



NOVO FLUXO DO PROCESSO DE EXPORTAÇÃO

**RELATÓRIO DE REENGENHARIA DO PROCESSO DE EXPORTAÇÃO DO
PORTAL ÚNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR**

Apresentado e aprovado na 10ª Reunião CE, em 1º/03/2016.

Enviado arquivo em PDF para RFB em 04/03/2016.

Comitê Executivo da Comissão Gestora do Sistema Integrado de Comércio Exterior

Brasília, março de 2016

Sumário

I.	Introdução.....	2
II.	Análise dos processos atuais.....	4
1.	Existência de sistemas sem integração para a prestação de informações de exportação	5
2.	Necessidade de preenchimento e entrega de documentos com informações redundantes	6
3.	Etapas desnecessárias nas Anuências de órgãos na operação de exportação ...	7
4.	Documentação apresentada em papel	8
5.	Questões relativas ao Despacho de Exportação.....	9
III.	Fluxo Geral do Novo Processo de Exportação.....	10
1.	Declaração Única de Exportação – DU-E	11
	Modalidades e tipos de exportação	12
	Elaboração da DU-E.....	13
	Detalhamento de mercadorias por meio de atributos	15
	Registro da DU-E e validação de tratamento administrativo	17
	Retificações na DU-E.....	19
	Cancelamento da DU-E.....	20
	Inspeção documental ou física não aduaneira	20
	Despacho Aduaneiro e Averbação	20
2.	Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos Necessários à Exportação (LPCO - Exportação)	22
	Formulários e pedidos de documentos LPCO.....	23
	Análise do pedido e emissão de documento LPCO	25
	Administração de cotas no LPCO	26
	Prorrogação, Revogação e Substituição de documento LPCO	26
3.	Módulo de Controle da Carga e Trânsito - CCT	27
	Recepção da Carga.....	29
	Disponibilização da Carga para Despacho.....	33
	Unitização e desunitização de carga.....	34
	Consolidação e desconsolidação de carga.....	34
	Entrega de carga	35
	Carregamento de carga.....	37
	Manifestação de carga	38
IV.	Conclusão	40

I. INTRODUÇÃO

Desde a década de 1990, com o Decreto nº 660, de 1992, as atividades de controle governamental sobre o comércio exterior brasileiro foram sendo gradativamente informatizadas por meio do Sistema Integrado do Comércio Exterior – SISCOMEX. O objetivo de sua criação foi viabilizar um fluxo automatizado e integrado de todas as informações inerentes às operações de comércio exterior com envolvimento de todos os órgãos que de alguma maneira participam do processo.

O crescimento do comércio corroborou com a necessidade de elaboração de novas políticas públicas voltadas ao desenvolvimento e à melhoria da condição de vida da população nas mais diversas áreas, como a saúde humana, a segurança alimentar, o meio ambiente, a segurança pública e a segurança do consumidor. Com o decorrer do tempo, a sofisticação das operações de comércio exterior e o surgimento de diversos procedimentos e exigências novos sem a devida integração aos sistemas e processos já existentes abriram espaço para a proliferação de vários sistemas e procedimentos paralelos de controle. Esses geraram, dentre outros efeitos, a prestação de informações redundantes por parte dos importadores e exportadores e atrasos na análise das operações pelos órgãos anuentes.

Visando racionalizar os procedimentos relacionados às operações de comércio exterior, o Governo Federal publicou o Decreto nº 8.229, de 2014, que atualizou o Decreto nº 660, de 1992, e instituiu o Portal Único do Comércio Exterior. Trata-se de peça chave na política de facilitação do comércio e ação em completa sintonia com os compromissos internacionais firmados no Acordo sobre Facilitação de Comércio (AFC), concluído da Conferência Ministerial de Bali da Organização Mundial de Comércio (OMC) em dezembro de 2013.

O Programa Portal Único de Comércio Exterior foi lançado em abril de 2014. Observando um cenário de pouca articulação e integração entre os diferentes órgãos de governo e o setor privado, o Brasil elegeu como um dos pilares desse Programa a integração entre os diferentes intervenientes do comércio exterior. Ademais, optou não só pela construção de um guichê único, mas pela reformulação dos processos de importação e de exportação e pelo desenvolvimento de ferramentas de TI que dessem suporte aos novos processos.

A coordenação do Programa Portal Único de Comércio Exterior é realizada de forma conjunta pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), com acompanhamento da Casa Civil e participação dos órgãos públicos anuentes ou intervenientes no comércio exterior e do setor privado. Importa registrar que a gestão para a implementação do Portal Único encontra-se institucionalizada na Comissão Gestora do SISCOMEX, cujo regimento interno foi materializado pela Portaria Interministerial MF/MDIC nº 444, de 2014.

O Portal Único, quando estiver totalmente implementado, vai permitir que as empresas apresentem informações uma única vez aos órgãos federais, o que irá reduzir a burocracia e os custos operacionais de exportadores e importadores. Além disso, seu objetivo é ampliar a transparência ao permitir que as empresas acompanhem pela internet o andamento de suas operações com detalhes. Com as ações do Programa Portal Único de Comércio Exterior, cujas entregas graduais e incrementais estão previstas para ocorrer até o final de 2017, estima-se que a economia anual das empresas que trabalham no comércio exterior supere R\$ 50 bilhões. Tendo como base os dados do Relatório *Doing Business* 2014, do Banco Mundial, a meta final do Programa é reduzir o prazo de exportação de treze para oito dias e o prazo de importação de dezessete para dez dias.

Objetos de Termo de Cooperação Técnica e Operacional entre a RFB e a Aliança Pró-Modernização da Logística Brasileira – Procomex, várias ações conjuntas visando melhorar a prática, a estrutura e o desempenho bem como o suporte logístico na área do comércio exterior

foram implementadas a partir da segunda metade da década 2000. Em diversas reuniões realizadas ao longo de 2012, o Procomex mapeou o fluxo atual de exportação, envolvendo todos os atores e suas ações, assim como os sistemas usados, as informações requisitadas e os problemas existentes. Utilizando-se da capacidade de articulação entre seus membros, o trabalho de análise do processo de exportação identificou alguns gargalos que poderiam ser superados. Tal metodologia de mapeamento foi aplicada para todos os modais de transporte – aéreo, marítimo e terrestre.

De posse desse material e amparado pelo termo de cooperação com a RFB, o Procomex submeteu o Relatório de Mapeamento do Processo de Exportação e Modernização da Exportação Brasileira, que continha o projeto de mapeamento de processos, à avaliação dos técnicos dos órgãos SUARI/RFB e DECEX/SECEX em março de 2013, tornando-se um grande marco nessa parceria.

Visando dar uma resposta à demanda do setor privado, integrantes da RFB, da SECEX, da Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE/CAMEX), das secretarias de fazenda estaduais e dos outros órgãos intervenientes no comércio exterior passaram a se reunir para discutir a reformulação dos procedimentos de exportação apontados pelo trabalho do Procomex. Como última etapa, os órgãos públicos responsáveis pelo sistema atual – RFB e MDIC/Secex - analisaram o trabalho realizado nas reuniões e adicionaram a sua visão ao mapeamento, construindo então um relatório, onde consta a proposta completa de modernização da exportação brasileira.

Seguindo o exemplo da RFB, em 2014, o Procomex e a SECEX/MDIC assinaram um Acordo de Cooperação Técnica, com o propósito de aprimorar a legislação, os procedimentos e os sistemas de comércio exterior, especialmente no âmbito do Programa Portal Único de Comércio Exterior, estabelecido de acordo com o art. 9º-A do Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992.

No início do mês de novembro de 2014, em reunião organizada pelo Procomex e realizada no aeroporto de Viracopos em Campinas/SP, a RFB e a SECEX apresentaram a proposta governamental de uma nova sistemática de Exportação, apresentando possíveis respostas aos gargalos apontados pelos representantes do setor privado ao longo de várias reuniões. Nessa apresentação, diversos fluxos foram explicados pela equipe de ambos os órgãos e discussões foram desenvolvidas com base nesses novos fluxos.

Baseados nesta apresentação os representantes do setor privado se reuniram em dezembro e elaboraram mais de 50 perguntas para colaborar com a Receita Federal e com a SECEX no aprimoramento da proposta de reformulação da exportação. Em uma nova rodada de negociação, realizada em fevereiro de 2015, os técnicos da RFB e da SECEX tiveram a oportunidade de responder às perguntas elaboradas pelos representantes do Procomex.

Paralelamente e com toda a estrutura técnica do Programa já articulada, empregou-se a metodologia de gerenciamento de programas da Receita Federal do Brasil para a organização da gestão do Programa Portal Único de Comércio Exterior. Essa abordagem metodológica permitiu o fracionamento do Programa em seis projetos complementares entre si e estruturaram-se documentos que atendessem as formalidades de ambos os órgãos da Comissão Gestora, buscando oficializar o compromisso dos gestores dos órgãos em seus vários níveis hierárquicos de responsabilidade com o desenvolvimento do Programa.

Dentre esses projetos complementares, o projeto Nova Exportação foi pensado com o propósito de mapear o processo atual de exportação e identificar as necessidades de informação dos órgãos nela intervenientes com o intuito de criar um fluxo contínuo de dados por meio do Portal Único de Comércio Exterior. Dentre os seus objetivos específicos, cabe destacar:

- Realizar o levantamento de normas, processos, sistemas e documentos correlatos ao processo de exportação;
- Levantar informações sobre iniciativas e procedimentos similares;

- Elaborar mapa de competência legal e macrofluxo da informação;
- Mapear processos dos intervenientes e identificar as redundâncias;
- Promover a reengenharia de processos e fluxos;
- Desenvolver e integrar sistemas, inclusive de tratamento administrativo, que permitam o aperfeiçoamento do processo de exportação, integrando a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e demais documentos fiscais eletrônicos;
- Propor a publicação de normas para suportar as alterações no processo de exportação;
- Divulgar a nova sistemática do processo de exportação e
- Capacitar os usuários dos novos sistemas por meio da elaboração de manuais, realização de seminários e criação de tutoriais.

Na primeira fase do projeto, foi realizada a modelagem da situação atual, na qual foram dedicadas aproximadamente 100 horas de reuniões com os órgãos intervenientes com o objetivo de entender e mapear seus processos relacionados ao controle das exportações. Para tanto, foi utilizada ferramenta de suporte para gestão de processos e se contou com o apoio técnico da Coordenação de Gestão de Processos Institucionais – CPROC da RFB. Assim, pode-se elaborar um fluxograma dos processos atuais, desde o tratamento administrativo realizado pelos órgãos anuentes até o aduaneiro pela RFB. Também foi mapeada a atuação das secretarias de fazenda dos estados. Com base nesse mapeamento, foram discutidas e apresentadas sugestões para o aprimoramento do fluxo das exportações brasileiras e dos controles sobre elas incidentes.

Ao finalizar a etapa de análise da situação atual, foram identificados os pontos críticos e principais redundâncias e gargalos existentes no processo de exportação. Desse diagnóstico, avaliou-se a melhor forma de execução do processo. Então, a equipe técnica do projeto partiu para uma proposta de transformação, um redesenho com foco em melhorias e inovações que promovam ganhos significativos e aumentem o desempenho e a competitividade das exportações do País.

Com base nessas ações, o Governo Federal almeja implantar processos e sistemas que tragam benefícios reais aos exportadores e atendam às necessidades dos intervenientes públicos e privados do comércio exterior brasileiro, levando à redução nos prazos e consequentemente nos custos das operações.

Resultado desse esforço, o novo processo de exportação é apresentado a seguir e tem sua implementação, em módulos, prevista para iniciar em 2016.

II. ANÁLISE DOS PROCESSOS ATUAIS

No âmbito da cooperação com o setor privado, representado pela Aliança Procomex, foi realizado o trabalho de mapeamento da situação atual da exportação, com o desenho dos fluxos processuais atuais de exportação nos diferentes modais de transporte, com a anotação dos gargalos apontados pelo setor privado e com propostas de melhoria para o futuro. As conclusões desse trabalho foram compiladas em um relatório apontando os problemas encontrados e propondo soluções. Além do trabalho realizado junto ao setor privado, foi realizado, no âmbito do Projeto Nova Exportação, o mapeamento dos processos dos órgãos

intervenientes¹ na exportação com o objetivo de entender as suas atividades e necessidades de controle e informação.

Neste capítulo, serão discutidos os principais problemas identificados na análise da situação atual e apontar as soluções propostas no novo fluxo de exportação. Tais soluções serão detalhadamente apresentadas no próximo capítulo.

1. EXISTÊNCIA DE SISTEMAS SEM INTEGRAÇÃO PARA A PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES DE EXPORTAÇÃO

O exportador deve acessar e utilizar diversos sistemas informatizados de vários órgãos de governo para prestar informações e viabilizar a operação de exportação. São os principais: Siscomex Exportação Web (processamento do RE), Siscomex Exportação (processamento de DE), SPED (processamento de NF-e) e sistemas relacionados à carga como Siscomex Carga (processamento de cargas no modal marítimo), Mercante (processamento de cargas no modal marítimo modal marítimo), Porto Sem Papel (controle de cargas e embarcações no modal marítimo), Mantra (processamento de cargas no modal aéreo). Além deles, há diversos outros, a depender do produto e do órgão de governo envolvido, como o SIGVIG (produtos controlados pelo Vigiagro do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento), os Sistemas Ibama (emissão de certificados Cites e licenças do Ibama), o DATAVISA (produtos controlados pela Anvisa), dentre outros.

Assim no Relatório de Mapeamento de Processos de Exportação do Procomex concluiu-se haver controle difuso das informações, com redundância de dados que não migram entre os diversos sistemas e atores envolvidos. Apontou-se também que os sistemas careceriam de acesso integrado às informações a fim de que os atores envolvidos tivessem visão mais ampla, precisa e em tempo hábil de dados para tomada de decisões durante o processo. Os altos custos de conformidade para prestar informações e a imprevisibilidade para obter documentos necessários à exportação encareceriam de forma expressiva as exportações brasileiras.

Propôs-se, então, no Relatório a criação de um portal único com acesso de todos os intervenientes na operação de exportação, com as seguintes características: interface única via *Web* entre operadores privados do comércio exterior (exportador, transportador, depositário, operador portuário/aeroportuário etc.) e o governo; integração de dados entre os sistemas envolvidos; eliminação de redundâncias de dados; e gestão do amplo processo de exportação, com acompanhamento e direcionamento dos dados e tarefas para os usuários.

Essa proposta foi aceita pelo governo, que, em 2014, procedeu alteração do Decreto nº 660, de 1992, determinou a criação do Portal Único de Comércio Exterior, no âmbito do SISCOMEX, com as seguintes características:

- Ser um sistema de tecnologia da informação mediante o qual os operadores e intervenientes do comércio exterior poderão encaminhar documentos ou dados exigidos pelas autoridades competentes para importação, exportação ou trânsito de bens a um único ponto de entrada acessível por meio da Internet;
- Proceder à distribuição eletrônica, de modo padronizado e harmonizado, de documentos e dados recebidos por órgãos e entidades da administração pública que os exigirem;

¹ Compreendem os órgãos e entidades da Administração Federal direta e indireta, intervenientes nas atividades de controle das exportações – como os órgãos chamados anuentes (ex.: Anvisa, Mapa, Ibama), a Receita Federal do Brasil e a Secretaria de Portos da Presidência da República – e as Secretarias de Fazenda dos Estados.

- Notificar aos operadores e intervenientes privados no comércio exterior o resultado de análises documentais por meio do próprio Portal, nos prazos previstos na legislação;
- Permitir aos operadores e intervenientes do comércio exterior conhecerem todas as exigências impostas por órgãos de governo para a concretização de uma operação de importação, exportação ou trânsito aduaneiro;
- Uma vez que dados ou documentos já tenham sido recebidos pelo Portal Único de Comércio Exterior, evitar que os mesmos dados ou documentos sejam novamente requisitados pelos órgãos e entidades da administração pública participantes do SISCOMEX, de modo a impedir a prestação repetida de informações a sistemas ou de documentos;
- Com os dados e informações recebidos pelo Portal Único de Comércio Exterior, compor banco de dados unificado do comércio exterior, que permitirá a formação de estatísticas e índices de desempenho;
- Compartilhar acesso às informações com órgãos e entidades da administração pública participantes, no limite de suas competências;
- Permitir o acesso de usuários mediante certificado digital emitidos no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil; e
- Permitir o envio e a recepção de documentos digitais firmados por assinatura digital.

2. NECESSIDADE DE PREENCHIMENTO E ENTREGA DE DOCUMENTOS COM INFORMAÇÕES REDUNDANTES

Para se concluir uma exportação, podem ser necessários diversos documentos, tais como: Nota Fiscal (NF), Registro de Exportação (RE), Declaração de Exportação (DE), Declaração Simplificada de Exportação (DSE), Certificado de Origem, Conhecimento de Carga; Manifesto de Carga, Certificado Fitossanitário. Em muitos desses documentos constam as mesmas informações, que não só devem guardar coerência entre si, mas também são exigidas por diferentes órgãos de governo de forma redundante.

Destaca-se, por exemplo, a duplicidade na prestação de informações e a falta de integração entre o conjunto RE e DE e as notas fiscais. A falta dessa integração gera elevados riscos de erros e inconsistências entre as informações (valores, quantidades, dentre outras) apresentadas nas NFs e nos documentos de exportação. Quando esses erros são identificados, retificações custosas devem ser feitas e há a possibilidade de penalização dos exportadores. Há também um custo elevado para os órgãos fiscalizadores, em particular para RFB na avaliação da conformidade documental durante a conferência aduaneira, o que aumenta o tempo médio de despacho nesses casos.

Para solucionar essa questão, no Relatório de Mapeamento de Processos de Exportação do Procomex, de 2013, propõe-se a criação de um documento único de governo contendo todas as informações necessárias para os controles incidentes sobre as exportações, desde licenças prévias até o desembaraço aduaneiro, inclusive tratamento da carga. Este documento substituiria os atuais RE, DE e DSE e seria constituído com base em notas fiscais eletrônicas de exportação.

A solução proposta pelo Programa Portal Único é muito semelhante à sugerida pelo Procomex. A Declaração Única de Exportação (DU-E) efetivamente substituirá o RE, a DE e a DSE e conterá todas as informações pertinentes a uma determinada operação de exportação. Ainda que substitua três dos documentos existentes, contudo, a DU-E ainda não constituirá o

único documento necessário à operacionalização de uma exportação, dado que normativos e a própria prática internacional e a legislação tributária nacional impõem a utilização de alguns outros documentos. Não obstante, buscar-se-á automatizar o máximo de conferências possível entre a DU-E e outros documentos, por meio da construção de um portal com base em módulos integrados e da integração desse com outros sistemas.

O maior benefício da DU-E em relação à situação atual será a utilização mais eficiente de dados disponíveis em outros documentos para evitar a prestação repetida de informações e acelerar a liberação das mercadorias para exportação. A DU-E tomará proveito dos dados de NF-e, evitando a atual prestação duplicada de dados e riscos de inconsistências entre o documento fiscal e a declaração de exportação. Ademais, estará integrada a uma nova solução para emissão, inclusive em lote, em uma única plataforma harmonizada, de licenças, certificados e outros documentos de exportação que sejam necessários principalmente em virtude de acordos internacionais e regras de países importadores, como certificados fitossanitários. Isso garantirá a validação automática dos dados e reduzirá a redundância na sua prestação, além de evitar, em muitos casos, a própria emissão de anuências para cada saída de mercadorias do território nacional.

3. ETAPAS DESNECESSÁRIAS NAS ANUÊNCIAS DE ÓRGÃOS NA OPERAÇÃO DE EXPORTAÇÃO

Atualmente, o Registro de Exportação é documento prévio ao despacho aduaneiro, que está sujeito à anuência da SECEX em todos os casos e, a depender da mercadoria, à anuência de outros órgãos como requisitos para continuidade da operação. Vale ressaltar que quase na totalidade das hipóteses, a anuência da SECEX está hoje automatizada e é instantânea, a princípio não prejudicando o tempo do processo de exportação, ocorrendo a análise detalhada apenas nas operações cujas características demandam efetivo licenciamento². No Relatório do Procomex, aponta-se que a própria automatização mostra ser essa anuência, por vezes, uma etapa processual desnecessária, ou seja, a licença da SECEX poderia ser dispensada para a maioria das operações. Para essas hipóteses em que a licença da SECEX seria dispensável (RE cuja análise é automática), sugere-se, por tanto, a supressão dessa anuência do processo.

Também foi apontado como problema a sequencialidade obrigatória entre anuência em RE e o início do despacho aduaneiro. Especialmente quando essa anuência demanda a verificação física de mercadorias, o impedimento do início do despacho causa demora excessiva no processo de exportação. Assim, no Relatório do Procomex sugere-se que os órgãos anuentes atuem de forma simultânea em relação ao despacho e sobre um único documento de exportação.

A solução a ser adotada pelo Portal Único segue, em muitos aspectos, a proposta nos trabalhos do Procomex. Com a DU-E, a SECEX não mais precisará autorizar todas as operações de exportação, pois poderá, independentemente da anuência, acessar as informações constantes do documento necessárias para fins de acompanhamento das condições comerciais e elaboração estatística. A mesma forma de trabalho poderá ser empregada em relação a outros órgãos que autorizam exportações mediante anuências em RE apenas com o objetivo de coletar dados.

² Atualmente, somente há a anuência pelo Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX) para exportação de couros e peles de equídeos. Adicionalmente, o Departamento de Estatística e Apoio à Exportação (DEAEX) intervém nas operações para realizar a depuração dos dados e evitar erros de preenchimento por parte do operador que possam afetar as estatísticas geradas pelo departamento. Essa intervenção pode se dar automaticamente mediante alerta para casos mais simples e diretamente com aposição de exigência e centralização da operação para os casos mais discrepantes.

Esses passarão a receber relatórios ou poderão extrair informações acerca das exportações de mercadorias por eles controladas.

Conforme apontado acima, há condições práticas e legais que inviabilizam o uso de um único documento de exportação para todas as autorizações de órgãos de governo. Contudo, a solução a ser adotada pelo módulo de Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos de Exportação (LPCO-Exportação), conforme detalhada em capítulo específico adiante, permitirá o uso de uma única plataforma harmonizada para a obtenção dos documentos públicos necessários à concretização de uma exportação.

Em relação à exportação declarada por meio da DU-E, o maior mérito da ferramenta será o de automatizar a conferência documental. Cabe destacar que é comum o uso de anuências em RE apenas para verificar se a exportação efetiva corresponde ao que foi autorizado pelos órgãos de controle por meios atualmente externos ao SISCOMEX (sistemas ou procedimentos paralelos). Com a concessão de autorização do órgão por meio de LPCO, o batimento de dados entre o que foi licenciado e a operação declarada será totalmente automatizado. Ademais, a anuência a cada saída de exportação poderá ser substituída por licenças mais abrangentes, o que permitirá que uma única autorização (documento LPCO) venha a amparar mais de uma operação declarada, o que reduz a burocracia e os custos associados ao controle governamental das exportações brasileiras.

4. DOCUMENTAÇÃO APRESENTADA EM PAPEL

O Relatório do Procomex apontou os seguintes prejuízos com a elaboração e apresentação de documentos formulados em papel: i) necessidade de requisitar ao interveniente privado sua confecção por motivos não comerciais, mas apenas para atender a fiscalização aduaneira e administrativa; ii) maior dificuldade e custo para o processamento de informações provenientes de documentação em papel para gerenciamento/inserção em sistemas informatizados e controles pertinentes; iii) redundância na apresentação, posto que diversos documentos são apresentados a autoridades distintas; iv) atraso no processo, haja vista a necessidade da confecção, impressão e apresentação dos documentos em diversas etapas, o que acarreta custo ainda maior ao exportador e demais intervenientes (maior necessidade de mão-de-obra, maior custo de armazenagem etc.); e v) maior *lead time* (tempo de espera), prejudicando a imagem do exportador brasileiro e sua competitividade no cenário internacional.

A redução com vistas à eliminação, dentro do possível, da tramitação de documentos em papel para fins de controles governamentais sobre operações de exportação foi estabelecida como uma das primeiras metas do Programa Portal Único de Comércio Exterior. Em meados de 2014, a Receita Federal acabou com a exigência então vigente de apresentação de documentos em papel para todas as operações de exportação parametrizadas em canal verde. Naquele momento, os documentos apresentados em papel passaram a ser exigidos apenas nos casos de conferência aduaneira, ou seja, em menos de 10% das exportações. Em paralelo se trabalhou no desenvolvimento e lançamento do módulo de Anexação Eletrônica de Documentos, lançado em 15 de dezembro do mesmo ano.

Ao longo de 2015, a utilização da ferramenta de Anexação Eletrônica de Documentos foi progressivamente expandida para substituir a apresentação de documentos de papel, por parte dos exportadores e importadores, por versões digitais ou digitalizadas com assinatura digital. Os primeiros órgãos a aderirem ao sistema foram a SECEX e a RFB. Com a presente integração da Declaração de Importação e a futura integração do novo módulo do Siscomex para a apresentação de declarações de exportação com o módulo de Anexação Eletrônica de Documentos do Portal Único, a RFB deixará de exigir documentos em papel, inclusive nas hipóteses de conferência aduaneira.

Igualmente, o sistema passou a ser utilizado, ainda em 2015, por quase todos os órgãos anuentes que demandavam a entrega de documentação em papel, devendo essa adesão se generalizar (aos últimos órgãos e aos últimos processos) já nos primeiros meses de 2016. Em vista do lançamento do módulo Anexação, entre outras iniciativas do Programa, 95% das anuências na exportação já podem ser realizadas sem a apresentação de documentação em meio físico. No caso das importações, esse número chega a 97% dos processos.

5. QUESTÕES RELATIVAS AO DESPACHO DE EXPORTAÇÃO

O Relatório do Procomex, de 2013, apresentou os seguintes como principais problemas relacionados ao despacho aduaneiro de exportação: a parametrização para conferência aduaneira em lotes e com horários predeterminados, gerando uma lacuna entre a declaração de exportação e o resultado da parametrização para conferência aduaneira; e a necessidade de recepção de documentos em papel para se dar início ao despacho, ambos atrasando o início o desembaraço da mercadoria.

No que diz respeito aos atrasos decorrentes da recepção de documentação em papel como requisito para o início do despacho de exportação, viu-se que solução para o problema já está sendo trabalhada no âmbito do Programa Portal Único de Comércio Exterior. A entrega de documentação passou a ser exigida somente quando a exportação é parametrizada para conferência aduaneira (canais laranja ou vermelho). Com a futura integração do novo módulo do Siscomex para a apresentação de declarações de exportação com o módulo de Anexação Eletrônica de Documentos do Portal Único, a RFB deixará de exigir documentos em papel, inclusive nas hipóteses de conferência aduaneira.

Em relação à seleção para conferência aduaneira, o novo gerenciamento de riscos de exportação utilizará novas e modernas metodologias e não trabalhará sobre lotes, mas atuará de forma individualizada sobre cada declaração de exportação (DU-E). Ou seja, a seleção para conferência aduaneira ou dispensa de conferência aduaneira ocorrerá imediatamente após o registro da DU-E e da recepção de carga, acabando com os atrasos nesse procedimento. Essa solução, conforme detalhada em capítulo próprio deste documento, está em sintonia com a proposta no Relatório do Procomex.

Outro problema apontado diz respeito ao despacho fracionado, quando as dimensões da mercadoria a ser exportada e características do transporte obrigam a sua saída do país em partes divididas em diferentes lotes. No modelo atual, tanto a informação da presença de carga como do desembaraço são apresentadas considerando-se o total da carga. Ocorrem, assim, duas situações problemáticas. Como a presença de carga é informada pela totalidade dos lotes já na chegada do primeiro lote, o sistema demonstra um fato incorreto, pois desconectado da realidade: toda a carga estaria presente no recinto aduaneiro sendo que apenas o primeiro lote foi apresentado. Por outro lado, como não há nenhum registro no sistema das saídas parciais dos lotes, temos cargas que já foram efetivamente exportadas (já ocorreu a transposição de fronteira), porém, no sistema, elas ainda constam como não desembaraçadas. Por essas insuficiências do sistema atual, é comum que o controle do despacho de exportação fracionado seja feito por meio de anotações e carimbos no verso do extrato impresso da Declaração de Exportação. Para cada lote liberado, a informação é assentada nas vias impressas do extrato. O procedimento exposto é moroso e também bastante inseguro, posto que manual, e não reflete o que de fato ocorre do ponto de vista logístico.

Com a implantação do novo fluxo de exportação pelo Portal Único, não mais existirá o atualmente denominado despacho fracionado. Isso porque, de fato, é o embarque que eventualmente necessita de ser fracionado e não o procedimento de despacho. A situação mencionada deverá então ser tratada como uma exportação normal, com a distinção de que seu

embarque para o exterior dar-se-á em mais de um veículo. Esses casos serão identificados no sistema pela existência de mais de uma informação de embarque, as quais, no seu total, equivalerão ao total da exportação, sendo cada fração de carga controlada individualmente pelo sistema, mas sem fugir à regra geral do despacho aduaneiro de exportação. O embarque fracionado poderá ser informado já no momento da elaboração da DU-E ou posteriormente, se necessário. O módulo CCT (ver capítulo específico) registrará a saída de cada lote e providenciará o controle das quantidades restantes com vistas à averbação da DU-E após a saída do último lote.

Por fim, outra dificuldade apontada no Relatório do Procomex diz respeito aos casos em que há a necessidade de embarque da carga antes da conclusão do despacho aduaneiro, a exemplo da exportação de granéis. Nesses casos, a autorização para embarque antecipado se processa com base em formulário em papel denominado PEM (Pedido de Embarque de Mercadoria). A análise do PEM toma por base a verificação dos dados do Registro de Exportação (RE) e demais informações e documentos apresentados pelo exportador, que podem variar conforme a unidade local da RFB que jurisdiciona o recinto alfandegado. O controle das autorizações de embarque é oneroso devido à falta de automação. O procedimento de despacho a posteriori com base em PEM não mais será necessário a partir da implementação do novo processo de exportação, isso porque a DU-E será construída de modo a possibilitar que os casos atualmente existentes de embarque antecipado tenham seu despacho aduaneiro de exportação processados de maneira quase idêntica às demais hipóteses. A maior flexibilidade de complementação e retificação de dados, mesmo após iniciado o despacho, que deverá caracterizar a DU-E, fará com que o procedimento de autorização de embarque seja desnecessário, uma vez que essa operação será avaliada pelo módulo de gerenciamento de risco e a nota fiscal de exportação correspondente incluída na DU-E após o embarque da carga. Por meio do módulo CCT, será possível exercer controles mais eficientes sobre a autorização para embarque antecipado, o carregamento e a averbação da carga.

III. FLUXO GERAL DO NOVO PROCESSO DE EXPORTAÇÃO

O fluxo geral do novo processo de exportação compreende o processo físico de movimentação das cargas a serem exportadas e o processo informacional pertinente à declaração de exportação referente às mercadorias constantes dessas cargas. Quando exigidos pela legislação, há também processos para a obtenção de licenças, autorizações, permissões, certificados ou outros documentos públicos que podem amparar exportações. O objetivo do novo fluxo de exportação é garantir a eficiência de cada uma dessas linhas processuais e, principalmente, a eficiência na sua inter-relação.

Cada uma dessas linhas processuais, movimentação de carga, declaração de exportação e requerimento de documentos públicos que amparam exportações, poderão, no novo fluxo, correr em paralelo em relação à outra, havendo uma convergência entre elas ao final do fluxo geral para a concretização da exportação. Cada uma também terá um módulo de sistema para sua gestão. Apesar de independentes, esses módulos atuarão de forma integrada e darão suporte a um fluxo centralizado de informações.

A declaração de exportação será denominada Declaração Única de Exportação (DU-E). Ela compreenderá as informações de natureza comercial, administrativa, aduaneira, fiscal e logística que caracterizam a operação de exportação das mercadorias nela declaradas. Será o documento de base para o despacho aduaneiro e deverá, portanto, abranger todas as mercadorias contidas em uma remessa de exportação. A base de suas informações será a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), cujos dados serão complementados por outros exigidos para a conclusão da exportação.

Com base nas informações prestadas na DU-E, o Portal Único informará o tratamento a ser aplicado pela Administração Pública à exportação, em virtude da legislação vigente, e apontará as necessidades de exigências documentais adicionais e de intervenção governamental nessa operação, se houver.

A movimentação da carga de exportação, desde a sua entrada em recinto aduaneiro até o seu embarque para o exterior será controlada pelo Módulo de Controle de Carga e Trânsito de Exportação (CCT), que será integrado ao da DU-E, cabendo a cada interveniente acessar diretamente esse módulo e prestar as informações correspondentes. O CCT também apresentará a todos os intervenientes envolvidos as informações pertinentes à situação da carga, assim como a sua liberação para embarque, facilitando o controle e execução de sua logística.

A DU-E poderá ser elaborada e registrada em qualquer momento em relação à entrada da carga em recinto alfandegado. Contudo, o despacho aduaneiro de exportação somente será iniciado a partir da coincidência desse registro com a recepção registrada pelo depositário no CCT, o que caracterizará a “apresentação da carga para despacho”. Ou seja, o despacho se iniciará automaticamente quando houver uma DU-E devidamente registrada e a carga for recepcionada para esse fim pelo depositário. Após o registro da DU-E, a mercadoria poderá ser selecionada ou não para conferência aduaneira por meio de ferramentas de gerenciamento de risco ou da intervenção direta da fiscalização da RFB. A não seleção para conferência aduaneira ou a sua conclusão pela RFB em módulo específico do sistema será registrada e no módulo CCT e essa informação compartilhada com o módulo DU-E. Contudo, a mercadoria somente será considerada desembaraçada e, portanto, liberada para embarque, caso não houver nenhuma pendência administrativa de competência de outros órgãos de governo registrada no sistema. Havendo pendências, a operação ficará aguardando a conclusão para que se dê o desembarço ou para que o embarque seja permitido.

Os controles administrativos exercidos por órgãos distintos da RFB que eventualmente incidam sobre a exportação poderão ocorrer paralelamente ao despacho aduaneiro. Ou seja, via de regra, a atuação do órgão anuente, quando exigida, não é pré-requisito para início do despacho aduaneiro. Contudo, para que a mercadoria seja desembaraçada e liberada para embarque, haverá, conforme o caso, a necessidade de anuência de todos os demais órgãos competentes além da RFB. Essas exigências de atuação governamental, em sua maioria, se materializam na obtenção de licenças, autorizações, certificados, entre outros documentos. No sistema que abarcará o novo processo de exportação, será desenvolvido um módulo específico para essas necessidades, denominado Licenças, Permissões, Certificados e Outros documentos (LPCO). Esse módulo estará pronto para receber solicitações de análise e emissão de documentos de forma paralela e independente do registro da DU-E.

Cabe mencionar, por fim, que, a depender das características da carga, o fluxo geral poderá sofrer pequenas variações. Essas diferenças serão abordadas nos detalhamentos que se seguem.

O fluxograma referente ao Fluxo Geral do Novo Processo de Exportação se encontra no Anexo I

1. DECLARAÇÃO ÚNICA DE EXPORTAÇÃO – DU-E

No novo processo de exportação, a operação terá por base a Declaração Única de Exportação (DU-E), que substituirá os atuais Registro de Exportação (RE), Declaração de Exportação (DE), em suas versões na *Web* e no grande porte, e Declaração Simplificada de Exportação (DSE). A DU-E será, assim, o documento eletrônico que compreenderá informações de natureza comercial, administrativa, aduaneira, fiscal e logística que

caracterizam a operação de exportação das mercadorias nela contidas. A DU-E será empregada para a realização dos controles aduaneiro e administrativo incidentes sobre a operação, inclusive realizados posteriormente ao embarque da exportação. Ela também será a base para apuração estatística das exportações do Brasil.

Os registros, dados, documentos (digitalizados) e códigos os documentos eletrônicos de controles obtidos no LPCO necessários ao longo do processo de exportação serão informados diretamente na DU-E, uma única vez, na medida de sua disponibilidade, pelo interveniente privado ou público que deles dispuser.

Tanto quanto for possível, haverá integração da DU-E com outros sistemas públicos e privados, de maneira a evitar a redundância ou inconsistência na prestação de informações. Os dados poderão ser registrados diretamente na DU-E e essa os transmitirá para os demais sistemas ou, se as informações já tiverem sido prestadas nesses outros sistemas, eles serão transmitidos para a DU-E.

Modalidades e tipos de exportação

As modalidades e tipos de exportação disponíveis para o registro da DU-E, serão os seguintes:

Modalidades:

- Exportação Normal – com registro da declaração antes do embarque da mercadoria para o exterior. Incluem o despacho domiciliar (qualquer um realizado fora de recinto aduaneiro), o embarque fracionado (além do atualmente chamado de “despacho fracionado”, qualquer outro em que haja o embarque para o exterior em mais de um veículo ou, se no mesmo veículo, mas para consignatários diferentes) e a “exportação com saída ficta”. Todos esses casos serão identificados no sistema por um código de enquadramento do despacho ou da operação, mas sem fugir à regra geral do despacho aduaneiro de exportação.
- Declaração a posteriori – com registro da declaração após o embarque da mercadoria para o exterior, aplicável apenas aos casos em que não há controle prévio da recepção e embarque da carga no sistema, tais como as exportações para fornecimento de combustíveis e alimentos para consumo de bordo em veículos em viagem internacional e produtos vendidos a viajantes.

Tipo:

- Exportação Própria - realizada pelo próprio exportador³;
- Exportação Porta a porta - processadas pelos Correios ou por empresas de transporte expresso internacional (courier);
- Exportação Consorciada - quando duas ou mais empresas se juntam para atender a uma mesma exportação, cada qual produzindo uma parte das mercadorias exportadas⁴;

3 No caso de “exportação própria” as figuras do exportador e do declarante se confundem.

4 Atualmente tal operação só é possível por meio de empresas “trading”. Esse tipo de exportação permitirá que cada empresa tenha seu próprio item na DU-E, correspondente à parte que lhe cabe na exportação, assim como

- Exportação por Conta e ordem - quando uma empresa é contratada por outra para, em nome desta, executar o despacho aduaneiro de exportação e outras atividades ligadas à logística da exportação⁵.

A fim de viabilizar os novos tipos de exportação, será criado o conceito de declarante da mercadoria exportada. Será ele o responsável pela prestação da DU-E e por providenciar o despacho aduaneiro em seu nome (o declarante é o próprio exportador) ou em nome de um ou mais exportadores. O declarante também poderá exercer, nos limites legais, outras atividades relacionadas à operação de exportação para a qual tenha sido contratado.

Elaboração da DU-E

Haverá duas formas básicas de elaboração da DU-E:

- Com Importação dos dados da NF-e, com posterior complementação dos dados exigidos não constantes da nota. O declarante indicará as NF-es com as quais iniciará a elaboração da DU-E e preencherá as demais informações manualmente no sistema;
- Sem importação dos dados da NF-e - para os casos previstos em norma de dispensa de NF-e ou utilização de NF-e em formulário⁶, devendo ser preenchidas todas as informações da nota referentes às mercadorias a serem exportadas e as informações adicionais requerida na DU-E; e

Essa prestação de informações poderá ocorrer mediante preenchimento manual em tela ou por meio da utilização de estrutura própria (*Webservice*). Nesta, o declarante enviará por meio de *webservice* a DU-E previamente elaborada por ele, indicando quais itens de NF-e deverão ser associados a quais itens da DU-E, possibilitando assim ao sistema povoar os campos da Declaração com as informações originárias das NF-e declaradas. O documento enviado também deverá conter os demais dados exigidos para a DU-E não constantes da NF-e. A declaração será apresentada eletronicamente por meio de arquivo do tipo *xml* para o *webservice* do Portal Único, sem necessidade de acesso ao sítio eletrônico na Internet. A formatação do arquivo *xml* será definida com a participação dos intervenientes privados.

A DU-E será formada por uma parte comum, com informações que servem a todos os seus itens, e informações específicas de cada item. Os dados que serão exigidos para o preenchimento da DU-E serão semelhantes aos hoje requeridos no RE, na DE e na DSE. Contudo, o modelo de dados da DU-E terá por base o novo Modelo Brasileiro de Dados de Comércio Exterior que está sendo construído, no âmbito do Programa Portal Único, de forma harmonizada com Modelo de Dados da Organização Mundial de Aduanas para declarações aduaneiras.

No momento da elaboração da DU-E, informações idênticas que se repetirem em mais de um item poderão ser preenchidas de uma só vez, por exemplo, a condição de venda, o código

receber o pagamento por esta parte individualmente ou ainda obter financiamento da sua exportação, o que hoje não é possível.

⁵ Essa operação difere daquela intermediada por empresas “trading”, quando as mercadorias são vendidas a esta, com fim específico de exportação.

⁶ As exportações com NF formulário ou sem NF-e são raras, mas existem. Elas não serão tratadas como um tipo específico de exportação, pois não alteram o fluxo da exportação, mas apenas o preenchimento da DU-E, pois, nesses casos, todas as informações constantes da DU-E terão que ser prestadas manualmente pelo declarante.

de enquadramento, entre outros. Da mesma forma, eventuais edições de itens da DU-E poderão ser feitas item a item ou em bloco.

Na hipótese de preenchimento com base em NF-e, o declarante deverá indicar as notas fiscais (chave de acesso) das mercadorias que ele pretende exportar. Com os dados relevantes das NF-es e após algumas críticas e validações (habilitação do exportador no comércio exterior⁷, se as NFs são do exportador, se elas estão autorizadas para exportação, se todos os itens de NF-e estão alocados à DU-E, se as NFs não estão canceladas, dentre outras), o sistema preencherá automaticamente a DU-E povoando cada um de seus itens com os dados do item correspondente na NF-e. Uma NF-e só poderá ser vinculada a uma DU-E, enquanto uma DU-E poderá conter várias NF-es.

Dados específicos das NF-es como subitem de NCM, descrição, quantidade e unidade comercial migrarão diretamente do Ambiente Nacional da NF-e /SPED para a DU-E correspondente. A quantidade dos bens exportados constantes de uma NF-e serão captados, na “unidade comercial” e na “unidade tributável”⁸. Cumpre destacar que apenas itens de nota fiscal com o CFOP do grupo 7.000 (saídas para o exterior) poderão ser alocados a uma DU-E.

O item de DU-E será especificado no nível de subitem (8 dígitos) da NCM. Essa informação terá origem na NF-e, ressalvado o preenchimento manual. Contudo, informações complementares como características adicionais da mercadoria e o enquadramento da operação também deverão ser prestadas. Quando necessário, por motivos de controle aduaneiro ou administrativo, detalhamento de mercadorias além de sua classificação e descrição na NCM será demandado mediante o preenchimento de atributos conforme tabela apresentada pelo sistema. As características desses atributos serão apresentadas a seguir.

Uma DU-E poderá ter um ou mais itens. O item da DU-E corresponde a uma mercadoria determinada contida na declaração. As informações básicas do item da DU-E correspondem às informações de um item de nota fiscal. Assim, cada item da DU-E estará vinculado a um único item da nota fiscal que instruir o despacho de exportação, sendo a recíproca verdadeira.

Haverá referências eletrônicas entre NF-es para algumas situações, tais como: NF-e de devolução ou retorno ao estabelecimento; NF-e complementar; NF-e de exportações indiretas; entre a NF-e de exportação originária de NF-e de remessa para formação de lote; entre as NF-es “filhas” e a NF-e “mãe” (quando a mercadoria chega ao recinto aduaneiro transportada em mais de um veículo); NF-e de transferência para outro local; e NF-e de venda para o mercado interno.

Quando da elaboração da DU-E, o exportador também poderá preencher o número de Referência Única da Carga (RUC). Esse número deverá seguir o padrão a ser definido pela RFB com base na recomendação da Organização Mundial de Aduanas para a *Unique Consignment Reference*. Caso não haja o preenchimento pelo exportador, o sistema designará um número de RUC referente à DU-E em questão no momento do registro. Esse número, entre outros, possibilitará o rastreamento de uma dada carga desde o Brasil até o seu destino no exterior.

Para atender algumas restrições ou exigências especiais de tratamento administrativo, o exportador deverá requerer junto aos órgãos de governo licenças, permissões, certificados ou outros documentos, solicitação que, no Portal Único de Comércio Exterior, ocorrerá por meio do Módulo LPCO. Os códigos de documentos emitidos no Módulo LPCO que amparam a

7 Algumas operações poderão ser realizadas por declarante habilitado, mas exportador não habilitado, fundamentalmente aquelas realizadas pelos Correios e empresas de Courier (operações porta a porta).

8 Essa unidade tem a mesma finalidade da “unidade de medida estatística” atualmente utilizada pelo Siscomex. Essa unidade já está sendo trabalhada no âmbito do grupo XML da Nota Fiscal Eletrônica, de maneira a utilizar como referência a recomendação da OMA para unidades estatísticas, que é a mesma referência a ser utilizada na DU-E.

exportação de itens presentes na DU-E deverão ser nela informados. Assim, após a emissão do documento requerido pelo órgão, o exportador deverá vincular seu LPCO emitido à sua operação declarada, informando código correspondente na respectiva DU-E e podendo assim concretizá-la. Via de regra, a informação dos LPCO que amparam a exportação de mercadorias contidas na DU-E poderá ser feita mesmo após o registro desta, contudo, em certas situações, a falta dessa informação impedirá o desembaraço aduaneiro ou o embarque da mercadoria para o exterior.

Eventuais documentos necessários à instrução da DU-E serão a ela diretamente anexados em campo próprio a que corresponder o documento, ficando armazenados automaticamente no sistema. Isso dispensará a criação manual de um dossiê eletrônico que ocorrerá automaticamente no módulo Anexação Eletrônica de Documentos e continuará permitindo que um único upload de documento possa ser vinculado a várias declarações. As únicas exceções à anexação eletrônica e direta serão os casos em que, por força de dispositivos de acordos internacionais, for exigida a apresentação aos órgãos de governo do documento em papel.

Concluído o preenchimento da DU-E, o declarante poderá enviá-la para análise ou registro ou salvá-la para uso futuro. Para salvar a DU-E, o declarante deverá indicar um nome/número para ela ou adotar uma identificação aleatória gerada pelo sistema. Se a DU-E não for registrada, tanto as NF-e quanto a RUC nela utilizadas permanecerão livres para uso em outra DU-E, até que haja um registro.

O declarante poderá ainda registrar suas “demandas próprias” para uma dada DU-E, tais como, necessidades de certificado de origem para a operação; inspeção pré-embarque de empresas certificadoras cadastradas no sistema; autorização da SEFAZ para armazenagem em regime de Depósito Alfandegado Certificado; ou qualquer outra demanda que diga respeito a sua operação, mas que não seja uma exigência dos órgãos de controle do comércio exterior brasileiros. O declarante deverá indicar também se o não cumprimento dessa demanda deve impedir o embarque da mercadoria para o exterior, pois, se for esse o seu desejo, ao final do processo, o sistema registrará o desembaraço aduaneiro das mercadorias, mas impedirá o seu embarque, até ordem contrária ao embarcador⁹.

A armazenagem das DU-Es elaboradas e ainda não enviadas para registro poderá ser feita no próprio Portal, em PGD, em estrutura própria, ou qualquer outra forma que for julgada conveniente. Em qualquer caso, elas poderão ser localizadas pela RUC ou por alguma identificação criada pelo exportador. Antes de formalizar o registro da DU-E, o exportador poderá solicitar um diagnóstico do sistema, que fará validações acerca das informações prestadas com parâmetros de consistência do sistema e com o tratamento administrativo de modo a apontar possíveis erros e informar eventuais pendências de documentação exigida para a exportação. Vale ressaltar, contudo, que no diagnóstico, não há validações com o gerenciamento de risco.

Detalhamento de mercadorias por meio de atributos

A Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), que deriva do Sistema Harmonizado (SH) de Designação e de Codificação de Mercadorias, elaborado e atualizado pela Organização Mundial de Aduanas – OMA, constitui atualmente a base para a classificação de mercadorias nas operações de comércio exterior do Brasil. Ao SH, formado por códigos de seis dígitos,

⁹ Será criada funcionalidade específica para esses impedimentos e desimpedimentos após o registro da DU-E.

foram agregados o sétimo e o oitavo dígitos, para formação da NCM, de maneira a permitir descrições mais detalhadas de mercadorias transacionadas para atendimento das especificidades do Mercosul. Em certos casos, contudo, mesmo o maior detalhamento pela NCM é insuficiente para a individualização de produtos, principalmente quando enquadrados em códigos de conteúdo amplo, como os descritos apenas com as expressões “outras” ou “outros”. Dessa forma, a NCM, por si só, não tem sido capaz de prover a quantidade e qualidade de informações necessárias sobre determinados produtos aos intervenientes públicos e privados do comércio exterior brasileiro.

Não raro, os operadores de comércio necessitam apresentar uma vasta matriz de informação para as autoridades governamentais a respeito dos produtos que comercializam. Tais dados podem incluir identificação do produto, nome comercial, classificação, categorização, ingredientes, processo de fabricação, composição, critérios sobre conformidade do produto, entre outras características. Nesse sentido, intensifica-se a utilização de outros sistemas de classificação e identificação de produtos que, além de concorrer entre si, engendram a redundância na prestação de informações.

A necessidade de maiores informações sobre as mercadorias é hoje suprida pela existência de esquemas adicionais de classificação. O Governo Brasileiro tem se valido da Nomenclatura de Valor Aduaneiro e Estatística (NVE), administrada pela Receita Federal do Brasil, e de Destaques de Mercadoria, administrados pela Secretaria de Comércio Exterior em coordenação com os demais Órgãos Anuentes. Como ambos os sistemas têm estruturas distintas, o operador privado de comércio exterior se depara com a necessidade de classificar adequadamente seu produto em sistemas paralelos, que não guardam relação harmônica ou coerência entre a NCM, os Destaques ou a NVE. Ademais, observa-se que outras demandas de prestação de informação ocorrem de maneira descentralizada (dentro e fora do Siscomex) e dão origem a dados não padronizados e de difícil gerenciamento (fornecidos em campos livres de informações complementares ou por meio de documentação adicional).

Para solucionar essas questões, tem-se desenvolvido, no âmbito do Programa Portal Único de Comércio Exterior, a proposta de um sistema de classificação híbrido, que conjuga a estrutura hierarquizada do Sistema Harmonizado e da NCM com uma camada de atributos a essa associáveis. Entende-se por atributo o que é próprio ou particular a uma mercadoria, o que a diferencia, individualiza. Um ou mais atributos podem ser vinculados à mesma NCM e os sistemas que compõem o Portal Único irão requerer o preenchimento da informação pertinente ao atributo da mercadoria em virtude do código preenchido no campo NCM. Quando exigido, esse preenchimento será obrigatório, impedindo envio de declarações e pedidos em caso de omissão. Usando essa camada adicional de informação padronizada, as empresas podem garantir o correto reconhecimento dos produtos não só através da cadeia de suprimentos, mas na prestação de informações aos órgãos intervenientes no Comércio Exterior, facilitando e agilizando suas análises.

O Cadastro de Atributos do Portal Único se assemelha a conceitos já trabalhados internacionalmente, como o *Global Product Code* (GPC), criado pela Instituição GS1, responsável pela administração do sistema internacional de código de barras, ao permitir que aos códigos da NCM sejam associados atributos para detalhar as diversas características que os produtos possam assumir. Essa natureza híbrida garante ao mesmo tempo robustez e flexibilidade a esse sistema. Assim, o sistema de atributos pode perfeitamente atender às distintas necessidades dos órgãos intervenientes no comércio exterior, bem como beneficiar o setor privado.

A flexibilidade, por exemplo, é vantagem que advém da possibilidade de inclusão de campos que não precisam necessariamente manter relação com a estrutura do SH. Essa sistemática tem potencial para substituir os Destaques de Mercadoria e os códigos utilizados pela NVE, uma vez que as informações contidas nesses códigos poderão ser coletadas por meio

desses campos de informação. De forma semelhante, as informações complementares para fins estatísticos, quando necessárias, poderão ser mais eficientemente implementadas. Neste caso, se a informação requisitada se refere a um valor numérico, a utilização de atributos apresenta vantagem sobre os códigos da NVE e dos Destaques de Mercadoria, pois não estão limitados a trabalhar com intervalos ou faixas de valor (por exemplo: “capacidade entre 500 ml e 1000 ml”). Por meio dos atributos, será possível coletar valores que correspondem exatamente à característica da mercadoria em campo numérico pré-formatado.

É importante ressaltar que o sistema será capaz de validar e aplicar regras de negócio sobre os valores dos atributos. Dessa forma, dependendo dos valores declarados, o sistema será capaz tanto de direcionar a operação de comércio exterior para anuência de determinado órgão de governo, como de sensibilizar o gerenciamento de risco administrativo ou aduaneiro para alertar sobre uma eventual desconformidade na operação.

Para a gestão da criação e alteração de atributos será criada uma estrutura de governança no âmbito do Portal Único. Uma comissão técnica implantará a associação de certo atributo a determinada NCM de forma a manter a harmonização dos dados de comércio exterior no Brasil e a evitar a prestação redundante de informações pelos intervenientes privados. Pretende-se que a sistemática de utilização de atributos de produtos, dinamicamente associados aos códigos da NCM, venha a suprir a necessidade de informação tanto dos órgãos de governo como do setor privado, de forma flexível e eficaz. Por fim, acredita-se que a utilização dessa sistemática produzirá bons ganhos em termos de facilitação de comércio, uma vez que unificará o meio pelo qual informações adicionais sobre as mercadorias são solicitadas e a forma como são prestadas, conferindo-lhes maior clareza e utilidade.

A DU-E sempre pedirá o preenchimento da informação pertinente ao atributo da mercadoria quando houver preenchimento no campo de NCM de código de subitem que conte com atributo a ele vinculado. O atributo então se apresenta como campo dinâmico dos formulários. Visto que o conjunto de código da NCM com seu atributo vinculado é valor passível de definição de regra de tratamento administrativo a ele vinculado, caso a declaração esteja sendo preenchida pelo declarante e novo atributo for vinculado a código da NCM referido nesse documento, deverá ser preenchido o formulário atualizado em seu lugar, não sendo aceito pelo sistema o envio do formulário prévio à alteração. DU-E já registrados não precisariam ser atualizados, a não ser quando a alteração esteja vinculada a tratamento administrativo impeditivo de embarque. Neste caso, a numeração e o status da DU-E continuariam os mesmos, mas surgiria uma pendência de preenchimento. DU-E desembaraçada não sofre alteração.

Registro da DU-E e validação de tratamento administrativo

Quando a DU-E for enviada para registro, o módulo de tratamento administrativo avaliará o cumprimento de todas as regras comerciais e administrativas estabelecidas pela legislação pertinente para a operação. O sistema também consultará novamente a base nacional da NF-e ou SEFAZ de origem para validar as informações da DU-E e verificar se as NF-e continuam autorizadas, se todos os seus itens estão alocados naquela DU-E e se nenhum deles já foi alocado em outra DU-E. As eventuais pendências serão informadas.

Com base nas informações prestadas na DU-E, e nos parâmetros de tratamento administrativo, o Portal Único informará o tratamento a ser aplicado pela Administração Pública a exportação em virtude da legislação vigente e apontará as necessidades de intervenção governamental na operação (ver abaixo a possibilidade Consultar Incidência de Tratamento Administrativo). Ou seja, será informado ao exportador e registrado na DU-E se a exportação conta com alguma restrição ou exigência especial (certificações, licenciamentos, autorizações, inspeções físicas ou documentais, proibições, etc.) em virtude de características da mercadoria

ou da operação, tais como, destino, origem, exportador, fundamentação legal, e aspectos comerciais, fitossanitários, ambientais, de segurança, entre outros.

Diferentes tratamentos administrativos serão aplicáveis às exportações e incidirão sobre as operações, quando parâmetros, definidos em lei e registrados no sistema, estiverem presentes. Os possíveis resultados da validação de tratamento administrativo gerida pelo sistema são os seguintes:

i) Exportação sem restrição: não há exigência além das aduaneiras para a exportação;
ii) Alerta: não há necessidade de intervenção de órgãos de governo distintos da aduana para a conclusão da operação, porém há informação prestada pelo sistema aos exportadores acerca de fato relevante relacionado à operação;

iii) Proibição: em vista de certa proibição legal, esta finalidade não permite que a DU-E seja registrada em virtude de proibição de exportação relacionada a algum de seus itens. É informada a motivação da proibição pelo sistema. Para a concretização do registro, será necessária a correção da informação ou exclusão do item proibido; e

iv) Necessidade de LPCO ou de inspeção documental ou física por autoridade não aduaneira: um ou mais itens da DU-E deve estar respaldado por um LPCO compatível e válido ou deve passar por inspeção documental ou física por órgão competente distinto da RFB. Caso se tratar de necessidade de LPCO, sem necessidade de inspeção, deverá ser informado na DU-E o código de um documento emitido no módulo LPCO, válido para a operação a ser realizada. Na hipótese de inspeção documental ou física, poderá ser exigida a prestação de informações complementares à declaração, mediante formulário específico do módulo LPCO.

O resultado do tratamento administrativo diz respeito a cada item da DU-E, prevalecendo para o total da carga sujeita a despacho de exportação o tratamento mais restritivo dos seus itens. Ou seja, se a maioria dos itens da DU-E tiver tratamento de exportação sem restrição, mas um dos itens for proibido, é vedado o registro da DU-E referente à exportação de todas as mercadorias nela declaradas até que seja excluído o item proibido. Se para a saída de algum item houver necessidade de obtenção de documento no módulo LPCO, o desembaraço de todos os itens contidos na DU-E estará sujeito à obtenção e vinculação desse documento.

Nas hipóteses de necessidade de LPCO, a validação da vinculação de LPCO emitido com a DU-E correspondente ocorrerá de forma totalmente automatizada pelo sistema. De posse de código identificador do LPCO emitido, o exportador poderá atender pendência de obtenção de documentos exigidos pela legislação, excetuados os de caráter aduaneiro, que sejam requisitos para a concretização de sua operação.

Um tratamento de necessidade de LPCO deverá ser contemplado por um modelo de LPCO específico (autorização de um órgão específico para exportar determinados produtos, por exemplo). Não poderão ser vinculados diferentes tratamentos administrativos a um mesmo modelo de LPCO, de modo que o sistema informará ao declarante da DU-E a exata obrigação administrativa que deverá cumprir, com o devido amparo legal. Evitar-se-á assim a existência de formulários genéricos que, muita vez, demandam informação desnecessária ou mesmo incoerente com certa operação.

No momento do registro da DU-E, se já informado um número de LPCO, o sistema avaliará se este número de LPCO é válido, está vigente e é compatível com as mercadorias listadas na DU-E em questão, para as quais há a necessidade de apresentação do documento. Depois das validações, o Módulo LPCO retornará as informações necessárias ao Módulo da DU-E para que as pendências em questão sejam atendidas. Isso poderá ser visualizado pelo exportador por meio da alteração da sinalização da pendência de vermelho ou amarelo para verde, como explicado abaixo.

Via de regra, o registro da DU-E independe de eventuais autorizações ou licenças ou apresentação de documentos não exigidos para a fiscalização aduaneira, havendo a vedação de registro somente para operações proibidas. Assim, as exigências administrativas poderão ser

satisfeitas ao longo do processo de despacho de exportação ou mesmo de forma totalmente desconectada da operação em si. Nesse caso, a informação sobre o documento emitido pela autoridade administrativa no LPCO deverá ser prestada pelo exportador na DU-E mesmo posteriormente ao seu registro. Quando o documento emitido no LPCO for requisito para a saída da mercadoria do território nacional, o código identificador do documento deverá ser informado na DU-E para que haja o desembaraço e a liberação da carga para embarque.

Qualquer restrição ou exigência especial a que se refiram os tratamentos administrativos e aduaneiros estarão registradas na DU-E por meio de sinalização semelhante a um sinaleiro. Pendências marcadas em vermelho serão impeditivas ao desembaraço para a exportação e deverão ainda ser cumpridas pelo exportador; pendências assinaladas em amarelo não são impeditivas ao desembaraço, mas ainda não foram atendidas pelo exportador; e pendências sinalizadas em verde, independentemente de sua natureza, já foram adequadamente atendidas pelo exportador.

Retificações na DU-E

A DU-E poderá ser retificada livremente até o início do procedimento fiscal aduaneiro, que se dará a partir da apresentação da carga para despacho (ver item Disponibilização da Carga pra Despacho no CCT). A partir desse momento, ainda há a possibilidade de retificação do documento, contudo, o declarante passará a estar sujeito a novas fiscalizações e a eventuais sanções caso a retificação implique violação da regulamentação aduaneira. A cada retificação feita na DU-E, será repetida a validação de tratamento administrativo, podendo ser apresentadas novas exigências ao exportador. Caso a retificação se dê após o início ou mesmo após a conclusão do despacho, a DU-E será reprocessada pelo módulo de gerenciamento de riscos.

A fim de se manter a integridade dos dados prestados, as informações oriundas da NF-e não podem ser alteradas na DU-E. Será permitido apenas a exclusão de NF-e informada ou inclusão de uma nova NF-e e, conseqüentemente, a exclusão ou inclusão do(s) respectivo(s) itens da DU-E retificada. Após a apresentação da carga para despacho, alterações nesse tipo de informação poderá ser feita também diretamente na DU-E,, entretanto, neste caso, haverá a geração automática de um “evento” a ser enviado para registro na NF-e correspondente, de maneira a manter-se a integridade entre os dados da DU-E e da NF-e.

A inclusão ou exclusão de uma NF-e em uma carga submetida a despacho acarretará a atualização da DU-E associada àquela carga, gerando tantos novos itens da DU-E quantos forem os itens da NF-e incluída, ou cancelando os itens da DU-E que se referirem a uma NF-e excluída, mantendo-se, assim, a relação de um item de DU-E para cada item de NF-e do despacho. Se o declarante, por meio de uma elaboração por estrutura própria ou manualmente, efetuar alguma edição em DU-E de maneira que algum item de NF-e fique sem alocação a qualquer item da DU-E ou se tentar alocar NF-e já vinculada à outra DU-E, o sistema exigirá a correção.

Também as retificações feitas após a averbação da DU-E serão analisadas pelo tratamento administrativo e pelo gerenciamento de riscos. Estarão assim sujeitas a eventuais fiscalizações de órgãos anuentes e a conferências aduaneiras, caso haja alterações em relação à situação inicialmente declarada que ensejarem esses procedimentos. A avaliação de risco processada em retificação de DU-E independe do resultado de eventual avaliação pertinente à declaração original ou a retificações anteriores. Assim, mesmo se uma DU-E já tiver sido selecionada para conferência e for posteriormente alterada, ela poderá ser selecionada uma segunda vez e por um motivo diverso.

Cancelamento da DU-E

A DU-E poderá ser cancelada automaticamente pelo sistema, devido a decurso de prazo para apresentação da carga para despacho; pelo exportador ou declarante, antes do início da apresentação da carga para despacho; e em outras hipóteses previstas em regulamentação. O cancelamento de uma DU-E com um LPCO vinculado acarretará a disponibilidade deste para uso em outra DU-E, caso válido para uma operação, ou estorno dos valores correspondentes à DU-E cancelada, caso válido para mais de uma operação, com limites de quantidade ou valor. Da mesma forma, o cancelamento de uma DU-E acarretará a disponibilidade da(s) NF(s) a ela vinculadas para uso em uma nova DU-E.

Inspeção documental ou física não aduaneira

Há situações em que, devido às exigências legais ou ao interesse do exportador (como para a obtenção de certificados)¹⁰, há a necessidade de inspeção documental ou física da mercadoria por autoridade não aduaneira.

Cabe apontar que não se prevê o uso de inspeções documentais por órgãos de controle não aduaneiro para conferir o batimento das informações prestadas na DU-E e as constantes em documentos emitidos pelo módulo LPCO. Essa conferência será feita automaticamente pelo sistema e, eventualmente, por autoridade aduaneira durante o despacho. Também poderão ser feitas auditorias após o desembarço por parte dos órgãos anuentes com o objetivo de identificar eventuais inconsistências que não tenham sido automaticamente identificadas pelo sistema. Assim, a conferência documental de que aqui se trata diz respeito à análise de outros documentos ou informações pertinentes à operação específica distintos daqueles já analisados em eventual etapa de autorização prévia.

A necessidade de inspeção por órgão anuente será apontada pela DU-E com base nos parâmetros do tratamento administrativo. Caso necessário, a complementação de informações, ela será exigida por meio de preenchimento de formulário específico no módulo LPCO. O processamento do controle documental ou físico se dará de forma idêntica à emissão de documento LPCO, conforme descrita em capítulo próprio. Contudo, caso houver necessidade de inspeção física, o órgão anuente fará uso do módulo CCT, de forma similar à empregada pela RFB na conferência aduaneira, para se comunicar com o depositário em relação à disponibilização da carga para inspeção e sua liberação depois de concluído o procedimento.

A conclusão da inspeção gerará a emissão de código de documento LPCO que, a depender da natureza da inspeção, será vinculado à DU-E automaticamente pelo sistema ou manualmente pelo exportador ou pelo anuente. A partir dessa vinculação, o sinaleiro da DU-E registrará verde para essa pendência, de modo a permitir o desembarço e decorrente embarque da mercadoria. Vale ressaltar que a conclusão de intervenção de autoridade não aduaneira não será condição para o início do despacho aduaneiro, apenas para a sua conclusão.

Despacho Aduaneiro e Averbação

¹⁰ Conforme foi mencionado anteriormente, o exportador poderá cadastrar “demandas próprias”, ou seja, exigências de documentos, laudos, verificações, vistos e tudo o mais que for necessário ao processo logístico de sua exportação, mas que não for exigência governamental.

Gerenciamento de risco

Após o registro da DU-E e a apresentação da carga para despacho¹¹, a operação de exportação terá seu risco avaliado pelo módulo aduaneiro de gerenciamento de riscos. Se a carga ainda não estiver disponível para despacho, o sistema aguardará a ocorrência desse evento para que a DU-E já registrada tenha seu risco avaliado e seja selecionada ou não para conferência aduaneira.

O gerenciamento de risco será processado individualmente para cada DU-E e o resultado do gerenciamento de riscos poderá ser com ou sem seleção para conferência aduaneira. Caso não haja seleção para conferência aduaneira nem pendências administrativas, tal como, a ausência de documento LPCO exigido, a DU-E será automaticamente desembaraçada. Se houver alguma pendência administrativa, o sistema aguardará seu atendimento pelo exportador, para só então automaticamente desembaraçar a exportação.

Conferência aduaneira

Se uma operação for selecionada para conferência, o grupo de dados relevantes para a fiscalização aduaneira será enviado para o módulo de Conferência Aduaneira (CA), onde a fiscalização procederá à conferência aduaneira cabível (documental ou física) e, ao final, o resultado dessa conferência e qualquer outra informação relevante serão enviados à DU-E, onde estarão disponíveis ao exportador.

A necessidade de inspeção física poderá ser apontada pelo sistema ou identificada pela autoridade fiscal, com base nas informações do gerenciamento de riscos, nas informações declaradas e eventual documentação instrutiva (inclusive aquela elaborada por meio do LPCO). O servidor da RFB, responsável pela verificação da mercadoria, poderá agendar com o depositário e o exportador o horário da realização da conferência física da mercadoria. Após o agendamento no sistema, será enviada uma mensagem eletrônica para ciência de todos.

Se houver divergência entre a DU-E, eventuais documentos instrutivos e a situação física da mercadoria, o auditor fará uma exigência para a apresentação de esclarecimentos, documentação complementar ou retificação de dados. Alterações dos dados da DU-E em resposta a exigências feitas pelo auditor passarão pelo Tratamento Administrativo para que se verifique se, com a alteração, há algum novo requisito a ser cumprido para a exportação.

Se algum documento for exigido durante a conferência, esse poderá ser anexado em campo próprio da DU-E, sendo armazenado automaticamente pelo módulo de Anexação Eletrônica de Documentos. Quando as exigências não forem impeditivas de embarque, ficarão registradas como pendência para fins de regularização posterior. Mesmo após o embarque, o exportador poderá sofrer uma sanção pecuniária ou administrativa caso não regularize a situação.

Concluída a conferência aduaneira, o CCT receberá a informação de que a atuação da RFB está concluída. Se não houver qualquer pendência de inspeção por órgão anuente, exigência de apresentação de documento emitido no módulo LPCO a operação será automaticamente desembaraçada. Se houver alguma pendência administrativa restritiva de embarque, a operação ficará aguardando a conclusão para o consequente desembarço. Se a pendência não for impeditiva de embarque, a operação será desembaraçada com pendência. A solução da eventual pendência não impeditiva será igualmente controlada pelo CCT e pela DU-E.

Como condição para o desembarço, o sistema validará com o ambiente nacional da NF-e as informações da DU-E e verificará se as NF-e continuam autorizadas e não canceladas

¹¹ Em regra, quando houver, além do registro da DU-E, o registro da recepção da correspondente carga no CCT.

e se todos os itens de NF-e estão alocados naquela DU-E e se nenhum deles já foi alocado a outra. Nesse mesmo momento, se desembaraçada a operação, o sistema enviará um evento para as NF-es que instruíram o despacho, assim como para as notas eventualmente a elas referenciadas.

Uma vez desembaraçada a operação, o módulo CCT permitirá a entrega da carga pelo depositário e o seu embarque para o exterior, ou, se já concedido pela RFB, o início de trânsito aduaneiro, ou a admissão das mercadorias em regime de depósito aduaneiro certificado (DAC), ou ainda a recepção da mercadoria por representante do exportador¹², exceto se o declarante demandou que o embarque fosse impedido por qualquer outra razão que só a ele diz respeito. Assim como o desembaraço, tanto o embarque para o exterior quanto a admissão no regime de DAC gerarão igualmente um evento a ser registrado nas NF-es que instruíram o despacho, assim como nas notas eventualmente a elas referenciadas.

O desembaraço com divergência, dependendo da solução da divergência, poderá implicar a retificação da DU-E ou a retificação/exclusão de item de NF-e, situações que igualmente gerarão eventos para a NF-e correspondente. Também poderá ocorrer de uma carga desembaraçada terminar por não ser embarcada, o que acarretará o cancelamento do despacho e a geração do correspondente evento para a NF-e respectiva.

Regra geral, inclusive para embarque antecipado, considerar-se-á concluída uma exportação, ou seja, a DU-E será averbada, quando os seguintes eventos tiverem ocorrido para a DU-E em questão: desembaraço sem pendência impeditiva de averbação com a RFB ou anuente; entrega pelo depositário da carga sem trânsito ou com trânsito concluído e embarque da carga para o exterior. O objetivo da averbação da exportação é informar que as exportações declaradas foram efetivamente concretizadas mediante a saída da mercadoria do território aduaneiro do Brasil ou outra situação análoga e que não há obrigações adicionais do exportador perante a Administração referente à saída da mercadoria em questão.

Ao final do processo de exportação, o Portal gerará automaticamente eventos para registro nas correspondentes NF-e e demais sistemas que necessitem de informações, como por exemplo, a confirmação da efetiva saída das mercadorias para o Sistema Drawback-WEB. Os vínculos existentes em uma NF-e de exportação serão registrados na DU-E e produzirão os efeitos estabelecidos na legislação própria. Da mesma forma, alguns eventos relevantes serão enviados ao ambiente da nota fiscal eletrônica, após a confirmação da exportação. Por exemplo, em uma exportação indireta (por trading ou filiais), tanto a NF-e do exportador, quanto a NF-e do produtor receberá a informação da efetiva exportação das mercadorias. Isso será possível a partir do vínculo eletrônico existente entre essas duas notas.

No caso de exportações sem saída física do país, regime de DAC, meios próprios e em mãos, se a carga for despachada em recinto alfandegado, a averbação ocorrerá com o desembaraço e com o registro do recebimento por representante do importador estrangeiro (saída ficta e DAC) ou com o registro do recebimento pelo exportador (meios próprios). Se a DU-E indicar despacho a posteriori, o que ocorrerá inclusive nas exportações por dutos ou linhas de transmissão, a ação que resultará na averbação será o desembaraço.

2. LICENÇAS, PERMISSÕES, CERTIFICADOS E OUTROS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS À EXPORTAÇÃO (LPCO - EXPORTAÇÃO)

Além das formalidades aduaneiras, administradas pela Receita Federal do Brasil, podem incidir sobre as exportações outras exigências, como a obtenção de licenças, autorizações, certificados, dentre outros documentos que devem amparar a exportação de certas

¹² Por exemplo, na exportação transportada em mãos.

mercadorias. Essas exigências podem ter origem na legislação nacional, em normas internacionais ou serem impostas pelo país importador. Como exemplos, há os certificados CITES para mercadorias derivadas de espécies ameaçadas de extinção, os certificados sanitários e fitossanitários internacionais, a autorização para exercício da atividade de exportação de petróleo, a autorização de exportação de substâncias controladas pela Anvisa e o certificado do processo de Kimberley para diamantes.

Para o cumprimento das exigências necessárias à obtenção de cada um desses documentos, há atualmente mecanismos distintos de solicitação aos órgãos responsáveis. Essas demandas se dão mediante formulários em papel ou sistemas eletrônicos independentes. Como a maioria das formalidades presentemente é externa ao SISCOMEX, esse sistema acaba funcionando apenas como ferramenta eletrônica de liberação de mercadorias para início do despacho aduaneiro.

Devido à independência de sistemas em relação ao SISCOMEX, a atuação dos órgãos competentes encontra-se hoje, muitas vezes, duplicada. Isso ocorre porque, há a emissão de autorização, certificado ou outro documento semelhante, previamente à operação de exportação e posteriormente, no momento da anuência no Registro da Exportação, ocorre uma segunda intervenção do órgão a fim de verificar se a operação efetiva está devidamente amparada pelos documentos antes por ele emitidos.

Com a implementação do Módulo de Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos de Exportação (LPCO-Exportação) do Portal Único de Comércio Exterior, as solicitações aos órgãos de governo dar-se-ão por meio de um único ponto na Internet, sendo possível também o envio de dados via *WebService*. Ademais, o LPCO será integrado à DU-E para garantir que, no momento da saída da mercadoria a ser exportada, todos os requisitos administrativos para a exportação tenham sido cumpridos. A chave para essa integração será o tratamento administrativo, que apontará, com base nas informações constantes da DU-E, eventual necessidade de um documento LPCO para a operação.

A maior vantagem da integração entre DU-E e LPCO em relação à situação atual será a considerável redução de anuências à cada saída de mercadoria exportada. Presentemente, é comum o órgão anuente emitir autorizações de exportação em seus sistemas próprios, podendo essas autorizações valer para diversas operações, e anuir Registros de Exportação somente com o objetivo de garantir que a operação que está sendo realizada corresponde ao que foi autorizado. Nesses casos, o LPCO não só passará a atuar como único ponto para a obtenção da autorização (sem necessidade de acesso direto, por parte do operador a outros sistemas ou uso de formulários de órgãos em papel), mas também será utilizado para validação automática entre a operação autorizada e a realizada conforme declarada na DU-E. Dessa forma, não mais será necessária conferência manual de batimento de dados no momento da operação pelos órgãos anuentes, o que acarretará reduções importantes de tempo e burocracia nas exportações anuídas.

A integração dos órgãos anuentes ao LPCO será feita de forma gradual, respeitando-se as necessidades processuais de cada um. Tem-se no LPCO uma solução tecnológica flexível, que deverá amparar diversas necessidades distintas ao se adequar elas individualmente. Nas próximas etapas de implantação do novo fluxo de exportação, serão definidos os fluxos processuais para a atuação de cada órgão anuente por meio do LPCO.

Formulários e pedidos de documentos LPCO

Diferentemente dos sistemas atuais integrantes do SISCOMEX, o LPCO não contará com um formulário único padrão para todos os anuentes. Isso porque as necessidades de informação podem variar muito de um órgão para outro. O uso de um formulário único, como se tem hoje no Registro de Exportação e na Licença de Importação do SISCOMEX, faz com

que sejam apresentadas ao órgão anuente diversas informações que não são de seu interesse e, pior, faz com que esse órgão seja obrigado a demandar outros dados em formulários e sistemas externos ao SISCOMEX.

A solução do LPCO apresenta formulários customizados a depender da necessidade de cada órgão anuente. Quando o usuário selecionar no módulo LPCO qual documento deseja obter (um certificado fitossanitário, ou certificado CITES, uma autorização de exportação de produtos controlados pela Polícia Federal, etc.), lhe será apresentado um formulário adequado ao tipo de documento selecionado, ou seja, com os dados que o órgão anuente efetivamente necessita para a emissão daquele documento, sem a exigência de dados desnecessários à sua análise. Assim, um formulário para solicitação de certificado Cites será diferente de um para solicitação de autorização de exportação de produtos controlados pela Polícia Federal. Vale ressaltar, contudo que apesar de os formulários serem distintos a depender do órgão que os demanda, os dados que o compõem deverão seguir o padrão único do Novo Modelo Brasileiro de Dados de Comércio Exterior. Assim, haverá total compatibilidade do Módulo LPCO com os outros módulos do Portal Único para a validação das informações. Isso também facilitará o preenchimento de formulários distintos pelos declarantes, em particular no uso de envio por lote em *xml*.

Para formular pedido de LPCO, o exportador ou seu representante legal habilitado acessará o sítio eletrônico Portal Siscomex (www.siscomex.gov.br) e selecionará o Módulo LPCO. Será, então, apresentado um *menu*, com ferramentas de consulta e diversos filtros, contendo todos os documentos que podem ser solicitados por meio do sistema. Conforme novos processos para a emissão de licenças, permissões, certificados e outros documentos forem integrados ao Portal, novos documentos serão disponibilizados nesse *menu*.

Ao selecionar o documento desejado, o exportador terá acesso ao formulário de solicitação. Os dados cadastrais da empresa exportadora serão pré-preenchidos no formulário pelo sistema. Haverá a possibilidade de solicitação de documentos que amparem a análise do órgão. Esses poderão ser anexados de forma eletrônica, com assinatura digital, diretamente no próprio formulário. As informações de preenchimento do formulário poderão ser copiadas de outro previamente preenchido ou enviado. Rascunhos poderão ser salvos para envio futuro. Junto com o formulário, serão apresentadas ao exportador informações essenciais sobre o documento LPCO requisitado para a operação, como a explicação dos motivos pelos quais este é exigido e a sua fundamentação legal.

Concluído o preenchimento do formulário, ele poderá ser enviado para a análise dos órgãos competentes. Com o envio, o sistema validará as informações do formulário com parâmetros internos para garantir a coerência dos dados do formulário com as normas que embasam a demanda. Concluída essa validação, se houver inconsistências, o sistema solicitará a correção, caso contrário, o processo estará disponível para os órgãos competentes pela emissão do documento solicitado. Um número de protocolo identificando o processo será apresentado ao exportador, facilitando consultas futuras. É importante lembrar que, alternativamente, os formulários poderão ser preenchidos por meio de *WebService*, mediante arquivos *xml*, forma mais eficiente e rápida para empresas que possuem essa estrutura.

Quando for exigido no preenchimento do formulário do LPCO o detalhamento de mercadoria além daquele relativo à sua classificação na NCM, será empregada a mesma lógica de atributos aplicada à DU-E, conforme descrita em capítulo pertinente deste documento. Na DU-E, haverá, então, um primeiro nível de detalhamento da NCM por atributos e, nos formulários LPCO, a esse detalhamento poderão ser acrescentados outros atributos específicos para complementar a descrição da mercadoria conforme necessidade do respectivo órgão anuente do LPCO. Como os atributos de determinada mercadoria utilizados para preenchimento de formulários LPCO serão complementares aos apresentados para preenchimento das DU-E, garantir-se-á total coerência na descrição das mercadorias em ambos os documentos.

Análise do pedido e emissão de documento LPCO

Ao receber o formulário para análise, o órgão competente terá três opções: formular exigência, indeferir o pedido ou emitir os documentos solicitados (um mesmo pedido pode abranger a emissão de mais de um documento pelo órgão competente).

A formulação de exigência ocorre na hipótese de haver erros ou incompletudes no pedido. Notificação ao exportador ou ao seu representante da existência de processo em exigência será apresentada em sua caixa de entrada no Portal Siscomex assim que formulada pelo órgão. A qualquer momento, o exportador poderá consultar seus processos, tendo o resultado de seu andamento em tempo real. Ao localizar o processo com status “em exigência”, o usuário tomará conhecimento do conteúdo exigência do órgão competente e poderá fazer as correções diretamente no formulário original do pedido, sem a necessidade de adoção de procedimentos externos ao sistema, inclusive quando da necessidade de anexação de documentos. Satisfeita a exigência, o processo retornará para análise do órgão competente.

Na hipótese de indeferimento do pedido, será apresentada a devida motivação. A notificação sobre o indeferimento será apresentada imediatamente na caixa de entrada do exportador, ou seu representante, no Portal Siscomex e o processo correlato também poderá ser acessado via ferramenta de consulta. Eventuais recursos administrativos ou judiciais em face da decisão que indeferiu o pedido devem ser apresentados nos protocolos dos órgãos correspondentes. Contudo, a eventual revisão da decisão original e reversão do status do pedido serão processadas pelo órgão diretamente no sistema, sendo imediatamente notificadas ao exportador.

Quando houver o deferimento do pedido, serão emitidos pelo órgão os correspondentes documentos. Esses documentos serão sempre eletrônicos, recebendo um código gerado pelo Portal Único, e, quando necessário, poderão ser baixados em formato de arquivo padronizado. A depender das características dos documentos e de seu amparo legal, versões físicas também poderão ser emitidas pelo órgão. Há hipóteses em que essa versão física é necessária por demanda do país importador, como certificados sanitários e fitossanitários, por exemplo. Quando puder ser digitalmente assinados, os documentos poderão ser baixados diretamente do Portal Siscomex. Quando houver a necessidade de assinatura física, carimbo ou impressão em papel específico, o órgão indicará ao exportador, via Portal Siscomex, o local para a retirada dos documentos.

O documento eletrônico emitido conterá o código identificador, as informações preenchidas pelo exportador no formulário de pedido, o prazo de validade, a quantidade e valor totais amparados (quando couber), e definição se é válido para uma ou para mais exportações. Não haverá um padrão geral de informações para todos os documentos emitidos pelo sistema, pois essas informações precisam se adequar ao caso concreto, conforme previsto na regulamentação pertinente. Ou seja, uma autorização da Polícia Federal não tem necessariamente o mesmo prazo de validade de uma autorização emitida pela Anvisa.

Quando, por razões técnicas, não se justificar que o pedido de autorização ao órgão ocorra pelo Módulo LPCO ou durante o período de transição para o novo processo, será possível que o órgão emita de ofício documento eletrônico por meio desse módulo a fim de automatizar a conferência da conformidade da operação de exportação no momento de vinculação desse documento com a Declaração Única de Exportação (DU-E). Tome-se a hipótese de uma empresa ter que habilitar seu estabelecimento para a produção do bem X e que somente aquelas habilitadas para produção sejam autorizadas a exportá-lo. Presentemente, o órgão anui cada operação de exportação no RE para confirmar que a empresa está habilitada como produtora. Com o Portal Único, o órgão criará um modelo de documento no LPCO e o emitirá de ofício

para que o sistema reconheça automaticamente essa habilitação, dispensando-se a anuência a cada operação. A mesma solução, de emissão de ofício de documento LPCO, poderá ser empregada para a distribuição de cotas na hipótese de seu critério de distribuição ter base no histórico de exportação das empresas, de acordo com o explanado no próximo tópico.

Administração de cotas no LPCO

Um documento de LPCO poderá ser emitido para uma quantidade ou valor máximos e com prazo determinado. Em certos casos, essa quantidade ou valor poderão ser distribuídos entre diversas saídas da mercadoria autorizada, cada uma amparada por uma DU-E distinta. Como o mesmo documento de autorização poderá ser vinculado a mais de uma declaração, importa garantir que os limites de quantidade ou valor nele constantes sejam respeitados.

Para isso, a cada vinculação do documento a uma DU-E será dada baixa do saldo do valor ou quantidade correspondente. Ou seja, se há uma autorização emitida no LPCO para a exportação de 100 unidades da mercadoria, quando essa autorização for utilizada em uma DU-E contendo 10 unidades dela, essa quantidade será baixada do saldo do documento LPCO, que poderá então ser utilizado para a exportação de mais 90 unidades declaradas em outras DU-E.

Quando o saldo restante para o documento LPCO for esgotado, ele não poderá mais ser empregado para uma nova operação. O sistema fará esse abatimento de saldos de forma automática, sendo possível a consulta do saldo disponível no Portal Siscomex. O valor da operação será deduzido do saldo remanescente do respectivo LPCO vinculado (se houver) no momento de registro da DU-E ou no momento de sua vinculação em DU-E já registrada. Na hipótese de cancelamento da declaração vinculada, o valor ou quantidade do LPCO será estornado.

Quando o documento de LPCO puder ser utilizado somente em uma operação, ele será considerado esgotado a partir da sua vinculação com uma DU-E mesmo que a quantidade constante na DU-E for inferior à autorizada no LPCO.

Prorrogação, Revogação e Substituição de documento LPCO

O exportador ou seu representante poderá solicitar a prorrogação de prazo de validade ou a revogação de documento LPCO emitido. Na primeira hipótese, se acatar o pedido, o órgão anuente alterará o prazo de validade do documento, sem que isso implique a substituição por outro. Na segunda hipótese, o documento revogado a pedido do exportador será invalidado a partir da data da revogação, preservando-se os seus efeitos em relação às operações realizadas ao seu amparo em datas anteriores.

Caso mudem as circunstâncias que embasaram o pedido original de documento emitido por meio do Módulo LPCO, será possível ao exportador solicitar a emissão de outro documento com base no pedido do primeiro. Se, por exemplo, a empresa obteve uma autorização para a exportação de dez toneladas de produto no prazo de um ano, mas, posteriormente, precisou da ampliação desse limite para quinze toneladas, poderá aproveitar a demanda original para suplementar a quantidade autorizada. Assim, o exportador acessará o formulário do pedido original e o aproveitará para solicitação de novo LPCO com base no mesmo processo, o que deverá agilizar a análise pelo órgão competente. Entretanto, a autorização para alteração de alguns campos do formulário dependerá da natureza da exportação.

Para o órgão competente, a demanda de novo documento em substituição àquele anteriormente emitido chegará com sinalização do aspecto modificado em relação ao pedido original, permitindo análise mais célere do novo pedido. Se a solicitação de alteração do documento original for deferida, será emitido novo LPCO com nova quantidade a ser estabelecida pelo órgão e com prazo também a ser definido por ele. O novo documento é o que passará a valer a partir da data de sua emissão, sendo cancelado o anterior. Contudo, o documento anterior permanecerá válido para as operações realizadas anteriormente, ao seu amparo.

Cumpre esclarecer que os documentos (original e novo) não se comunicam. Ou seja, se ao amparo do primeiro documento foram exportadas cinco toneladas, essa quantidade não será abatida do saldo daquele que o sucede. Tampouco o eventual saldo remanescente do primeiro pode ser usado após a emissão do segundo, sendo perdido com o seu cancelamento. Assim, no exemplo aqui tratado, caso deseje acatar o pedido de ampliação do limite autorizado de dez toneladas para quinze, dada a exportação anterior de cinco toneladas, o órgão deverá emitir novo documento autorizando a exportação de dez toneladas. Se o órgão quiser manter o prazo original, este definirá no sistema que o novo documento deverá assumir a validade do primeiro.

3. MÓDULO DE CONTROLE DA CARGA E TRÂNSITO - CCT

A movimentação da carga de exportação, desde a sua entrada em recinto aduaneiro até o seu embarque para o exterior será controlada por meio do Módulo de Controle de Carga e Trânsito de Exportação (CCT). Também por meio do CCT, as informações pertinentes à situação da carga, como a sua liberação para embarque, estarão disponíveis a todo e qualquer usuário, haja vista esta não ser uma informação protegida por sigilo. O módulo CCT terá como uma de suas premissas a adoção de uma única solução e um único fluxo independentemente do tipo de carga ou modal de transporte.

As diversas mercadorias de um mesmo despacho comporão uma determinada carga e estarão vinculadas entre si por uma DU-E. Um dos elementos identificadores dessa carga será a Referência Única da Carga (RUC). Na eventualidade de haver consolidação de duas ou mais cargas, esta deverá ser registrada no CCT pelo consolidador. Como explicado adiante, essa operação gerará uma RUC máster (MRUC), a qual atenderá as mesmas regras de formatação aplicáveis à RUC.

O CCT conterá registros de todas as movimentações das cargas despachadas para exportação, armazenadas ou não em recintos aduaneiros, até o seu embarque para o exterior, inclusive quando submetidas a trânsito aduaneiro. Os dados relevantes dessa movimentação serão compartilhados entre esse módulo e a DU-E. Tanto quanto for possível, haverá integração do CCT com outros sistemas públicos e privados, de maneira a evitar-se a redundância ou inconsistência na prestação de informações. Os dados poderão ser registrados diretamente no CCT e este os transmitirá para os demais sistemas ou vice e versa. O CCT permitirá a transmissão direta de informações, individualmente ou em bloco, pelo sistema dos intervenientes (depositários, operadores portuários e transportadores), assim como o download das informações para que os usuários do módulo possam alimentar seus sistemas próprios.

O controle no CCT se baseará fundamentalmente nas notas fiscais que amparam as movimentações da carga ou na correspondente RUC. A entrada ou saída física de mercadorias de exportação em recinto aduaneiro será registrada pelo depositário no CCT, ou por meio de *WebService* ou diretamente no sistema por meio do Portal Siscomex. Caberá ao depositário informar a recepção e a saída das cargas mediante a indicação das NF-es juntamente com outros dados relevantes para o controle do fluxo de cargas.

A apresentação da carga para despacho, em regra, se dará automaticamente, quando a NF-e que a ampara tiver sido recepcionada em recinto aduaneiro e para esta mesma NF-e houver uma DU-E registrada. O CCT diferenciará a carga recepcionada em recinto e que for mantida embarcada em veículo ou reboque daquela que for recepcionada e armazenada. Ademais, a unitização¹³ ou desunitização de carga em contêiner no interior de recinto aduaneiro também deverá ser registrada no CCT, a fim de melhorar e facilitar o controle da movimentação das cargas exportadas, que em grande parte são acondicionadas em contêiner.

Com base na RUC ou MRUC, o CCT controlará o que pode ou não embarcar ou transitar. Se as condições para embarque ou trânsito tiverem sido atendidas, dentre as quais o registro da conclusão da conferência aduaneira pela RFB e de eventuais controles por parte de órgão anuente tiverem sido informados ao CCT, a carga estará autorizada a embarcar ou transitar.

O controle do embarque das cargas de exportação e a averbação do despacho se dará, em regra, com base nas informações do carregamento da carga no veículo e com a manifestação do transporte, ambos registrados no CCT. Dependendo do modal de transporte utilizado e, eventualmente, das circunstâncias da exportação, essas duas etapas poderão ocorrer individual ou simultaneamente, mas sempre informadas por aquele que efetivamente realizar a operação. O embarque antecipado de carga será controlado tanto pelo módulo CCT quanto pelo Módulo de Gerenciamento de Risco e processado em bases similares a qualquer outro despacho de exportação por meio da inclusão na DU-E da NF-e de exportação, após o embarque da carga. Não haverá a necessidade do atual Pedido de Embarque de Mercadorias (PEM).

O carregamento de uma determinada carga é, fundamentalmente, o registro no CCT da colocação física de determinada carga em determinado veículo transportador, ou seja, é a informação em sistema de quais cargas foram embarcadas em qual veículo. Essa funcionalidade só será utilizada nos casos em que o interveniente que carregar o veículo for distinto do que fará o transporte o que só deverá ocorrer no modal marítimo.

A manifestação é a informação prestada pelo transportador por meio da qual ele declara as cargas que transportará pelo território aduaneiro ou para o exterior. É, fundamentalmente, a vinculação, em sistema, entre os seguintes dados: RUC; número do manifesto e do conhecimento de carga; consignatário; e identificação do veículo, vagão, contêiner e suas respectivas taras.

O trânsito aduaneiro de mercadoria desembaraçada poderá ser iniciado ou concluído individual ou conjuntamente, com base nas DU-Es, RUCs, MRUCs, ou dos documentos que amparam o transporte. Diferentemente do que ocorre atualmente, o CCT tratará separadamente a autorização para trânsito aduaneiro, realizada pela RFB, e o seu efetivo início, registrado no sistema pelo depositário ou pela RFB. Isso ocorrerá porque a saída da carga do recinto e o início do trânsito não coincidem necessariamente com o momento em que ele é autorizado pela RFB. Pretende-se assim registrar os eventos como e no momento em que efetivamente ocorrem no fluxo logístico.

Na concessão do trânsito serão definidos sua rota e prazo de conclusão, com base nas coordenadas geográficas de início e fim do trajeto (georreferenciamento). Como um trânsito pode ser iniciado ou concluído tanto em recinto aduaneiro como fora dele, o sistema deverá permitir não apenas o despacho de exportação, mas também o início e conclusão de trânsito em

13 Acondicionamento de vários volumes de uma mesma DU-E/RUC em um contêiner, quando essa operação ocorrer dentro de um recinto, ou seja, quando a carga tiver sido recepcionada solta no recinto. Para controle pelo CCT, apenas as unitizações e desunitizações que envolvam contêineres serão objeto de registro. Basicamente será a informação em sistema das notas fiscais, todas de uma mesma DU-E, que serão acondicionadas em um ou mais contêineres, e a identificação destes. Essa operação vinculará no CCT um certo contêiner a uma ou mais NF-E nele contidas.

outros locais, com coordenadas geográficas informadas na DU-E. No caso de trânsito internacional, serão utilizadas as coordenadas geográficas UN/LOCODE¹⁴ do destino final. No caso de trânsito aéreo associado a embarque para o exterior também aéreo, o trânsito poderá ser concluído automaticamente em bases similares àquelas atualmente existentes.

Se se tratar de transporte internacional com direção a país signatário do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), ou a DTAI, ou de transporte internacional do Brasil para a Venezuela, os transportadores poderão gerar e emitir o MIC/DTA ou TIF/DTA, por meio de funcionalidade própria no CCT, com base nos dados prestados no CCT e na DU-E.

O fluxograma constante no Anexo II apresenta uma visão geral do processo de Controle de Carga e Trânsito e sua relação com a DU-E, contemplando as situações aqui abordadas. Seguem descritas abaixo as funcionalidades específicas do CCT.

Recepção da Carga

Por meio da funcionalidade de Recepção da Carga, o depositário informa, ao sistema, estar de posse da carga a ser exportada. Em situações excepcionais, outros intervenientes, também poderão registrar o recebimento da carga, como o operador portuário e o transportador, atuando diretamente na zona primária. Dentro da funcionalidade de Registro de Recepção de Carga, conforme o caso, o usuário terá a opção de efetuar o registro a partir da indicação da NF-e, NF Formulário, item de DU-E, DU-E, RUC, MRUC, “determinação RFB” e documentos de transporte como: DAT, MDF-e, MIC/DTA, DTAI, TIF/DTA¹⁵ e outros manifestos¹⁶.

Recepção por NF-e

Quando as cargas a serem exportadas forem encaminhadas ao local no qual serão submetidas a despacho aduaneiro de exportação sem serem manifestadas em documentos de transporte, ou seja, sem serem transportadas em veículos com ou sem contêiner, a recepção deverá ser efetuada a partir da indicação da NF-e. Tem-se, por exemplo, o caso do pequeno exportador que se utiliza dos serviços dos Correios para a exportação e leva a carga diretamente ao seu estabelecimento.

Para fazer a recepção, o responsável informará ao sistema as chaves das NF-e correspondentes às mercadorias contidas na carga recebida. Qualquer fator impeditivo ao registro será informado imediatamente ao responsável pela recepção. O responsável deverá informar ainda o seguinte: se a carga será armazenada acondicionada no mesmo contêiner no qual chegou ao local de recepção; se as mercadorias da NF-e em questão encontram-se acondicionadas em volumes ou unidades de carga (inclusive contêiner) com outras NF-e (se sim, deverão ser informadas as outras NF-e).

14 Código das Nações Unidas para Locais de Comércio e Transporte.

15 NF-e: Nota Fiscal Eletrônica; DU-E: Declaração Única de Exportação; RUC: Referência Única de Carga; MRUC: Referência Única de Carga – Master; DAT: Documento de Acompanhamento de Trânsito (será gerado e emitido pelo CCT); MDF-e: Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (integra o SPED); MIC/DTA: Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro; TIF/DTA: Conhecimento-Carta de Porte Internacional/Declaração de Trânsito Aduaneiro (transporte ferroviário); DTAI: Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional Brasil – Venezuela.

16 Todos os demais manifestos internacionais de carga, como, por exemplo aquele que ampare o transporte de carga em trânsito do Brasil para a Guiana.

O CCT deverá então registrar a recepção e armazenamento de cada item das notas fiscais no controle de estoque vinculado ao recebedor, registrando inclusive o seu vínculo com os contêineres, se for o caso.

Recepção por Nota Fiscal Formulário

A recepção por NF Formulário se dará de forma semelhante à de recepção por NF-e com a diferença de que não há o documento fiscal eletrônico, mas sim a versão em papel, devido à dispensa do registro eletrônico em algumas situações.

Ao invés de indicar a chave da nota fiscal, o responsável pela recepção deverá preencher as informações necessárias que estão contidas no documento. São elas: o CNPJ do destinatário; e para cada item: número, código dos produtos, classificação na NCM, quantidade, valor total e descrição.

As validações e prestação de informações adicionais para que seja admitido o registro serão as mesmas do caso anterior. O CCT deverá então registrar a recepção e armazenamento de cada item das notas fiscais no controle de estoque, registrando inclusive o seu vínculo com os contêineres, se for o caso.

Recepção por DU-E, RUC ou MRUC

Em regra, espera-se que uma recepção seja efetuada a partir da indicação de item de DU-E apenas quando se tratar de recepção para despacho de exportação de bens não amparados em nota fiscal. Consequentemente, serão pré-requisitos para a recepção com base em item de DU-E, entre outros, o registro prévio da DU-E e que esta ainda não tenha sido submetida a despacho.

Como exemplo de recepção com base em item de DU-E pode-se citar as exportações dispensadas de nota fiscal e cujas cargas sejam enviadas aos locais de despacho sem estarem manifestadas em documentos de transporte, tais como, reexportação de mercadoria admitida temporariamente e que foi levada ao local de despacho pessoalmente pelo beneficiário do regime, ou bagagem desacompanhada.

Espera-se que uma recepção seja efetuada a partir da indicação de DU-E/RUC ou MRUC apenas quando se tratar de cargas (total ou fração) registradas em DU-E já desembaraçadas e entregues que, por algum motivo, necessitaram retornar ao recinto aduaneiro para armazenamento. Tem-se o exemplo de cargas desembaraçadas e entregues que não puderam ser carregadas no avião e o transportador decidiu levá-las novamente para o recinto por questões de segurança.

O CCT deverá então registrar a recepção e armazenamento dos volumes e quantidade da DU-E e RUC correspondente, inclusive o seu vínculo com os contêineres, se for o caso. Se a DU-E recepcionada encontrar-se com trânsito iniciado, a recepção automaticamente registrará a chegada da carga em trânsito ao destino, interrompendo eventual contagem de tempo.

Recepção a partir do MDF-E

O MDF-e é uma forma de se chegar às notas fiscais, na maioria dos casos, por meio do correspondente CT-e (conhecimento de transporte eletrônico, que integra o SPED, quando

um transportador é contratado para fazer o transporte), ou, em alguns casos, diretamente do MDF-e¹⁷.

Em regra, espera-se que uma recepção seja efetuada a partir da indicação do MDF-e quando se tratar de exportações amparadas por nota fiscal (eletrônica ou formulário) e cujas cargas sejam enviadas do estabelecimento do exportador para os locais de despacho em veículos transportadores (de terceiros contratados ou do próprio exportador), ou seja, quando amparadas por manifesto de transporte nacional (o MDF-e). Essa é a regra para grande parte das operações de exportação que são despachadas em aeroportos, portos e portos secos de interior. O Sistema checará no Ambiente de Autorização se o MDF-e existe, se está autorizado e se não foi cancelado. Sistema recupera a identificação das notas fiscais vinculadas, diretamente ao MDF-e ou por meio dos CT-e, conforme o caso.

Além das informações citadas anteriormente, o responsável deverá informar ainda se a identificação do veículo e seus reboques, do vagão ou dos contêineres conforme informado no documento de transporte conferem com os que efetivamente chegaram ao local de recepção. Em caso afirmativo, o CCT deverá então registrar a recepção ou a recepção e o armazenamento de cada item das notas fiscais no controle de estoque, registrando inclusive o seu vínculo com veículo, vagão e/ou contêiner, se for o caso.

Recepção a partir do DAT

O DAT (Documento de Acompanhamento do Trânsito) é um meio de se chegar às DU-E/RUC desembaraçadas ou cujo embarque antecipado tenha sido autorizado, relativas às mercadorias que estão sendo transportadas, total ou parcialmente, em um veículo em trânsito aduaneiro nacional. Em regra, espera-se que uma recepção seja efetuada a partir da indicação do DAT quando se tratarem de cargas em trânsito aduaneiro nacional, transportadas por veículos que não realizarão também o trecho internacional, ou seja, um veículo que conduzirá a carga em trânsito tão somente até o local de embarque para o exterior. Assim, o DAT, via de regra, será utilizado para a recepção no local de destino do trânsito ou em algum local intermediário.

O uso do DAT será necessário em virtude de que, após seu desembarço, uma mercadoria exportada não mais circula pelo País amparada por nota fiscal. Assim, se uma carga exportada precisar circular de um ponto a outro do território aduaneiro e não houver um manifesto internacional que ampare esse movimento, será utilizado um DAT (o trânsito de carga despachada por meio de DE atualmente é acompanhado por uma cópia de tela do Siscomex).

O DAT será gerado pelo próprio CCT, com numeração sequencial e nacional, a partir de informações constantes das DU-ES sendo transitadas e de outras prestadas pelo transportador. Como o DAT tem finalidade similar à de um manifesto de transporte, nele constará um conjunto de informações sobre o transporte e sobre as mercadorias transportadas, o que também facilitará eventuais consultas e controles fiscais efetuados no trajeto do trânsito.

Todo o controle realizado pelo CCT será feito pela entrega e recepção, total ou parcial da carga, com base na correspondente RUC ou MRUC ou suas frações. O controle de estoque de carga recebida desembaraçada será realizado por meio de sua vinculação a uma ou mais RUC ou MRUC, ou suas frações¹⁸, que forem transitadas ao amparo de um DAT. No momento

17 Se tratar-se de veículo próprio do exportador, se houver duas ou mais NF em um veículo, é obrigatória a emissão do MDF-e pelo exportador.

18. As frações de RUC e MRUC ocorrerão quando for utilizado mais de um veículo para transportar uma mesma carga. Elas serão identificadas como uma razão entre o transportado em cada veículo e o total a ser transportado (X volumes, quilos, litros, ... de Y volumes, quilos, litros, ..., conforme o caso). O mesmo raciocínio será utilizado

da entrega e conseqüente início do trânsito, serão registrados os volumes e/ou pesos entregues e, se for o caso, os contêineres, os quais serão vinculados ao veículo, até sua descarga. Conseqüentemente, para um DAT ser recepcionado em um local, dele terá que constar o registro do início do trânsito em outro local. O Sistema checará se o DAT existe (no próprio CCT), se não foi cancelado e seu status atual (entregue, trânsito iniciado, recepcionado, etc.), e também verificará se o local de destino do trânsito coincide com o local que está recepcionando a carga.

Além das informações citadas anteriormente, o responsável deverá informar ainda se a identificação do veículo e seus reboques, do vagão ou dos contêineres conforme informado no documento de transporte conferem com os que efetivamente chegaram ao local de recepção. Em caso afirmativo, O CCT deverá então registrar a chegada do trânsito e a recepção ou a recepção e o armazenamento das RUC ou MRUC ou suas frações no controle de estoque, registrando inclusive o seu vínculo com veículo, vagão e/ou contêiner, se for o caso.

Recepção a partir do MIC/DTA (vale também para TIF/DTA, DTAI e “outros manifestos”)

O MIC/DTA é um meio de se chegar às notas fiscais ou itens de DU-E que se pretende recepcionar e que amparam o transporte de mercadorias nacionais a exportar (antes do seu desembarço), ou de se chegar às DU-E/RUC desembarçadas ou cujo embarque antecipado tenha sido autorizado, relativas às mercadorias que estão sendo transportadas, total ou parcialmente, em um veículo em trânsito aduaneiro internacional (depois do desembarço).

Diferentemente do MDF-e, que só ampara a recepção de carga não desembarçada, e do DAT, que só ampara a recepção de carga desembarçada (e em trânsito), o MIC, o TIF e a DTAI podem amparar o transporte interno até o local do despacho e o posterior trânsito internacional, após o desembarço. Os “outros manifestos”, em princípio, só amparam o trânsito internacional, mas podem igualmente ser recepcionados ao longo do percurso.

Uma recepção será efetuada a partir da indicação do MIC/DTA (ou TIF/DTA, ou DTAI, ou “outros”) quando as cargas destinadas à exportação já cheguem no local de despacho ou no local de transposição de fronteira (quando existir trânsito aduaneiro nacional) embarcadas nos veículos que as conduzirão ao exterior. Em resumo, teremos recepção de carga a partir da indicação do MIC/DTA para cargas que ainda se submeterão ao despacho aduaneiro de exportação (transporte ainda nacional) e para aquelas já desembarçadas e que estarão em trânsito aduaneiro internacional.

Em regra, uma carga que chega a um recinto amparada por MIC/DTA (e pelos demais documentos de transporte) não será armazenada, mas apenas recepcionada, pois, normalmente ela permanecerá embarcada no veículo enquanto estiver dentro do recinto.

Após a manifestação no CCT, o MIC/DTA, ou o TIF/DTA, ou a DTAI¹⁹ será emitido pelo CCT, para amparar o trânsito aduaneiro pelo País. Esses documentos de transporte são o produto final da funcionalidade “manifestação de carga”, feita pelo transportador no CCT. Assim, o CCT já terá a vinculação da carga (NF-e, NF Formulário e/ou DU-E/RUC ou MRUC) com o veículo e, se houver, também com o contêiner.

Conseqüentemente, qualquer que seja o documento de transporte que ampare a circulação de mercadorias até o local de recepção (com exceção do MDF-e, que já é manifestado no SPED), será pré-requisito para a recepção que o correspondente documento tenha sido previamente manifestado pelo transportador no CCT.

se a carga estiver contida, por exemplo, em dois contêineres, quando, então, o controle da entrega, do trânsito e da recepção se fará pelos contêineres (ex.: 1 contêiner de 2), sendo que detalhes do conteúdo de cada um deles constarão do CCT, onde foram registrados por ocasião da sua recepção ou unitização).

¹⁹ Esses três documentos são padronizados em acordos dos quais o Brasil é signatário.

O sistema checará se o MIC/DTA foi manifestado no CCT, se essa manifestação não foi cancelada e o status atual do documento (manifestado, recepcionado, trânsito concedido, trânsito iniciado, recepcionado em trânsito, trânsito concluído, etc.) e recupera no próprio CCT, conforme o caso, a identificação das NF vinculadas ao MIC/DTA, ou a identificação da RUC ou MRUC a ele vinculado (caso a carga seja dispensada de uso de NF, ou o MIC/DTA esteja vinculado a carga já submetida a despacho - MIC/DTA com status “trânsito iniciado”).

Além das informações citadas anteriormente, o responsável deverá informar ainda se a identificação do veículo e seus reboques, do vagão ou dos contêineres conforme informado no documento de transporte conferem com os que efetivamente chegaram ao local de recepção. Em caso afirmativo, o CCT deve então registrar a recepção ou a recepção e o armazenamento para cada item das notas fiscais no controle de estoque, se for o caso, vinculando ao contêiner e/ou veículo/vagão (se for o caso de carga chegando para despacho); ou a recepção ou a recepção e o armazenamento para os volumes/quantidade da RUC ou MRUC, ou suas frações²⁰ (se o MIC/DTA referir-se a carga chegando em trânsito aduaneiro).

Recepção a partir da “determinação RFB”

Este tipo de recepção é residual. Espera-se que uma recepção seja efetuada a partir da indicação de determinação da RFB quando as cargas, em tese destinadas à exportação e não amparadas por nota fiscal e/ou DU-E e, tenham que ser recepcionadas e armazenadas em recinto alfandegado por determinação da RFB, geralmente em função de serem objeto de alguma infração aduaneira. Temos como exemplo a mercadoria (sem nota fiscal, sem registro de DU-E e sem estar manifestada no MIC/DTA) que foi encontrada pela RFB embarcada em veículo transportador que fará a transposição de fronteira e foi apreendida pela fiscalização e ficará armazenada no recinto alfandegado.

Em regra, os documentos emitidos pela RFB que ampararão tais recepções serão Termos de Apreensão, Auto de Infração ou Processos Administrativos Fiscais. O registro de recepção permitirá à RFB controlar todas as mercadorias que estejam dentro de um recinto, mesmo que elas não sejam objeto de procedimento regular de exportação.

Retificação e cancelamento de recepção de carga

A recepção de carga poderá ser retificada e cancelada somente até que ocorra a “apresentação da carga para despacho”, momento no qual coincidem a recepção da carga recepcionada e o registro da DU-E. Não serão passíveis de edição o documento que amparou a recepção, o local de recepção e as informações obtidas automaticamente de notas fiscais. Ademais, em caso de cancelamento o usuário deverá informar o motivo.

Disponibilização da Carga para Despacho

A disponibilização da carga para despacho será uma funcionalidade automática do CCT mediante a qual se dará início ao despacho aduaneiro de exportação a partir da conjunção de duas informações: registro da DU-E e registro da recepção da carga. O capítulo pertinente a

20 Ou seja, o registro deve repercutir para as RUC, diretamente ou por meio da MRUC, se for o caso, a fim de que se tenha seu status e histórico e se possa controlar quando toda a carga foi transitada e recebida para embarque ao exterior e a chegada das cargas em trânsito (que pode ser toda ou parte da RUC ou MRUC) ao destino, interrompendo eventual contagem de tempo.

DU-E apresenta informações detalhadas sobre como se dá a conferência aduaneira a partir da disponibilização da carga para despacho.

Unitização e desunitização de carga

Quando a carga é recebida unitizada no local de despacho, o vínculo entre o contêiner e as NFs ou RUC é estabelecido pela funcionalidade “recepção”. A funcionalidade “unitização”, por sua vez, estabelece o vínculo de um contêiner e uma ou mais cargas dentro de um local de despacho. A unitização é o registro em sistema do acondicionamento em um ou mais contêineres de vários volumes de uma única DU-E/RUC ou de uma única MRUC, quando essa operação ocorrer em um local controlado pelo CCT, ou seja, quando a carga for, por exemplo, recepcionada solta em um recinto aduaneiro e dele vai sair unitizada (unitizações realizadas antes da recepção da carga pelo CCT não serão controladas). Assim, a unitização para o CCT só deve ser possível para cargas já vinculadas à DU-E/RUC e já “apresentadas para despacho”, mas que ainda estejam estocadas no local da unitização.

Esse e outros vínculos permitirão ao sistema identificar onde está determinada carga e facilitar, assim, o procedimento de sua entrega ou embarque. Tem-se como exemplo de unitização a carga de uma determinada DU-E que engloba quatro notas fiscais e estava armazenada no recinto em 10 *pallets*. Para facilitar seu transporte, os 10 palletes foram acondicionados nos contêineres X e Y. Quando os dois contêineres forem entregues, toda a carga da DU-E terá sido entregue. Quando o usuário confirmar o registro da unitização, o CCT estabelecerá o vínculo entre a RUC ou MRUC e os contêineres no controle de estoque e suas respectivas quantidades informadas. Essa mesma funcionalidade será utilizada quando a carga já estiver unitizada no local, mas necessitar ser desunitizada e novamente unitizada, mas em outro contêiner.

Além da função de registro da unitização, haverá também a função de desunitização, para quando a carga foi recepcionada no recinto unitizada em contêiner (ou lá unitizada) e, por algum motivo, foi retirada do contêiner, antes de sair do recinto e de lá sairá solta (ou, eventualmente, em um veículo). A desunitização significa que a carga foi desovada dos contêineres, o que poderá ocorrer para toda a RUC ou MRUC ou apenas parte dela. Observa-se que uma carga pode ser unitizada em um local e eventualmente desunitizada, total ou parcialmente, em outro. Consequentemente, poderá, por exemplo, haver uma unitização em dois contêineres em um local e, em um outro, haver a desunitização de um deles e sua reunitização, seja por conveniência, seja por algum incidente com o contêiner.

Vale salientar que para fins de controle pelo CCT, apenas as unitizações e desunitizações que envolvam contêineres serão objeto de registro. Após a averbação da exportação, o vínculo a um contêiner deve ser desfeito e apenas o seu histórico no CCT ficará registrado, permitindo que ele seja associado a outra RUC/DU-E/NF/manifesto, sem qualquer crítica.

Consolidação e desconsolidação de carga

Fundamentalmente, a consolidação de carga é o agrupamento de diferentes cargas (diferentes RUC) em uma mesma unidade de carga, para um mesmo destino, final ou para redistribuição. Quando registrada no CCT, essa operação gerará uma MRUC (RUC máster). Como exemplo de uma consolidação tem-se três exportadores, cujas cargas não são suficientes para encher um contêiner, e que, por razões comerciais, contratam o mesmo agente de carga para transportar suas cargas ao exterior. Esse agente consolida as cargas em um mesmo

contêiner e contrata um transportador para levá-lo ao exterior. Quando for registrada no CCT, a entrega ou o embarque para o exterior desse contêiner, todas as três cargas também terão sido entregues ou embarcadas.

Uma das funções do CCT é estabelecer e controlar os diversos vínculos (MRUC, contêiner e veículo) que possam haver com uma RUC e dessa com as NFs, entre uma ou mais cargas, que deverão, conseqüentemente, deixar o País conjuntamente. Esse vínculo permitirá ao CCT, quando da entrega da carga, verificar se todas as RUC vinculadas estão desembaraçadas, facilitando a movimentação das cargas e evitando que unidades de carga sejam entregues contendo cargas ainda não desembaraçadas.

Além da função de registro da consolidação, haverá também a função de desconsolidação, para quando as cargas já foram consolidadas, dentro ou fora de um recinto, e, por algum motivo, elas serão desconsolidadas. A desconsolidação significa que foi desfeito o vínculo entre a MRUC e todas as DU-E/RUC. Se um erro for cometido na consolidação, ela não será passível de retificação. Nesse caso, deverá ser feita a desconsolidação e refeita a consolidação. Ademais, caso deseje-se excluir uma ou algumas DU-E/RUC, será necessário desconsolidar toda a carga e consolidar novamente.

A desconsolidação de uma carga só será permitida se não houver qualquer vínculo da MRUC com veículo ou contêiner. Conseqüentemente, se houver registro de carregamento da MRUC ou parte dela, deverá primeiramente ser registrado no CCT o seu descarregamento para então se proceder a desconsolidação. Da mesma forma, se a consolidação envolveu contêineres ou a MRUC foi posteriormente unitizada em contêiner, deverá primeiramente ser registrada a desunitização das cargas, para só então prosseguir com a desconsolidação.

A consolidação, embora possa ocorrer fora de um recinto aduaneiro, para os fins do CCT, só será registrada após recepcionada em um local controlado pelo CCT e somente permitida: com a indicação de pelo menos duas DU-E/RUC a serem consolidadas; se as DU-E/RUC a serem consolidadas já tiverem sido apresentadas para despacho; e quando as cargas estiverem todas estocadas no mesmo local. Essa funcionalidade exigirá também a informação no sistema dos documentos de carga “filhotes” (house) e do valor de cada frete.

Toda consolidação será identificada por uma MRUC, que poderá ser informada pelo usuário ou gerada pelo sistema no momento do registro da consolidação. Quando o usuário confirma o registro da consolidação, o CCT estabelece o vínculo entre a MRUC, as RUC e os contêineres no controle de estoque e as respectivas quantidades de volumes informadas, em cada contêiner e solta.

Entrega de carga

A entrega de carga no CCT será o registro em sistema da transferência da posse da carga de um interveniente a outro, como do depositário ao transportador. Aplica-se a toda carga que ingressou em um recinto aduaneiro com intuito de exportação e que esteja saindo dele para embarque, transposição de fronteira, início de trânsito aduaneiro, ou, eventualmente, retorno ao mercado nacional. Essa mesma funcionalidade poderá ser usada para carga que tenha sido submetida a despacho domiciliar por interveniente que a tenha recepcionado para exportação, mas não seja um depositário, ou ainda pelo exportador.

Caso existir trânsito aduaneiro concedido para a carga, a sua entrega automaticamente registra o início do trânsito (abertura da contagem de tempo).

Poderá haver quantas entregas quantas forem necessárias, até que a saída de toda a carga para o exterior seja registrada, sendo que o carregamento e a manifestação equivalem a uma entrega, para fins de saída do estoque.

Se tratar-se de exportação com saída ficta, a entrega ao representante do importador equivale a um embarque para o exterior. Se tratar-se de “meios próprios” ou “em mãos”, a entrega ao exportador equivale a um embarque para o exterior. Se for uma exportação associada ao regime de DAC, o depósito no recinto e a consequente emissão do CDA equivalem também a um embarque para o exterior.

Dentro da funcionalidade de Registro de Entrega de Carga, o usuário tem a opção de operacionalizar a entrega de carga para exportação ou a entrega de carga para retorno ao mercado nacional. A entrega de carga para exportação diz respeito à carga já desembaraçada ou cujo embarque antecipado tenha sido autorizado. A entrega de carga para retorno ao mercado nacional tem como função central promover a saída de volta ao mercado interno de carga não despachada e anteriormente recepcionada em um recinto alfandegado ou outro local de despacho. Também será empregada a funcionalidade de entrega de carga para retorno ao mercado nacional na transferência da carga não desembaraçada de recinto alfandegado para outro local.

Entrega de carga para exportação

Uma carga só poderá ser entregue para exportação após estar desembaraçada ou com embarque antecipado autorizado, e, se for o caso, com trânsito aduaneiro concedido. Uma carga só poderá ser entregue por aquele que, no CCT, estiver na sua posse. Regra geral, é o depositário que primeiro recepciona a carga no CCT e, conseqüentemente, aquele que fará a sua entrega a um operador portuário ou transportador. Além dele, o exportador poderá realizar a entrega a um transportador, quando o despacho for realizado no seu estabelecimento ou qualquer outro local onde a RFB autorizar que ele realize o despacho domiciliar (fora de recinto aduaneiro).

A depender da situação da carga, de suas características e forma de transporte, regras diferentes se aplicam para a entrega. Para cargas saindo do local de despacho já embarcada no veículo que fará o trânsito nacional ou o transporte internacional, a entrega deverá ser feita pela indicação do documento de transporte, pelo depositário ou pelo exportador, se for despacho domiciliar²¹. Os tipos de documentos de transporte serão: DAT, MIC/DTA, DTAI, TIF/DTA e outros manifestos internacionais. Poderão existir entregas parciais de carga, particularmente quando for transportada para o exterior ou em trânsito aduaneiro por mais de um veículo.

Para cargas saindo de recinto alfandegado acondicionadas em contêineres, mas não embarcada no veículo que fará o trânsito nacional ou o transporte internacional, a entrega deverá ser feita pela indicação do contêiner. Também será feita pela indicação do contêiner a entrega da carga nos trânsitos simplificados em zona primária, que dispensam a emissão de documentos de transporte.

Para cargas saindo do recinto sem estarem acondicionadas em contêiner ou em veículo transportador, inclusive para granéis, a entrega deverá ser feita pela indicação da DU-E ou RUC ou ainda da MRUC, se a carga estiver consolidada (o que significa mais de uma RUC).

O CCT deverá então registrar a entrega dos volumes e quantidade das DU-E ou MRUC, se for o caso. Se a quantidade entregue coincidir com a quantidade total da DU-E, tem-se uma entrega total. Se a quantidade entregue for menor que a quantidade total da DU-E, tem-se uma entrega parcial. Neste caso, no momento da entrega da última parcela (quando a soma das quantidades das parcelas coincidir com o total da quantidade da DU-E), tem-se a entrega total. A entrega total é uma condição para a futura averbação da exportação.

21 Excepcionalmente, haveria ainda a possibilidade extraordinária do operador portuário ou transportador recepcionarem a carga para despacho em zona primária e não a embarcarem naquele local, quando a entregariam para outro transportador, para trânsito aduaneiro até outro local.

Se a DU-E/RUC entregue encontrar-se com trânsito concedido, a entrega automaticamente registrará o início do trânsito, abrindo a eventual contagem de tempo. Seguindo a lógica das entregas parciais, teremos a possibilidade de inícios parciais de trânsito.

Entrega de Carga para Retorno ao Mercado Nacional

Uma carga recepcionada poderá retornar ao mercado nacional por três motivos: exportador desistiu de exportar; movimentação de carga ainda não apresentada para despacho, em zona primária, entre diferentes recintos; e por ordem ou autorização da RFB. Apenas os bens não submetidos a despacho poderão ser entregues nessa modalidade.

No caso de uma carga que foi objeto de desistência, por parte do exportador, da operação de exportação, a entrega da carga será operacionalizada a partir da NF que amparará o retorno ao mercado nacional, a qual deverá ser referenciada (no campo refNFe) à NF que amparou a recepção da mercadoria. No caso de movimentação de carga entre recintos, a entrega da carga é operacionalizada a partir da mesma NF que amparou sua recepção. No caso de uma carga que esteja sendo entregue por ordem/autorização da RFB, a entrega da carga será operacionalizada a partir do documento que amparou a recepção da mesma (um dos tipos de documentos da recepção a partir de Determinação RFB) e obriga à informação do documento que amparará o retorno ao mercado nacional, que pode ser uma ordem judicial, um ato de destinação de mercadoria, ou outro cabível.

Carregamento de carga

O carregamento é o registro no CCT da colocação física de determinada carga em um determinado veículo transportador, ou seja, é a informação em sistema de quais cargas foram embarcadas em qual veículo. Em princípio, o carregamento ocorrerá individualmente somente nas operações no modal marítimo, pois ele se aplica apenas aos casos em que o interveniente que carregar o veículo (o operador portuário) for distinto do interveniente que fará o transporte internacional (a empresa de navegação), o qual utilizará a funcionalidade “manifestação”. Nos demais modais de transporte, os dados de carregamento serão informados juntamente com os dados do transporte, por meio da funcionalidade manifestação. Só deverá ser passível a realização de um carregamento, para um determinado veículo (código da embarcação) e uma determinada “viagem”, e até que a manifestação seja registrada no CCT pela empresa de navegação.

Além da função de registro do carregamento, haverá também a função de cancelamento do carregamento. Não haverá a possibilidade de retificação do carregamento. Se necessário, o carregamento deverá ser cancelado e um outro deverá ser realizado.

A indicação das cargas embarcadas se dará, em regra, pela indicação do contêiner, esteja a carga consolidada ou não, ou da DU-E/RUC ou MRUC, se a carga não estiver acondicionada em contêiner. Uma carga só poderá ser objeto de carregamento caso ela esteja “estocada” com o interveniente, desembaraçada ou com embarque antecipado autorizado ou com trânsito aduaneiro já concluído. Poderão existir carregamentos parciais, quantos forem necessários.

Registro de carregamento de carga

O usuário deverá selecionar o modal de transporte, informar a identificação do veículo e número da viagem, selecionar a forma de indicar a carga a ser carregada (contêiner ou DU-E ou RUC) e informar o número identificador, conforme a opção anterior.

Quando o usuário confirmar a ação, o CCT deverá registrar o carregamento do contêiner ou dos volumes/quantidade da DU-E/RUC ou MRUC. Se no contêiner carregado estiver contida toda a DU-E/RUC ou MRUC ou se a quantidade carregada coincidir com a quantidade total da DU-E/RUC ou MRUC, tem-se um carregamento total. Se no contêiner carregado estiver contida apenas parte da DU-E/RUC ou MRUC ou se a quantidade entregue for menor que a quantidade total da DU-E/RUC ou MRUC, tem-se uma entrega parcial²². Quando do carregamento da última parcela de uma carga, o total de volumes carregados se igualar ao total de volumes da DU-E/RUC ou MRUC, tem-se um carregamento total. O carregamento total é uma condição para a averbação da exportação sem divergência.

Manifestação de carga

A manifestação é a informação prestada pelo transportador (eventualmente, também pelo exportador), por meio da qual ele declara as cargas que transportará pelo território aduaneiro ou para o exterior, conforme o caso. Essa funcionalidade vinculará as cargas transportadas com o veículo, vagão e/ou contêiner, documento que ampara o transporte e, se for o caso, conhecimento de carga.

A manifestação permitirá simplificar e automatizar boa parte do novo processo de exportação. Com base nos documentos de transporte se poderá fazer a recepção e entrega das cargas, conceder e concluir o trânsito aduaneiro de cargas exportadas e averbar as exportações, tudo isso, de uma ou várias cargas transportadas em um veículo e amparadas no mesmo documento de transporte.

No caso de carga destinada à exportação e que será recepcionada no local de despacho, juntamente com o veículo que a transportará ao exterior (procedimento comum no modal terrestre), a manifestação prévia do transporte no módulo CCT será pré-requisito da recepção e facilitará identificação das NFs correspondentes às cargas enviadas para despacho. A partir dos dados prestados nessa manifestação no CCT, no caso de transporte internacional amparado no acordo ATIT e no acordo de transporte com a Venezuela, os manifestos que hoje são apresentados em papel (MIC/DTA, TIF/DTA e DTAI23) serão gerados pelo CCT.

A manifestação poderá ser registrada pelo transportador de duas maneiras: após o registro do carregamento da carga (vide funcionalidade “carregamento”), quando esta não é realizada pelo transportador, mas, sim, pelo operador portuário (modal marítimo); ou juntamente com o carregamento, que é o que ocorrerá em todos os demais modais de transporte.

Embora seja uma única funcionalidade, a manifestação de carga no CCT poderá ser realizada, a depender da operação logística, em três momentos distintos e com finalidades diferentes: Antes da carga ser transportada para o recinto/local onde se processará o despacho aduaneiro de exportação; Após a carga já ter sido recepcionada no recinto/local de despacho, mas antes de ser entregue pelo depositário; Após a entrega da carga pelo depositário (pela indicação da DU-E, RUC, MRUC ou contêiner).

Se ocorrer o fracionamento do embarque, seja em razão de a carga ser grande demais para ser transportada em um mesmo veículo, seja em razão da chamada “quebra de lote”, a

²² Pode-se citar como exemplo quando foram entregues todos os 30 volumes de uma determinada DU-E, mas serão realizados 3 carregamentos, cada um com 10 volumes. No primeiro carregamento, o usuário deverá informar a quantidade efetivamente carregada (10). Quando do terceiro carregamento parcial, será exibida a quantidade carregada nas operações anteriores (20 = 10 no primeiro e 10 no segundo), cabendo ao usuário informar a quantidade efetivamente carregada na atual operação (também 10).

²³ Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional, estabelecido em acordo específico entre o Brasil e a Venezuela.

RUC ou MRUC também será fracionada, por meio da adição de um sufixo numérico e sequencial, procedimento esse que permitirá manter a unicidade da RUC em qualquer situação. Também haverá o fracionamento da RUC quando houver a exportação de uma mesma carga para um mesmo exportador, mas o seu envio para mais de um consignatário, ainda que os dois envios sejam transportados no mesmo veículo.

Dentro da funcionalidade de Registro de Manifestação de Carga, o usuário terá a opção de registrar a manifestação:

- a) Para exportação, que engloba a manifestação para envio de bens para o local de seu despacho, já embarcadas no veículo que as levará ao exterior após seu desembarço; e
- b) Para trânsito nacional, aplicável, em regra, às exportações cujo local de despacho seja diferente do local de embarque e que não estejam amparadas em MIC/DTA, TIF/DTA ou DTAI.

A manifestação para exportação se divide em dois grandes grupos, a manifestação da carga antes da sua apresentação para despacho e a manifestação após a apresentação da carga para despacho.

A manifestação da carga antes da sua apresentação para despacho visa a possibilitar a sua recepção no local de despacho por meio do documento de transporte manifestado. Nesse caso, a manifestação se dará com base nas notas fiscais correspondentes e, quando não houver nota fiscal, com base no correspondente item de DU-E (o prévio registro da DU-E será obrigatório nessa hipótese). Ela ocorrerá, em regra, nas exportações cujo transporte será realizado ao amparo de MIC-DTA, TIF-DTA e DTAI.

A manifestação após a apresentação da carga para despacho se aplicará a todos os demais casos, mas também poderá ocorrer para cargas que serão transportadas ao amparo de MIC-DTA, TIF-DTA e DTAI, quando as cargas forem recepcionadas no local de despacho com base no MDF-e e o MIC-DTA, TIF-DTA e DTAI for emitido com as cargas já submetidas a despacho de exportação.

No caso de manifestação com base em MIC-DTA, TIF-DTA e DTAI, após o desembarço das cargas e concessão do trânsito aduaneiro respectivo, o usuário poderá gerar e imprimir arquivo PDF com a mesma formatação do MIC-DTA, TIF-DTA e DTAI estabelecida no acordo internacional correspondente.

O resultado final da manifestação, regra geral, será o seguinte: Para um avião, uma lista de centenas de AWBs, relacionados, cada um deles, com uma RUC e um certo número “X” de volumes. Para um navio, uma relação de centenas de BLs, relacionados, cada um deles, com um ou mais contêineres. O próprio CCT fará a associação dos contêineres com as correspondentes RUCs. Para um caminhão, um CRT, relacionado a um contêiner ou a uma RUC e um certo número de “X” de volumes.

Quando todos os contêineres e/ou volumes de uma dada DU-E/RUC tiverem sido manifestados, a DU-E poderá ser averbada.

Se houver mais de um embarque para uma mesma carga (embarque fracionado ou quebra de lote), a mesma regra será mantida, quando todos os contêineres forem manifestados (parte em um veículo e parte em outro) ou, no caso de carga solta ou granel, quando todos os volumes forem manifestados (“X” de “Y” em um veículo e “Z” de “Y” em outro, e “X” + “Z” = “Y”), a DU-E poderá ser averbada.

Qualquer que seja o modal ou documento de transporte utilizado na exportação, a lógica acima será mantida.

IV. CONCLUSÃO

Como evidenciado neste relatório, o Novo Fluxo de Exportação do Portal Único de Comércio Exterior resulta de uma iniciativa de redesenho dos fluxos processuais de exportação, a partir de sua análise pormenorizada, identificação de deficiências e propostas de solução levantadas em parceria com os intervenientes públicos e privados das exportações brasileiras. Buscou-se assim analisar o processo tanto do ponto de vista de exportadores, depositários, despachantes como da posição dos órgãos de governo que atuam diretamente sobre as operações de exportação.

Nessa análise, observou-se a existência de três fluxos processuais distintos para que uma exportação se concretize: a obtenção de licenças, permissões, certificados e outros documentos públicos; o controle aduaneiro; e o controle físico das cargas de exportação. Apesar desses processos terem forte relação entre si e se comunicarem, a estrutura atual de processamento governamental carece de instrumentos de integração entre eles. Essa falta de integração entre os processos e as deficiências nas relações entre eles são a principal causa dos problemas identificados no fluxo geral do processo de exportação atual.

As soluções propostas pelo Portal Único de Comércio Exterior como a Declaração Única de Exportação (DU-E), o módulo de Controle de Cargas e Trânsito de Exportação (CCT) e o módulo de Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos de Exportação (LPCO-Exportação) objetivam não somente aumentar a eficiência dos processos aos quais servirão, mas, principalmente, garantir a integração desses processos. Objetiva-se assim a construção de um fluxo geral lógico eficiente e com todas as soluções plenamente conectadas permitindo o compartilhamento de informações e gestão inteligente das etapas dos processos.

Essas soluções estão plenamente alinhadas com as diretrizes definidas no Decreto nº 660, de 1992 para a construção, no Brasil, do Portal Único de Comércio Exterior, e no Acordo sobre Facilitação de Comércio da OMC para o desenvolvimento de guichês únicos de comércio exterior em geral. Também buscam respeitar as melhores práticas internacionais, considerando-se sempre as particularidades brasileiras e padrões internacionais relevantes, em particular os que dizem respeito à formatação de dados, o que no futuro facilitará o avanço em direção à interoperabilidade entre diferentes guichês nacionais.

Assim, espera-se que o novo fluxo de exportação apresente, quando de sua completa implantação, os seguintes resultados:

- Extinção da apresentação de documentos em papel, ressalvadas obrigações adquiridas pelo Brasil por acordos internacionais e exigências de países importadores;
- Redução expressiva de anuências para saídas individuais de exportação²⁴ pela automatização de conferências e possibilidade de uma mesma autorização amparar mais de uma operação;
- Redução da prestação de informações em documentos de exportação de cerca de 20% para as operações não sujeitas a anuências, e possivelmente maior nas sujeitas a anuências, variando a depender das características da mercadoria e da operação;
- Redução de erros de preenchimento e inconsistências entre informações documentais em virtude de:
 - Integrações entre DU-E, LPCO, CCT e NF-e,

²⁴ Os números exatos serão apurados no processo de adaptação de cada órgão ao LPCO-Exportação.

- Prestação de dados de forma uniforme em todos os documentos seguindo o Modelo Brasileiro de Dados de Comércio Exterior desenvolvido em conformidade com padrões da OMA;
- Possibilidade de ajustes e retificações ao longo do processo, em respeito aos fatos relativos à movimentação das cargas de exportação;
- Centralização em um único ponto da interlocução entre o governo e os intervenientes privados por meio do Portal Siscomex.
- Redução de tempos para a efetivação das exportações devido às seguintes melhorias:
 - Importação dos dados da NF-e para elaboração da DU-E,
 - Parametrização imediata para conferência aduaneira a partir do registro da DU-E e da recepção de carga, não mais em lotes e em horários determinados,
 - Paralelismo entre o despacho aduaneiro e a atuação de controle pelos demais órgãos de governo, e não mais sequencialismo,
 - Disponibilização em tempo real de informações sobre o andamento dos processos a todos os intervenientes que delas necessitam, inclusive depositários, transportadores e embarcadores, agilizando a gestão logística,
 - Adequação do momento de prestação de informações ao fluxo real do processo e maior flexibilidade de ajustes e retificações, em respeito aos fatos que podem ocorrer durante a exportação,
 - Agilidade na conferência aduaneira por meio do gerenciamento de riscos e automatização da conferência dos documentos de exportação por meio das integrações entre DU-E, LPCO, CCT e NF-e.

Por fim, entende-se que a consolidação de processos mais eficientes, engendrados pela reformulação dos fluxos de exportação, tenha impactos diretos e positivos na redução de custos operacionais, contribuindo para um aumento da competitividade das exportações brasileiras. Adicionalmente, os recursos economizados, tanto pelo setor privado quanto pelo público podem ser reinvestidos e reaplicados em prol da ainda maior evolução do comércio exterior brasileiro.

**Subsecretário de Aduana e
Relações Internacionais da Secretaria
da Receita Federal do Brasil**

**Diretor do Departamento de
Competitividade no Comércio
Exterior da Secretaria de
Comércio Exterior**

**Subsecretário de Gestão
Corporativa da Secretaria da Receita
Federal do Brasil**

**Diretor do Departamento de
Operações de Comércio Exterior da
Secretaria de Comércio Exterior**

**Coordenador-Geral de
Tecnologia da Informação da
Secretaria da Receita Federal do Brasil**

**Coordenador-Geral de Normas e
Facilitação de Comércio da
Secretaria de Comércio Exterior**

**Coordenador-Geral de
Administração Aduaneira da
Secretaria da Receita Federal do Brasil**

**Coordenador-Geral de
Informação e Desenvolvimento
do Siscomex da Secretaria de
Comércio Exterior**

ANEXO I

ANEXO II