e judiciais que retardam por demais a outorga. Merece registro o voto em separado do então Senador OSMAR DIAS, por ocasião da apreciação por esta CRA do citado PLS nº 327, de 2006, o qual aponta a possibilidade de impugnações administrativas e judiciais retardarem a outorga, *verbis*:

Em Curitiba, depois de longo processo licitatório, a empresa vencedora se absteve de instalar o porto-seco, justamente porque já havia, na mesma cidade, outro terminal de alfandegamento de sua propriedade.

Em Paranaguá, por sua vez, quatro licitações estão suspensas, justamente por ações judiciais propostas por empresas que já são concessionárias de portos-secos. Em Londrina, a disputa judicial já dura mais de 10 anos, gerando enorme prejuízo para a economia da região.

O atual caráter monopolístico na forma de exploração da atividade é claramente prejudicial aos usuários. Ademais, o regime de serviço público impõe ao Estado obrigações e ônus dos quais ele poderia se desincumbir caso o serviço fosse desempenhado sob o regime de livre iniciativa, inclusive aqueles relacionados ao equilíbrio econômico-financeiro de contratos. Também não se pode ignorar que a volatilidade dos fluxos de comércio exterior dificulta a realização de levantamento de demanda para o período de 25 anos (prazo das





concessões e permissões), estudo que a RFB confessa não saber fazer, até porque não é agência reguladora. Tudo isso aponta para a conveniência de se alterar o atual regime de exploração dos portos secos.

Como já adiantado, embora não vejamos óbices à aprovação do texto original do PLS nº 374, de 2011, entendemos que ele pode ser aperfeiçoado. Nesse sentido, o texto da MPV nº 612, de 2013, representa uma evolução relativamente ao projeto, porque deixa ainda mais claro o caráter de atividade econômica em sentido estrito dos serviços prestados pelo porto seco, em um regime distinto daquele de serviço público, hoje vigente. O substitutivo que apresentamos toma como base o texto da MPV nº 612, de 2013, mas não se confunde com ele.

No PLS nº 374, de 2011, o ato administrativo que habilita o interessado a exercer a atividade de porto seco é uma autorização. Já no substitutivo que adiante propomos, a exemplo da MPV nº 612, de 2013, havemos por bem qualificar aquele ato como licença. Segundo o Direito Administrativo, a autorização constitui um ato discricionário, ao passo que a licença é ato vinculado. Em outras palavras, o administrador concede a autorização segundo critérios de conveniência e oportunidade. Já a licença deve ser concedida sempre que o interessado preencher os requisitos legais para o exercício da atividade, sem espaço para uma decisão discricionária do administrador. É certo que nem sempre se tem utilizado esses termos com rigor técnico, havendo muitos atos chamados de “autorizações”, mas que na verdade são atos vinculados. De qualquer modo, até mesmo para evitar equívocos interpretativos, o legislador deve cuidar para que os termos e expressões corretos sejam utilizados nos atos normativos.

O substitutivo que propomos compõe-se de 21 artigos e traz as seguintes inovações em relação ao PLS nº 374, de 2011:

- a) atualiza, conforme a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (“Lei dos Portos”), a denominação dos locais e recintos aduaneiros sujeitos a alfandegamento, acrescentando os silos ou tanques para armazenamentos de produtos a granel (§ 1º do art. 1º);





- b) relativamente ao alfandegamento de recintos fora da zona primária:
 - 1. permite o alfandegamento de terminais de carga localizados em porto ou aeroporto não alfandegado (§ 2º do art. 1º);
 - 2. admite o alfandegamento de recintos de lojas francas (“duty free shops”) e de seus depósitos, que poderão ser criados em cidades de fronteira com base na Lei nº 12.723, de 9 de outubro de 2012 (§ 4º do art. 1º);
- c) relativamente às obrigações das pessoas jurídicas responsáveis por esses locais e recintos (§ 5º do art. 1º):
 - 1. dispensa a investigação da vida pregressa dos empregados e a confecção de dossiês (inciso VII);
 - 2. dispensa o fiel do armazém de verificar se a mercadoria armazenada tem retenção determinada pelo armador (transportador internacional) (inciso XIV);
- d) eleva para R\$ 2 milhões o valor da garantia inicial prestada pela empresa responsável por local ou recinto alfandegado; em contrapartida, faz diminuir a base de cálculo da garantia semestral (art. 2º);
- e) altera o regime jurídico dos portos secos, denominando-os “Centro Logístico e Industrial Aduaneiro – CLIA”, fazendo a atividade por eles prestada depender de simples licença, uma vez atendidas determinadas exigências, como ocorre em relação a diversas atividades econômicas em sentido estrito (arts. 4º a 6º);
- f) eleva de 180 dias para um ano, prorrogável por igual período, o prazo para a RFB e os demais órgãos e agências da administração pública federal disponibilizarem pessoal necessário inclusive a disponibilização do pessoal de fiscalização (art. 8º);
- g) submete às mesmas condições de disponibilidade de recursos humanos estabelecidas para os CLIAS o alfandegamento de recintos situados fora da





- área de porto organizado, recintos de movimentação e armazenagem de remessas expressas e terminais de cargo em porto ou aeroporto (art. 11);
- h) reduz de R\$ 15,00 para R\$ 3,00 por tonelada o preço máximo cobrado pela pesagem de veículo de carga de transporte por pessoa jurídica que preste, em situação monopolista, em área nas fronteiras terrestres cedida mediante arrendamento pela União, serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias e serviços conexos (art. 12);
 - i) restringe as localidades em que a própria RFB poderá prestar e cobrar por serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias e serviços conexos (art. 13);
 - j) veda a concessão de licença para exploração de CLIA em município no qual esteja operando permissionário ou concessionário de serviço público de porto seco, enquanto vigorar o contrato, exceto quando os recintos sob permissão ou concessão: (i) operarem com mais de 80% de sua capacidade de armazenagem estática por mais de 8 meses no ano; (ii) não oferecerem os serviços requeridos à RFB por importadores e exportadores na região (art. 17);
 - k) muda a base de cálculo do ressarcimento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF) em razão de atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros: em vez de um percentual incidente sobre a receita mensal de armazenagem e movimentação interna de carga, o substitutivo adota o valor de R\$ 60,00 por carga desembarçada e um valor fixo mensal para a loja franca e seu depósito; em contrapartida, dispensa os recintos aduaneiros situados em zona primária de recolher o ressarcimento ao Fundaf em razão de atividades extraordinárias de fiscalização (art. 18);
 - l) prevê que a RFB efetuará ao depositário o pagamento relativo aos serviços de armazenagem da mercadoria abandonada que for destinada por leilão no seguinte período: do 120º dia após a comunicação do abandono pelo depositário até a retirada após o leilão (art. 19);





O substitutivo afasta a permissão para a realização do despacho aduaneiro em recinto de fiscalização aduaneira em local interior, distante de ponto de fronteira alfandegado (arts. 29 e 30 do PLS). Com a criação da indenização vinculada à repressão dos delitos transfronteiriços pela Lei nº 12.855, de 2 de setembro de 2013, acreditamos ser agora mais fácil alocar, ao menos temporariamente, pessoal nas localidades de fronteira.

O substitutivo deixa de cuidar da devolução de mercadorias ao exterior por terem sua importação vedada por normas ambientais, sanitárias ou de saúde pública (art. 23 do PLS), porque o art. 46 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, já disciplinou a matéria.

Também nos parece agora desnecessária a referência ao triplo do limite de isenção para caracterizar notória finalidade comercial de bens trazidos do exterior como bagagem acompanhada (alínea *b* do inciso III do art. 23 do Decreto-Lei nº 1.455, de 1976, proposta pela segunda parte do art. 28 do PLS), porque o art. 33 da Instrução Normativa RFB nº 1.059, de 2 de agosto de 2010, disciplinou os limites quantitativos dos bens alcançados pela isenção.

Das demais medidas aduaneiras propostas, o substitutivo, em seu art. 14, mantém apenas autorização para que a RFB e outros órgãos públicos federais disponham sobre o comércio de subsistência em localidades fronteiriças onde não existam unidades aduaneiras (art. 15 do PLS).

III – VOTO

Em face do exposto, opino pela aprovação do PLS nº 374, de 2011, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº – CRA (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 374, DE 2011





Reestrutura o modelo jurídico de organização e funcionamento de recintos alfandegados de zona secundária e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O despacho aduaneiro de bens procedentes do exterior ou a ele destinados, inclusive de bagagem de viajantes e de remessas postais ou encomendas internacionais, a armazenagem desses bens e a realização de atividades conexas à sua movimentação e guarda sob controle aduaneiro serão realizados em locais e recintos alfandegados.

§ 1º A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda poderá alfandegar:

I – portos e aeroportos, e neles:

a) instalações portuárias, terminais de uso privado, estações de transbordo de cargas, instalações portuárias públicas de pequeno porte e de turismo e instalações aeroportuárias;

b) instalações portuárias de uso exclusivo, misto ou de turismo fundadas em autorizações ou contratos em vigor e reconhecidas pela legislação que dispõe sobre a exploração de portos e instalações portuárias; e

c) silos ou tanques para armazenamento de produtos a granel localizados em áreas contíguas a porto organizado ou instalações portuárias ligados a estes por tubulações, esteiras rolantes ou similares instalados em caráter permanente;

II – recintos em fronteiras terrestres, sob responsabilidade das pessoas jurídicas:

a) arrendatárias de imóveis pertencentes à União; e





b) concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte ferroviário internacional, ou qualquer empresa autorizada a prestar esses serviços, nos termos da legislação específica, nos respectivos recintos ferroviários de fronteira;

III – recintos de permissões ou concessões outorgadas com fundamento no inciso VI do *caput* do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

IV – recintos de estabelecimento empresarial licenciados com fundamento nas Medidas Provisórias nº 320, de 24 de agosto de 2006, e nº 612, de 4 de abril de 2013;

V – Centro Logístico e Industrial Aduaneiro – CLIA habilitado nos termos desta Lei;

VI – bases militares;

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

VIII – lojas francas e seus depósitos em zona primária, sob a responsabilidade da respectiva empresa exploradora;

IX – recintos para movimentação e armazenagem de remessas postais internacionais;

X – recintos de movimentação e armazenagem de remessas expressas, sob a responsabilidade de empresa de transporte expresso internacional;

XI – recintos para quarentena de animais sob responsabilidade de órgão subordinado ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; e





XII – Zonas de Processamento de Exportação – ZPE, ressalvada a hipótese de dispensa na forma do parágrafo único do art. 4º da Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007.

§ 2º O alfandegamento de terminais de carga localizados em porto ou em aeroporto não depende do alfandegamento destes.

§ 3º A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda poderá admitir, em caráter excepcional, o despacho aduaneiro e as respectivas movimentações e armazenagem de bens em recintos não alfandegados, para atender a situações eventuais ou solucionar questões relativas a operações que não possam ser executadas nos locais ou recintos alfandegados por razões técnicas, ouvidos os demais órgãos e agências da administração pública federal, quando for o caso.

§ 4º Ato do Ministro de Estado da Fazenda poderá estabelecer a obrigação de alfandegamento de recintos de lojas francas e de seus depósitos localizados fora da zona primária.

§ 5º São obrigações da pessoa jurídica responsável por local ou recinto alfandegado:

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

II – prestar aos órgãos e agências da administração pública federal que atuem no local o apoio operacional necessário à execução da fiscalização, inclusive mediante a disponibilização de pessoal para movimentação de volumes, manipulação e auxílio para a inspeção de mercadorias e coleta de amostras;

III – manter sempre, no local ou recinto, prepostos com poderes para representá-la perante as autoridades dos órgãos e agências referidos no inciso II deste § 5º;





IV – cumprir as regras estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda para autorização e controle de acesso de veículos, pessoas e cargas, bem como as demais normas de controle aduaneiro;

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

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

VII – manter registros de funcionários, inclusive das empresas contratadas que prestem serviços no recinto, devidamente atualizados e à disposição dos órgãos de fiscalização;

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

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

X – manter os arquivos e sistemas informatizados de controle das operações e disponibilizar o acesso dessas bases de dados à fiscalização da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda;

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





XII – designar o fiel do armazém, observadas as determinações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda;

XIII – manter a garantia de que trata o art. 3º e a regularidade dos recolhimentos devidos ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização FUNDAF, criado pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975; e

XIV – observar as condições regulamentares para o embarque, desembarque ou entrega de mercadorias.

§ 6º O descumprimento de obrigação prevista no § 5º deste artigo sujeitará a pessoa jurídica responsável por local ou recinto alfandegado, observados a forma, o rito e as competências estabelecidos no art. 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, à aplicação da sanção de:

I – advertência;

II – suspensão das atividades de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias sob controle aduaneiro de que trata o *caput*, na hipótese de reincidência em conduta já punida com advertência, até a constatação pela autoridade aduaneira do cumprimento da obrigação.

§ 7º Para os fins do disposto no inciso II do § 6º deste artigo, será considerado reincidente o infrator que, no período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados da data da aplicação da sanção, cometer nova infração pela mesma conduta já punida com advertência.

§ 8º As empresas prestadoras dos serviços relacionados no *caput* deste artigo, nas hipóteses dos incisos IV e V do § 1º, fixarão livremente os preços desses serviços a serem pagos pelos usuários.

Art. 2º A empresa responsável por local ou recinto alfandegado deverá, na qualidade de depositária, nos termos do art. 32 do Decreto-Lei nº





37, de 18 de novembro de 1966, prestar garantia, sob a forma de depósito em dinheiro, seguro garantia ou fiança bancária, à União, no valor de dois por cento do valor médio mensal, apurado no semestre civil anterior, das mercadorias importadas entradas no recinto alfandegado, excluídas:

I – as desembaraçadas em trânsito aduaneiro até o quinto dia seguinte ao de sua entrada no recinto; e

II – as depositadas nos recintos relacionados nos incisos VI, VII, IX, X, XI e XII do § 1º do art. 1º, e nos recintos referidos no § 4º do art. 1º.

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

§ 2º Para iniciar a atividade, a empresa responsável deverá prestar garantia no valor de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), sob as formas previstas no *caput*, até o décimo dia útil seguinte ao da publicação do ato de alfandegamento, podendo ser deduzido do valor da garantia o valor do patrimônio líquido da empresa, apurado no balanço de 31 de dezembro do ano imediatamente anterior ou, no caso de início de atividade, no balanço de abertura.

§ 3º A garantia prevista no *caput* deverá ser prestada com a dedução prevista no § 2º até o décimo dia útil seguinte ao de cada semestre civil encerrado.

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica a empresas controladas pela União.

Art. 3º Na hipótese de cancelamento do alfandegamento do local ou recinto, de transferência de sua administração para outra pessoa jurídica ou de cassação do ato que outorgou a licença, a Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda terá o prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação do respectivo ato, para liberação de eventual





saldo da garantia de que trata o art. 2º, mediante comprovação do cumprimento das exigências relativas a obrigações tributárias ou penalidades impostas.

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

Art. 4º A licença para exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro será outorgada a estabelecimento de pessoa jurídica constituída no País, que explore serviços de armazéns gerais, demonstre regularidade fiscal, atenda aos requisitos técnicos e operacionais para alfandegamento estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, na forma da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e satisfaça também às seguintes condições:

I – seja proprietária, titular do domínio útil ou comprovadamente detenha a posse direta do imóvel onde funcionará o Centro Logístico e Industrial Aduaneiro;

II – possua patrimônio líquido igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

III – apresente anteprojeto ou projeto do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro previamente aprovado pela autoridade municipal, quando situado em área urbana, e pelo órgão responsável pelo meio ambiente, na forma das legislações específicas, contendo ainda:

- a) a localização do recinto objeto do requerimento;
- b) suas dimensões físicas e capacidade de armazenamento previstas;
- c) infraestrutura já existente no recinto, se for o caso;





- d) os tipos de carga a serem movimentadas ou armazenadas;
- e) as operações aduaneiras que pretende realizar, inclusive de industrialização de mercadorias em regime aduaneiro especial;
- f) os modais de transporte utilizados para acesso ao recinto;
- g) manifestação formal de interesse de clientes potenciais localizados na região de influência do projeto nos serviços a serem oferecidos pelo Centro Logístico e Industrial Aduaneiro;
- h) restrições ambientais e urbanísticas para realizar atividades industriais, se houver; e

IV – apresente caução mediante depósito em dinheiro em conta em favor da União, no valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

§ 1º A licença referida no *caput* será outorgada somente a estabelecimento localizado em Município ou Região Metropolitana onde haja unidade da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

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

§ 3º O Centro Logístico e Industrial Aduaneiro deverá manter, enquanto perdurar a licença, o atendimento às condições previstas neste artigo.

§ 4º Não será concedida a licença de que trata o *caput*:

I – para pessoa jurídica que tenha sido punida, nos últimos cinco anos, com a cassação da referida licença ou cancelamento do alfandegamento, por meio de processo administrativo ou judicial com decisão transitada em julgado; ou





II – a pessoa jurídica que tenha em seu quadro societário ou de dirigentes pessoa com condenação definitiva por crime de sonegação fiscal, lavagem de dinheiro, corrupção, contrabando, descaminho ou falsificação de documentos.

§ 5º A restrição prevista no inciso I do § 4º estende-se à pessoa jurídica que tiver em seu quadro societário, ou como dirigente, pessoa física ou jurídica com participação societária em estabelecimento punido, nos últimos cinco anos, com a cassação da licença referida no *caput* ou cancelamento do alfundegamento.

§ 6º A caução de que trata o inciso IV do *caput*:

I – será computada como parte da garantia referida no *caput* do art. 3º ou de seu § 2º, a partir do ato de alfundegamento do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro; e

II – será devolvida ao interessado:

a) em caso de indeferimento ou desistência do requerimento de licença; e

b) após o transcurso do prazo de cento e oitenta dias da solicitação de desalfundegamento ou do cancelamento do alfundegamento do recinto, ressalvado o pagamento dos valores exigíveis em decorrência do cumprimento de obrigações tributárias ou penalidades impostas.

Art. 5º A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda poderá indeferir o licenciamento de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro em qualquer das seguintes hipóteses:

I – se o seu projeto deixar de atender a qualquer das seguintes exigências:

a) demonstração de articulação funcional com novos projetos industriais, agrícolas ou de centros de distribuição de mercadorias projetados





ou em implantação na região, mediante manifestação de interesse dos respectivos empreendedores, ou capacidade de complementação do CLIA em relação à carência dos serviços oferecidos por outros recintos alfandegados na região;

b) previsão de ligação direta com a malha ferroviária ou demonstração de sua contribuição para que a demanda pelo transporte rodoviário de cargas seja reduzida;

II – se a localização do recinto ou as vias de acesso ao mesmo acarretarem ameaças de difícil controle para a integridade física de pessoas, veículos de transporte e cargas; e

III – se a corrente de comércio exterior dos estabelecimentos da clientela potencial na região, assim considerada a soma do valor de suas importações e exportações no ano anterior ao do requerimento, tenha sido inferior a US\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de dólares americanos).

Parágrafo único. As hipóteses de desatendimento das exigências do inciso I do *caput*, que ensejam indeferimento da licença, deverão ser objetivamente fixadas em regulamento.

Art. 6º A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, considerando as desigualdades regionais, poderá reduzir em até cinquenta por cento o valor exigido no inciso II do *caput* do art. 4º, para a outorga de licença para exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro nas Regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

Art. 7º A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, no prazo de até trinta dias, contado da data do despacho de reconhecimento de admissibilidade do requerimento de licença para exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, dará ciência da pretensão da interessada aos demais órgãos e agências da administração pública federal que nele exercerão controle sobre mercadorias, estabelecendo a data provável para a conclusão do projeto, nos termos do respectivo cronograma de execução apresentado pela requerente.





Art. 8º A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e os demais órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 7º deverão disponibilizar pessoal necessário ao desempenho de suas atividades no Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, no prazo de um ano, contado da data prevista para a conclusão da execução do projeto.

§ 1º O prazo a que se refere o *caput* poderá ser prorrogado por igual período, findo o qual a licença deverá ser outorgada, observado o art. 10 desta Lei.

§ 2º A prorrogação de que trata o § 1º será admitida somente na hipótese de qualquer dos órgãos ou agências da administração pública federal que deva exercer suas atividades no recinto do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro objeto da licença requerida manifestar situação de comprometimento de pessoal para o atendimento à demanda do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro.

§ 3º O Poder Executivo disciplinará os critérios para se estabelecer a situação de comprometimento de pessoal a que se refere o § 2º e os procedimentos necessários ao levantamento de necessidades de recursos humanos dos órgãos e agências referidos no art. 7º, com vistas a eventual contratação ou realização de concurso público.

§ 4º A empresa requerente poderá usar livremente o recinto para exercer atividades empresariais que não dependam de autorização ou licença do Poder Público, até o cumprimento do disposto no *caput*.

Art. 9º A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda deverá, no prazo de trinta dias da comunicação de conclusão da execução do projeto de implantação do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, dar ciência do fato aos demais órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 7º.

§ 1º Os órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 7º deverão, no prazo de sessenta dias, contado da data das respectivas ciências, verificar a conformidade das instalações e dos requisitos





técnicos e operacionais para a licença e o alfandegamento do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro.

§ 2º A falta de manifestação de órgãos ou agências referidos no *caput*, no prazo a que se refere o § 1º, será considerada como anuência tácita para a expedição do ato de alfandegamento do recinto.

Art. 10. Confirmado o atendimento das exigências para a licença e atendidos os requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento, definidos conforme o art. 34 da Lei nº 12.350, de 2010, serão editados os atos de licença e alfandegamento.

§ 1º O ato de alfandegamento a que se refere o *caput* deste artigo relacionará todas as atividades que serão executadas, os respectivos horários de funcionamento, o tipo de carga e de mercadoria que poderá ingressar no recinto e os regimes e procedimentos aduaneiros autorizados.

§ 2º O horário de funcionamento do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, em atividades não dependentes da intervenção direta da fiscalização federal, será estabelecido pelo seu operador, observada a legislação pertinente.

§ 3º A movimentação, manipulação e a armazenagem de mercadorias nacionais e nacionalizadas, de mercadorias destinadas à exportação ou à industrialização em regime aduaneiro especial no Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, de cargas a granel e de mercadorias não embaladas poderão ocorrer no mesmo armazém, sob controle informatizado, e atenderão aos requisitos específicos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4º Será permitida a permanência de mercadorias já desembaraçadas no mesmo local de armazenagem, até a entrega para consumo, em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro integrado a um centro de distribuição de mercadorias, observados os termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.





§ 5º Observadas as limitações previstas no art. 17 e atendidos os requisitos técnicos e operacionais necessários para o alfandegamento de recintos, o estabelecimento devidamente licenciado a operar um Centro Logístico e Industrial Aduaneiro poderá promover, sem a necessidade de obter uma nova licença, a ampliação ou redução da área alfandegada, ou ainda a sua transferência para outra localidade no mesmo Município ou Região Metropolitana sob a jurisdição da mesma unidade da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 6º A alteração de área ou de localização de que trata o § 5º depende da emissão de novo ato de alfandegamento, observados os seus requisitos técnicos e operacionais exigidos.

Art. 11. O alfandegamento de recintos situados fora da área do porto organizado, tais como terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte, instalação portuária de turismo, e dos recintos referidos no inciso X do § 1º do art. 1º, e dos terminais referidos no § 2º do art. 1º, quando fora de porto ou aeroporto alfandegado, ficam sujeitos às condições de disponibilidade de recursos humanos, conforme os critérios de avaliação referidos no § 3º do art. 8º.

Art. 12. Fica vedado às empresas referidas na alínea “a” do inciso II do § 1º do art. 1º relativamente aos serviços prestados na área arrendada pela União:

I – cobrar:

a) pela mera passagem de veículos e pedestres pelo recinto, na entrada no País, ou na saída deste;

b) as primeiras duas horas de estacionamento de veículo de passageiro;

c) o equivalente a mais de R\$ 3,00 (três reais) por tonelada, pela pesagem de veículos de transporte de carga; ou





d) o equivalente a mais de R\$ 5,00 (cinco reais) pelas primeiras duas horas de estacionamento de veículo rodoviário de carga em trânsito aduaneiro; e

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

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

§ 2º No caso de suspensão ou cancelamento do alfandegamento, ou de paralisação na prestação dos serviços, a Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda deverá:

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

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

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

§ 3º Na hipótese de violação a qualquer das vedações estabelecidas nos incisos I e II do *caput* ou da representação de que trata o inciso I do § 2º, caberá à autoridade referida neste último inciso:

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





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

Art. 13. A movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro e os serviços conexos poderão ser prestados sob a administração da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda:

I – quando não houver interesse na exploração dessas atividades pela iniciativa privada em locais de fronteira alfandegados e nas capitais da Região Norte;

II – enquanto se aguardam os trâmites do contrato de arrendamento de locais de fronteira alfandegado; e

III – na hipótese de intervenção de que trata o inciso II do § 2º do art. 12.

§ 1º Os serviços prestados na forma deste artigo serão pagos pelos usuários, por meio de preços estabelecidos por ato do Ministro de Estado da Fazenda para cada atividade específica, que deverão custear integralmente as respectivas execuções.

§ 2º As receitas decorrentes da cobrança dos serviços referidos no *caput* serão destinadas ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF.

Art. 14. A Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e os demais órgãos e agências da administração pública federal disporão sobre o registro e o controle das operações de importação e exportação de mercadorias para consumo ou produção realizadas por pessoas domiciliadas em localidades fronteiriças onde não existam unidades aduaneiras.





Art. 15. Os atuais permissionários de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias com fundamento no inciso VI do *caput* do art. 1º da Lei nº 9.074, de 1995, poderão, mediante solicitação e sem ônus para a União, ser transferidos para o regime de exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro previsto nesta Lei, sem interrupção de suas atividades e com dispensa de penalidade por rescisão contratual.

§ 1º Na hipótese prevista no *caput*, o contrato será rescindido no mesmo ato de concessão da licença para exploração do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro.

§ 2º A rescisão do contrato nos termos deste artigo não dispensa a contratada do pagamento de obrigações contratuais vencidas e de penalidades pecuniárias devidas em razão de cometimento de infração durante a vigência do contrato.

Art. 16. Os concessionários de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em recintos instalados em imóveis pertencentes à União poderão, também, mediante aviso prévio de trezentos e sessenta e cinco dias, rescindir seus contratos na forma do art. 15, sendo-lhes garantido o direito de exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro sob o regime previsto nesta Lei até o final do prazo original constante do contrato de concessão, resguardada a devida remuneração pelo uso do imóvel da União.

Art. 17. Fica vedada a concessão de licença para exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro em Município abrangido no edital da licitação correspondente ao contrato de permissão ou concessão com fundamento no inciso VI do *caput* do art. 1º da Lei nº 9.074, de 1995, durante a vigência do contrato.

§ 1º O disposto neste artigo não impede a transferência de outros estabelecimentos que operam na área geográfica abrangida pelo edital para o regime de licença, na forma do art. 15.





§ 2º O disposto no *caput* não se aplica onde os recintos sob permissão ou concessão:

I – operem com mais de oitenta por cento de sua capacidade de armazenagem estática por mais de oito meses no ano; ou

II – não ofereçam os serviços requeridos à Secretaria da Receita Federal do Brasil por importadores e exportadores na região.

Art. 18. O art. 22 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 22.** Os custos administrativos de fiscalização e controle aduaneiros exercidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda serão ressarcidos mediante recolhimento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF, criado pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975, relativamente a:

I – atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros;

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

III – verificação técnica-operacional tendo em vista o alfandegamento ou a habilitação para regime aduaneiro especial.

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

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

II – a atividade de controle e despacho aduaneiro em recinto de zona secundária ou em estabelecimento do importador ou do exportador, excetuadas as bases militares, recintos para a movimentação e armazenagem de remessas postais internacionais, recintos para quarentena de animais sob responsabilidade de órgão subordinado ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e qualquer recinto administrado diretamente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; e





III – o controle aduaneiro realizado sobre estabelecimentos de lojas francas e de depósitos de lojas francas.

§ 2º O ressarcimento relativo às atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros será devido pela pessoa jurídica que administra o local ou recinto, no valor de:

I – R\$ 60,00 (sessenta reais) por carga desembaraçada, qualquer que seja o regime aduaneiro, excetuados:

- a) correspondência e documentos; e
- b) cargas no regime de trânsito aduaneiro.

II – R\$ 3.570,00 (três mil e quinhentos e setenta reais) por estabelecimento de loja franca ou de depósito de loja franca, por mês, acrescidos de R\$ 357,00 (trezentos e cinquenta e sete reais) para cada decâmetro de área do estabelecimento que exceder a cem metros quadrados.

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

§ 4º O ressarcimento relativo à verificação técnica-operacional, de que trata o inciso III do *caput*, será devido:

I – pela pessoa jurídica interessada no alfandegamento, no valor de:

- a) R\$ 10.000,00 (dez mil reais), uma única vez, para o alfandegamento de local ou recinto; e
- b) R\$ 2.000,00 (dois mil reais), uma vez ao ano, para as vistorias periódicas de local ou recinto alfandegado; e

II – pela pessoa jurídica empresarial que pleitear habilitação para regime aduaneiro especial, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), uma única vez.

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

I – a mercadoria ou o conjunto de mercadorias acobertados por uma declaração aduaneira; ou

II – no caso de transporte de encomenda ou remessa porta a porta, o conjunto de remessas ou encomendas acobertadas por um conhecimento de carga consolidada ou documento de efeito equivalente, desde que estejam consignadas a transportador.

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





I – até o décimo quinto dia útil do segundo mês seguinte ao do desembaraço aduaneiro ou da operação do estabelecimento, conforme o caso, nas hipóteses do § 2º;

II – até o quinto dia útil do mês seguinte ao da realização do deslocamento requerido, na hipótese do § 3º;

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

IV – até 30 de dezembro de cada ano, posterior ao do alfandegamento, no caso da alínea “b” do inciso I do § 4º.

§ 7º O disposto neste artigo não se aplica aos casos em que os valores devidos ao FUNDAF estejam previstos em contrato, enquanto perdurar a sua vigência.” (NR)

Art. 19. O art. 31 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 31**

§ 1º Feita a comunicação de que trata este artigo dentro do prazo previsto, a Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda efetuará o pagamento relativo aos serviços de armazenagem pelo período contado do centésimo vigésimo dia da comunicação até a retirada das mercadorias destinadas por leilão, conforme valores e condições estabelecidos em ato do Ministro de Estado da Fazenda.

§ 2º Caso a comunicação estabelecida neste artigo não seja efetuada no prazo estipulado, não será devido o pagamento relativo aos serviços de armazenagem.” (NR)

Art. 20. Esta Lei entra em vigor:

I – em relação ao art. 18, a partir da mais tardia entre as seguintes datas:

a) o primeiro dia do ano seguinte ao de sua publicação;



b) o primeiro dia do quarto mês seguinte ao de sua publicação;

II – a partir do primeiro dia do ano seguinte ao de sua publicação, em relação ao art. 19; e

III – na data de sua publicação para os demais dispositivos.

Art. 21. Fica revogado o inciso VI do *caput* do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, resguardados os direitos contratuais dos atuais concessionários e permissionários, na data de publicação desta Lei.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

