

Indústria critica taxa de escaneamento

DE BRASÍLIA

A indústria nacional está em pé de guerra com o setor portuário, por causa de uma cobrança extra que os terminais passaram a aplicar sobre importadores e exportadores do País relacionada ao escaneamento dos contêineres que transitam pelos portos brasileiros.

A regra imposta desde 2014 pela Receita Federal exigiu que os terminais portuários se equipassem para fazer a leitura automática de cada um dos contêineres que entram e saem do País, seja com carga ou vazio. Os portos atenderam à determinação, mas passaram a cobrar importadores e exportadores pelo novo serviço. O monitoramento eletrônico, que era esporádico, passou a ser aplicado em praticamente todos os contêineres movimentados pelos principais portos brasileiros. A indústria se rebelou.

Por meio da Confederação Nacional da Indústria (CNI), 44 associações setoriais de indústria e do agronegócio e federações estaduais entraram com um processo na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, órgão regulador do setor), para pedir a suspensão imediata da cobrança, que alegam ser abusiva e ilegal. A fiscalização aduaneira, dizem importadores e exportadores, é uma responsabilidade inerente à rotina dos terminais portuários. Paralelamente, os usuários dizem que já pagam por uma "cesta de serviços" para movimentar contêineres e cargas.

"Essa cobrança é absolutamente ilegal. Muitos portos estão escaneando 100% dos contêineres, quando a lei determina que se faça um gerenciamento do risco. Os portos transformaram a exigência em uma nova fonte de arrecadação para eles", diz Carlos Abijaodi, diretor de desenvolvimento industrial da CNI. "Essa situação é inacreditável, tem de parar imediatamente. Se for preciso, vamos levar esse tema para a Camex (Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior)".

Os portos revidaram. Para a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), que reúne 80 associados responsáveis pela movimentação de 70% da carga geral que transita no País, "não se pode criar obrigações novas a um agente privado e ao mesmo tempo impedi-lo de repassar os custos decorrentes aos seus preços", porque isso equivaleria a obrigá-los à "prestação gratuita do serviço, proporcionando o enriquecimento ilícito daqueles que dele se beneficiam".

Não há dúvidas sobre a necessidade da cobrança, diz José Di Bella Filho, diretor-presidente da ABTP. "Quando sou arrendatário de um porto, faço um

DEFESA

"Se eu não puder cobrar do tomador de serviço algo que não estava previsto e que passei a ser obrigado a oferecer a esse usuário, não há como trabalhar. A exigência do escaneamento recai sobre a carga, por isso é atribuída ao dono da carga".

José Di Bella Filho

diretor-presidente da ABTP

contrato onde minhas remunerações e obrigações estão ali definidas. Se eu não puder cobrar do tomador de serviço algo que não estava previsto e que passei a ser obrigado a oferecer a esse usuário, não há como trabalhar. A exigência do escaneamento recai sobre a carga, por isso ela é atribuída ao dono da carga".

COBRANÇA

Além de sustentar que a cobrança é uma prática ilegal, a CNI declarou que há uma enorme disparidade nos preços praticados pelos portos brasileiros, com valores oscilando entre R\$ 39,28 e R\$ 1.032 para passar pelo aparelho de scanner cada um dos contêineres que entram ou saem do País, com carga ou vazio.

Indústria e portos não têm um número fechado sobre quanto essa cobrança tem movimentado no País. Mas sabe-se que se trata de um negócio de, ao menos, centenas de milhões de reais por ano. Cerca de 5,3 milhões de contêineres trafegam anualmente pelos portos brasileiros. Entre janeiro e julho deste ano, 3.173 milhões de unidades já passaram pelos complexos.

Procurada, a Antaq declarou que "está analisando o assunto e deve deliberar sobre o mesmo em breve".

Mas uma análise do caso feita por técnicos da agência indica seu posicionamento: a indústria não tem de pagar pelo serviço.

A Reportagem teve acesso a uma nota técnica da Antaq, segundo a qual o escaneamento "é pré-requisito essencial para o alfandegamento dos terminais portuários". Assim, "conclui-se pela impossibilidade de cobrança autônoma a título de inspeção não invasiva de contêiner, na medida em que não se pode determinar a existência de serviço quando as movimentações atreladas decorrem de obrigação legal e de risco à atividade pública delegada aos terminais portuários, seja por concessão, arrendamento ou autorização", relata o documento da Agência. (Estadão Conteúdo)