

ブラジルに貨物を輸入する場合の課題に関するアンケート調査結果

2018年12月4日

会員企業348社にアンケート調査を依頼、回収率は、16%であったが、回答企業は輸入業者に限られている為、回収率は参考値とする。

アンケート有効回答数 55

【輸入の遅れについて】

ここ1年間で、輸入通関において遅れが生じたことがありますか？			
ある	46社		84%
なし	9社		16%

(1) 提出書類の不備や記載ミスで、輸入に遅れが生じたことがありますか？			
ある	24社		52%
なし	22社		48%
「ある」と回答された方は、考えられる原因は何ですか？また、その詳細をご記入ください。(複数回答有)			
関税コード(NCM)の判断ミス	8社		33%
数量又は価格の記載ミス(例：ポンド、ヤード、インコタームズ)	10社		42%
輸入ライセンス対象製品の不備	2社		8%
その他	17社		71%

- ・輸出者との相互整合不備等により、ブラジル側税関処理時に、通関処理信号が黄色チャンネル、赤色チャンネルになり通関処理に時間を要した。
- ・輸出国、部品により、輸入ライセンスが必要で、申請承認に時間がかかり、必要タイミングに間に合わない場合がある。(申請承認20-30日)
- ・主にCanal Vermelho時に発生する以下のような現象による遅延
 - 1.商品の名称(Descrição)が分かりづらいというクレーム
 - 2.戻り予定アリの一時輸出手続き(主に修理目的)を経て出荷した機械の、戻り時の検査が異常に厳しい
- ・サンプルの通関時、恐らくは税関での実績が少ない品目であった事もあり、検査で数週間時間がかかった。(特に価格の正当性?の確認)
 - ・重量アンマッチ
 - ・重量記載に差異があったため。
 - ・B/Lのグロスウェイトとコンテナ計量時の重量差により。
 - ・US\$建てとR\$建ての2種類の輸入貨物を、誤って1枚のAWBにまとめたため書類
 - ・CITES(使用している木材について)
 - ・Exportadores esporádicos tem dificuldade em entender a complexidade das exigências da aduana brasileira, principalmente no que tange a necessidade de informação detalhada do fabricante original do material e a necessidade de que a fatura comercial tenha todos as informações requeridas no artigo 557 do Regulamento Aduaneiro.
- ・ Tivemos erros por parte do nosso exportador, ao trocar valores e quantidades dos produtos, também alguns NCM foram classificados de forma genérica.
- ・ Não envio dos documentos originais pelo exportador. A maioria das nossas importações são triangulares e isso atrasa muito o processo de recebimento de documentos.
- ・ Problema com valoração do produto
- ・ Licença de Importação

(2) 税関のストライキにより、輸入に遅れが生じたことがありますか？			
ある	32社		70%
なし	13社		28%
「ある」と回答された方は、その詳細につきご記入ください。			

- ・ サントス港に1週間程度留め置かれた。通常であれば2~3日でReleaseされるもの。
- ・ 通常であれば、サントス港に貨物が着いてから10日~2週間で工場に入荷するが、税関ストライキの影響で、入荷まで30日程かかり、予定の入荷月に入荷できず、生産と販売に支障をきたした。

- ・サントス港税関職員のストライキにより、輸入貨物が税関でストップしたとき（Canal Vermelho）、通常よりも検査～許可まで時間がかかった。
 - ・税関スト（慢性的なスト）による輸入手続きの大幅な遅れ発生は無いがサントス港内業務が煩雑になった場合、多少の遅れを経験したことがある。
 - ・8月中旬に日本から航空輸送された貨物がグアルーリョス空港に到着、運悪くCanal Vermelhoに当たり、スト中につきノロノロ運転の税関が貨物をリリースしたのは9月末。急ぎの品が多数含まれていたにも関わらず、全くリリース予定が分からず、顧客対応に大変苦労した。
 - ・VCIにてAir便の通関に通常より3日以上かかった。
 - ・通常10日掛かる手続きが30日以上掛かった。
 - ・通常のリードタイム1週間に対し2週間かかった
 - ・YELLOW CHANNEで止められた。書類、貨物を調査で、OFFICERが見るまでに期間45日ほどを要した。
 - ・半年以上物が解放するのは出来なくてその間に対して保管費が10万レアル近く発生しました。
 - ・5月のストライキによる遅れ、1週間程度。
 - ・2018年5月～6月のストライキ時に、赤信号通関の貨物の通関プロセスが進まず、輸入に遅れが生じました。
- ・5月末のトラックストライキの際、税関ストライキも発生、輸入取り出しに時間がかかった。Receita Federal Auditor(政府機関)が毎月自由にストを行い、通関審査が不定期に遅れる
 - ・去年起きたReceita Federalのストにより、1週間ほど税関が停滞したことにより、複数案件で客先への引き渡しが遅延する影響が出た。
 - ・税関当局が詳細検査の必要ありと判断した輸入貨物の通関時にストライキが発生して輸入に数週間の遅れが発生した（件数は20程度）
 - ・税関職員によるストライキにより引き取り不能となった
 - ・アメリカから輸入したエンジンがストライキの為港湾から搬出できず、生産の後ろ倒しを余儀なくされた。
- ・これは深刻な問題です。ブラジル工業全体の競争力を低下させています。ストライキが原因で客先への納品が遅れた場合でも遅延罰金が科せられます。年がら年中ストライキがやられているようです。遅れや停滞状況が全く見えず、対応のしようがありません。
 - ・ Por conta do período de greve dos fiscais da Receita Federal, uma de nossas cargas foi parametrizada em canal amarelo em abril/2018, no aeroporto de Guarulhos, levando cerca de 102 dias para ser liberada. Os fiscais estavam levando mais de 3 meses apenas para fazer a distribuição fiscal.
 - ・ A greve dos fiscais da receita torna moroso o processo de desembaraço causando atraso na entrega, custos extras de armazenagem e demurrage. Houve um caso com um de nossos clientes no Brasil, cujo custo extra foi relativo a 10 dias onerando assim o custo do produto importado.
 - ・ Tivemos um processo que ficou parado por 3 meses devido à greve da receita, operação padrão, que não estava conferindo os canais vermelho durante a greve.
 - ・ Greve dos caminhoneiros: ocasionou atrasos nas re-destinações e carregamentos dos contêineres nos terminais. Greve dos fiscais: nos casos de parametrizações em canal vermelho ou amarelo, a designação do processo para o fiscal, já levou cerca de 1 mês para ocorrer.
 - ・ Devido à greve dos fiscais, alguns processos demoraram para ser liberados no Siscomex, assim como demorou para ser analisados e as exigências informadas “em tela” pelo fiscal aduaneiro.
 - ・ Tivemos canal vermelho em alguns processos, devido a greve houve a demora na parametrização em tela no Siscomex pelo fiscal da RFB e demora na liberação do desembaraço.
 - ・ Constantemente os auditores fiscais da Receita Federal fazem “operação padrão”, o que significa atuar com apenas 30% do efetivo, o que causa atrasos na liberação alfandegária dos processos de Importação. Adicionalmente, o Ministério da Agricultura (MAPA) sempre justifica atrasos na vistoria e liberação ao baixo contingente de fiscais nos portos de Manaus.
 - ・ Devido a greve algumas solicitações ficaram demoradas como acerto de Mantra e liberação de DI em canais amarelo e vermelho.
 - ・ Tivemos vários processos parados em no porto de Santos e principalmente no aeroporto de Guarulhos devido a greve dos fiscais. Devido ao longo tempo que os processos estavam parados tivemos que entrar com mandado de segurança.
 - ・ We had a strike of Tax Brazilian Authorities - Receita Federal at Guarulhos during 2018 and it took 2 months to get the material.

- ・ Empresa certificada OEA

(3) 輸入ライセンスの手続きが原因で、輸入に遅れが生じたことがありますか？			
ある	13	社	28%
なし	33	社	72%

「ある」と回答された方は、どの種類の規制機関（例：ANVISA、INMETRO、MAPA）ですか？また、その詳細につきご記入ください。

・ INMETRO：自動車部品の試験輸入においてI/L発行が遅れ3ヶ月程度作業に遅れが生じた
 DECEX：I/L記載内容に微細な誤記があったが、それを理由に通関を止められたもの。1週間程度かけて説明、説得し、通関された。

- ・ INMETRO Import License申請の際、協会の承認遅れ（現在も散見）
 危険品のImportライセンス申請の際、Ministry of Defenceの承認遅れ（現在なし）

・ 通常であれば、INMETROの輸入ライセンスは、2週間程で許可されるが、INMETROの実務業者が制限された時期には、ライセンス許可に30日程かかり、予定の船便に間に合わず、翌月の船便に延期となった。

・ Normalmente, O INMETRO demora 10 dias para deferir a LI, porém, devido ao acúmulo de solicitações, algumas LI's demoraram mais de 30 dias. Além disso, surgiu algumas dúvidas do INMETRO em relação ao produto, porém, não tínhamos ninguém para contactar e explicar sobre o produto.

・ Tivemos grandes problemas de atraso no deferimento dos Licenciamentos de Importação do INMETRO no passado. Porém, recentemente, não reportamos casos de impactos devido à demora desse órgão.

・ Em 2017 numa parametrização em canal vermelho, de produto acabado, fomos informados pelo fiscal da Receita Federal que este produto requeria Licença de Importação prévia do órgão anuente INMETRO. Após esta constatação, foi solicitado ao Despachante Aduaneiro, verificação periódica, de todos os tens importados, a fim de evitar novos atrasos.

・ SIF – MAPA , duas semanas para sair um resultado de análise.

・ ANVISA, devido a grande demanda de LI's e mudança de procedimento para eletrônico, tivemos diversos problemas

・ Quando temos embarque que tem necessidade de licença prévia e embarcamos sem essa licença, em alguns casos a parametrização cai no canal amarelo levando alguns dias para a liberação do processo.

・ 新規取引先のアイテムに事前輸入ライセンス取得が必要なグリースが含まれており、これを知らずに輸入する事になった。輸入手続き遅れとともに、ペナルティ支払いが発生

・ 当方原因、申告忘れ、記載間違い等

輸入ライセンス手続き自体が時間を要する(20-30日)ため、発注を事前にする必要がある

・ Proforma の情報記入漏れ（重量）でライセンス遅れ

・ 輸入品の梱包材（木製）についても通関許可の対象と見做して通常の通関に要するのと同様の輸入ライセンス申請書類を求められて輸入に遅れが生じたケースがある。

・ 常に10日間掛かる前提で輸入計画を立てている為、特に問題なし。稀にANVISAの許可が必要。年に1回程度。化学製品。

・ 官吏の判断が人によって異なり、ある人が一たび何かを唱えたら、彼が納得するまで処理が引き伸ばされま
 す。他のルートで促進をお願いするようなルートも無く、これに嵌ることもリスクの一つです。更に、苦情を
 表明すると、仕返しをされるということが業界で常識になっており、彼らのなすがままです。公共機能として
 、産業界が計算できるような管理体制と透明性が望まれます。

(4) 物流インフラの未整備により、輸入に遅れが生じたことがありますか？			
ある	12	社	26%
なし	34	社	74%

「ある」と回答された方は、どの物流インフラであるのか、その詳細につきご記入ください。（例：ターミナルでの貨物の受け入れ、保税への移管）

・ 常に10日間掛かる前提で輸入計画を立てている為、特に問題なし。

・ ターミナルの混雑により、コンテナヤードからの運び出しに2~3日要した。通常は即日。

- ・通常は、10日～15日で手続き完了し、工場に入荷するが、年末にかけての11月から12月は、貨物のピーク時期となり、この日数より多くかかる。
 - ・マナウス港でのコンテナ荷下ろしのキャパシティが十分になく、通関まで待たされることになった。
 - ・（ブラジルだけではなく）空港内での物の管理がずさんなことがあり、紛失、破損、取り残され、が起きます。自分達で探すこともできず、問い合わせをしても声が届いている手応えがありません。空港内は手が出せない、物も言えないリスク区域です。やはり、公共機能として責任ある管理体制と透明性が望まれます。
 - ・トラック運転手によるストライキ
 - ・ Devido à greve de caminhoneiros em Maio/Junho 2018 nossas importações ficaram paradas no Porto de Santos, Aeroporto de Viracopos e no EADI em Alphaville.
 - ・ Entendo que a greve dos caminhoneiros seja um reflexo da falta de infraestrutura do transporte rodoviário brasileiro. Portanto a fase que gerou o atraso no processo de importação foi na saída do container cheio do porto de destino para o importador (falta de veículo apropriado no momento, congestionamentos e etc)
 - ・ Em Recife principalmente devido a problemas de falta de material apropriado e a grande greve dos caminhoneiros
 - ・ Não seria bem um problema de infraestrutura mas de procedimento. Uma carga aérea com 5 volumes chegou em Guarulhos e um dos volumes foi perdido. Levou mais de 30 dias para regularizar a situação e receber a autorização para remover a carga.
 - ・ Tivemos várias situações que acarretaram em atrasos nos processos.
- 1-) Tem períodos críticos no exterior que ocasionam falta de espaço nas aeronaves. Exemplo: Os últimos três meses do ano, devido as eventos festivos Natal e Ano Novo, temos problemas com overbooking. 2-) Greve dos caminhoneiros 3-) Greve dos estivadores em Santos.
- ・ Tenho muito atraso com relação a booking por não ter espaço no navio ou por ocorrer transbordos, isso atrasa muito a operação.
 - ・ Ferrovia de Santos paralisada por chuvas

(5) ブラジル通関における通達・規制内容を熟知していない、また日本と通関手続きが異なる、またその他の理由で、輸入に遅れが生じたことがありますか？			
ある	14	社	30%
なし	32	社	70%
「ある」と回答された方は、その詳細につきご記入ください。（例：薫蒸規制、ソラス規制、船上・海上通関、簡略通関・申請ではない為）			

- ・ 薫蒸規制
 - ・ 薫蒸規制は十分認識されていない。
- 取引先へ個別説明（要請）していない場合、問題が発生するケースがある。
- ・ エンジンを輸入する際に使用される木製のパレットに薫蒸がされておらず、通関に時間を要した。（サプライヤーの不備）
 - ・ 薫蒸規制を熟知していない輸出者側の不備で木製パレットを使用していた為ブラジル側輸入通関処理で再薫蒸等で手番を費やした。
 - ・ SUFRAMAと協議し、決められたNCMコードを付与した貨物であるのに、税関で勝手な解釈を行い、NCMが間違っていると指摘され、SUFRAMAに確認を取るまで通関を待たされた。
 - ・ Extarifario取得の際、日本側で何を入れるか入れないかこちら側の要求どおりに荷造りをしてもらうはずが、同梱してはならないものを同梱し、手続きに遅れ発生
 - ・ PISCOFINSの税率変更告知は確認していたが、SISCOMEX*上には適用日からの税率設定変更が税関によって実施されておらず手続きストップ
- *ブラジル税関システム
- ・ 税関官吏の個人的な判断がまかり通り、処理責任が曖昧という状況が問題。対処のしようがなく、嵌ったら幸運を祈るばかりです。
 - ・ Devido a não cumprimento das regras de fumigação pelo exportador. Neste caso exportador utilizou calços de madeira sem a marcação de fumigação, ocasionando assim o atraso no desembaraço e custos adicionais. A importação só foi liberada após o pedaço de madeira não marcado ter sido devolvido à origem. Atraso de aproximadamente 2 semanas.

- Amostras são livremente enviadas por courier na Asia sem nenhuma diferenciação alfandegária, porém, no Brasil, essa operação é regida pela Instrução Normativa de Remessas Expressas (que possui muitos pontos interpretativos). A não observância dos pontos dessa IN causa descaracterização do courier em Viracopos e atrasa o processo de liberação de importação.
- Sistemas do Governo (Siscomex, Sefaz) inoperantes / desatualizados principalmente nos casos de alterações legislativas (Aliquotas de Impostos, etc)

【輸入におけるコストについて】

(1) (他国と比較して) 港湾使用料金が高額であると感じる。			
感じる	17	社	31%
感じない	15	社	27%
あまり変わらない	15	社	27%

「感じる」と回答された方は、どれくらい高く感じますか？

- 比較したことが無いので、分かりません。逆に情報を教えて下さい。
 - 他国の水準がわからないため教えていただきたいと思います。MarchantNavyは、ブラジル特有のものなのでしょうか？
 - 30%程度
 - Aproximadamente 40 %
 - 20-30%
 - 2～3割程度は高いのではと感じる。
 - 二倍程度
 - 米国 (≒150US\$/コンテナ) に比べ非常に割高
- ブラジルでは料金算定にコンテナ内製品総額、運賃が加味されるため (CIFベース) コンテナごとに値段相違、300US\$越えのコンテナもあり
- Brasil : Terminal Handling Charge aproximado USD 200
 - Outros Países: Valor similar.
 - Apesar dos terminais dos portos brasileiros estarem mais bem equipados que 10 anos atrás, em comparação com os de outros países, ainda deixam a desejar. O sistema de informatização ainda é precária ocasionando morosidade operacional.
 - Sim, principalmente quando estamos tratando de importações aéreas, o qual não temos negociação aberta com a Infraero, e ou, processos LCL (consolidados) que acabam indo para o terminal do agente consolidador e não temos muita negociação.
 - Cada terminal tem sua própria tabela, mas para os serviços obrigatórios não há abertura para negociação.
 - As operações nos Terminais Públicos têm baixa eficiência, que aumenta o tempo nas Operações de Descarga e de Embarque, tornando a operação mais onerosa. Entretanto, não temos a informação do adicional de custos. Há limitações de calado na maioria dos Portos Brasileiros, limitando a atracação dos navios à profundidade do canal. Porto de Santos tem calado de 14,20m enquanto a média em outros países é de 16,50m. Há também, descompasso entre a profundidade dos terminais e dos canais de acesso, que é outro limitante.

(2) (他国と比較して) 倉庫料金が高額であると感じる。			
感じる	17	社	31%
感じない	19	社	35%
あまり変わらない	13	社	24%

「感じる」と回答された方は、どれくらい高く感じますか？ (例：他国で活用しているフリータイムがないため)

- 使用していない
 - 比較したことが無いので、分かりません。逆に情報を教えて下さい。
 - 二倍程度
 - 1,5倍程度と感じる。
- ハンドリングのレベル、セキュリティを問わなければ安い業者はあるが選択肢に入れていない。
- 輸出コンテナ蔵置期間のフリータイムが短いため、蔵置費用が発生する可能性が大きい。
 - C Y到着後からデマレージタイムがカウントされる等の特殊性もあるが2～3割程度は高いのではと感じる。

- ・税関倉庫は11日間まで輸入評価額に対しての率で固定、12日目から21日目まででまた固定である。輸入評価額の高いものであるとそれに応じて倉庫料金は高く似合ってしまう為、他国より高くなってしまふ。またストライキなどで通関を遅くし12日以上保管にされるケースがあり、これも倉庫料金を高額にしている。

- ・上記同様CIFベースの算定により割高。他国相場は不明
- ・物の輸入の際に発生する倉庫料金が、今までの倉庫料金体系ではなくなり、大幅に値上げされたため。
- ・ Brasil: calculado como percentual do valor da carga. Para uma carga com valor hipotético de USD 250 mil, tipicamente paga-se USD 900 dolares por container.
- ・ O período free time dos armazéns do Brasil são muito curtos considerando a burocracia envolvida na entrada e saída dos containeres.
- ・ Além da obrigatoriedade do pagamento do primeiro período de armazenagem no terminal de chegada (em Manaus), o que impossibilita a ação de remoção (DTA) para uma zona secundária (com tarifas mais competitivas), os custos de terminal (No Brasil) são cobrados em cima do valor da mercadoria, enquanto em outros países é cobrado por movimentação ou por peso.
- ・ No Brasil não existe "free time" para armazenagem, e em comparação com os Países Europeus, Americanos e outros, o custo é o mais alto, porém não temos a informação do adicional. Alguns Estados contam com Benefícios Estaduais, como Santa Catarina e Espírito Santo, e há incentivos que visam reduzir os custos de Armazenagem que costumam ser menores em relação ao porto de Santos e os demais portos brasileiros.
- ・ Sim, além do fato de não termos free time de armazenagem, há muita diferença no valor pago de armazenagem até mesmo entre portos brasileiros. Por exemplo, já notei que armazenagem em Paranaguá é 3 x menor do que armazenagem nos portos de Santa Catarina.
- ・ Não sei dizer ao certo mas quando comparado a nossa filial do Uruguai sentimos substancialmente, mas tem que levar em consideração que lá existe uma Zona Franca.
- ・ Não conhecemos os custos dos outros países. Mas fazemos negociações com os prestadores de serviços terminais no Brasil para obter o menor custos possível.
- ・ Não tenho esta referência por não operar no exterior mas acho que é caro.

(3) (他国と比較して) 輸入ライセンス料金が高額であると感じる。			
感じる	7	社	13%
感じない	24	社	44%
あまり変わらない	15	社	27%
「感じる」と回答された方は、どの輸入ライセンスで、どれくらい高く感じますか？			

- ・輸入ライセンスが必要な商品を扱っていない
- ・比較したことが無いので、分かりません。逆に情報を教えて下さい。
- ・ 20%程度
- ・ 二倍程度
- ・ INMETRO Import License申請 70R/件は割高に感じる 他国相場は不明
- ・ Brasil: A cada embarque se paga a Licenca de Importacao no valor aprox.. USD 30
- Outros países: Tipicamente a Licenca de Importacao e paga por ano ou tem-se uma cota anual, sem custo. No entanto, o Brasil também devera passar a cobrar licença de importacao anual com a introdução do DUi
- ・ Embora tenhamos respondido não, uma vez que neste momento poucos produtos estejam sujeitos a LI não temos estudo aprofundado comparando os custos de LI cobrados no Brasil e outros países. Talvez o ponto não seja o custo da LI em si, mas o grupo de produtos que é submetido a licença.
- ・ Não temos a informação sobre o custo de licença de importação de outros países. Há diferenças de custo de emissão das licenças de importação, no Brasil, dependendo do órgão emissor (tabela de cobrança não unificada)
- ・ Não tenho como dimensionar por desconhecer, mas podemos citar a ANVISA (registro de produto, inspeção de fábrica no exterior, etc...) e CNEN (1% do FOB) para todas as LI's

(4) (他国と比較して) 関税、その他税 (付加価値税等) が高額であると感じる。			
感じる	47	社	85%

感じない	1社	2%
あまり変わらない	2社	4%
「感じる」と回答された方は、税制につき自由に記載願います。		

- ・海外国籍船会社に課されるAFRMM（船舶税、海上運賃の25%を納税）の廃止検討が進むと有難い（世界にほとんど同税適用の事例無し）
- ・USAの輸入関税と比較してブラジルの輸入関税は6倍近く高いため
- ・1.Ex-Tarifárioを使用できれば輸入税負担は減るが、そうでなければ非常に高い
- 2.意図は理解できるが、クーリエ貨物にかかる税金が高すぎる
- ・交渉中のメルコスールとのFTA交渉早期妥結を希望。締結国に所在する競合とのコストで不利。
- ・当社の場合ブラジルで生産を行っているため税制の優遇（関税・IPI・ICMS）を受けていますが、製品輸入の場合は非常に高いと思います。国内産業にコスト競争力がないため仕方ないと思いますが、完全なる保護主義です
- ・税制特典を受けないと輸入関税で最大20%徴収された上、ICMS、Pis/Cofinsとさらに税金を徴収され、輸入評価額に対し50%近い税金が課せられる為、他国よりも高額であると感じる。
- ・ブラジルで物を輸入する場合、所謂輸入税以外にもIPI、ICMS、PIS/COFINSがかかる分税金が高く感じる。
- ・現状、州税（ICMS）や連邦税（IPI）の税務特典を得られている為、それが輸入品に対する参入障壁となり、ブラジル国産事業に優位に働く一方で、自由競争の弊害にもなっていると感じる。
- ・仕入れの税金クレジットが増加しても、輸出販売が多い場合、売上げにかかる税金が少ないために、相殺できずクレジットが残ってしまう。
- ・中進国では一般的に関税が高いですが、非常に低い価格で売られる輸入品があり、平等に課税された結果であるか疑わしいと思うことがあります。つまり脱税（密輸）に関わることなので、本アンケートの範囲外とはおもいますが。
- ・ICMSにより、州間の経済活動が制約されており、コスト高となっている。
- ・TaxonTaxは、当地では当たり前のように考えられているが、税金に対してさらに税金がかかるなんて、ありえない
- ・グローバルで商品展開する企業にとっては同一商品を同一価格で市場展開するのが必須ですが、高関税が原因で上代を高く設定→消費者の購買動機減→売上減→政府の税収減と悪循環に陥っている印象があります。
- ・輸入品に限った話ではないが、関税合算額にICMS税がかかり、それに更にIPI税が掛るなど二重、三重の課税となっている。
- ・税制が複雑かつ、連邦税、州税、市税と細分化過ぎで、もっと簡素化して欲しい。インセンティブを如何に使うかがブラジルでのビジネスのポイントと理解。
- ・具体的に説明出来る知識は無いが、輸入時の諸税、必要経費類が他国に比べ多岐にわたる為、割高感がいがめない。
- ・ブラジルの国としての競争力を高める税制を適用すべきである。
- ・国内の産業を保護するための税制だが、実際にブラジル国内にある多くの工場は海外のメーカーの工場、弊社も含め多くの部品が自国からの輸入で賄われていると思う。その結果、製品の単価は高くなり、そのしわ寄せが消費者にいつているように感じる。また、その保護が国内の産業の成長につながっているようには感じない。
- ・全体的に税率が高率。税制特典がない場合、ブラジル国内生産は成り立たない。（競争力なし）
- ・高額なのは勿論、複雑すぎて実際の所 良く分からない状態で動いているという状況が多くある。これは経営にとって大きなリスクであるが、許容量を多くして対応している。その分、価格競争力が落ちていることが課題である。
- ・伯国では、税金の種類が多すぎて、税金が高額になることに加え、手間がかかりすぎる。
- ・ブラジルコストとして長らく問題視されていながら一向に改善されない事実はブラジルへの投資を阻害する大きな要因となっている。
- ・輸入税は高額とは感じないが、ブラジル内で発生する州税は高い。
- ・会社として頻りに物を輸入しているわけではないが、引越荷物等への課税は不便であると考える。
- ・A carga tributária da importação no Brasil é muito alta (II, IPI, PIS, COFINS) e encarece muito o produto importado, principalmente o ICMS pela forma que é calculado apresenta um valor final muito acima da alíquota sinalizada.
- ・ Embora tenhamos alguma referência não temos estudo comparativo dos impostos cobrados no Brasil em relação aos demais países.

- Pela nossa legislação, os tributos devem ser pagos no ato do desembaraço e, dessa forma, tem que se arcar de uma só vez com o recolhimento, do II, IPI, ICMS, sobre circulação de mercadorias, além de PIS e COFINS. Todos esses tributos são calculados pela base de cálculo, já em outros países normalmente é um imposto único somente sobre a mercadoria.
- O Brasil é considerado um dos países com a maior tributação de Imposto de Importação e Impostos Estaduais em relação a outros países, onde é aplicado apenas um Imposto VAT que inclui todos os impostos devidos.
- Como sabemos o Brasil é um dos países que mais paga impostos no mundo. Se compararmos por exemplo com os EUA, onde o imposto é taxado uma única vez, aqui no Brasil temos muitos impostos diferentes (II, IPI, Pis, Cofins, ICMS) o percentual depende do NCM, mas em média pagamos mais de 40% em impostos.
- Brazil is one of the countries with the highest tax burden in the world (taxes, fees and contributions). In imports of services, inputs and Capital Assets, there are non-compensable taxes that significantly encumber imported products (ISS, II, AFRMM, IPI), furthermore the taxes have a cascade effect (taxes calculated on taxes). Note: Capital Assets-IPI is not compensable, and ICMS is recovered in 48 months.
- Comparado com outros Países não há distinção de Impostos Federais e Estaduais como há aqui no Brasil. Os valores dos Impostos aqui no Brasil são maiores.
- Todos os impostos, como Imposto de importação, ICMS, IPI, Pis, Cofins tem uma taxa bastante Elevada
- Atualmente muitos países tem uma competitividade e conseguem reduzir seus custos de impostos, mas no Brasil dificilmente acontece devido a grande protecionismo e falta de maior grau de industrialização (ex.: China)
- Temos muitos impostos sobre os valores dos itens importados, fazendo com que o preço final tenha um aumento de 60% á 70% dependendo do produto. Com relação ao ICMS temos benefício que faz com que o valor seja reduzido.
- Brasil tem que proteger suas indústrias, portanto é compreensível que adotem impostos de importação para esta finalidade. Porém os índices poderiam ser mais baixos caso houvesse maior incentivo para o crescimento da indústria brasileira tornando desnecessária a importação de alguns produtos.
- Os impostos que incidem na importação são um absurdo. Além de alto tem efeito cascata.
- O Imposto de Importação é muito alto para alguns equipamentos de ar-condicionado, o que acaba gerando alto valor de vendas. O percentual utilizado é o teto estipulado pela OMC (35%), o que acho elevado para o mercado em que atuamos.
- Brasil: Imposto de Importacao, IPI, Pis/Cofins, AFRMM, ICMS
Outros Países: Impsto de Importacao e IVA

その他、通関に関する課題、また当ワーキンググループの活動に関するコメント等ございましたら、自由にご記載ください。

- 公務員がストをするな、公共サービスを止めるな、闘争は業務時間外にやれと主張して頂きたい。ストをやって税収が遅延することはあっても減ることは恐らくない、ということは政府は大して困らないであろう。困るのは輸入者。違う闘争の仕方を考えてもらいたい。例えば、輸入者が支払った関税等を税務当局がプールして国庫に入れないというスト(これはむしろ犯罪行為か)ならば我々には関係ないので「勝手にやってろ」となるし人質(税金)を取った側と取られた側の二者間で闘争・交渉が成立すると思う。製造部門を保有している当社では、ストによる輸入部品の納期遅延の影響は頗る大きい。また、お客様の怒りを買ってしまい、消えてしまう商談もあるし、緊急手配した部品が入荷できずにお客様の設備を修理できず、大問題に発展することもある。今のまま続けるならば損害補償して頂きたい。
- ブラジル国内での輸出入処理に関わる日本駐在員向けのセミナー等を活発に開催して頂けると助かります。特に日系企業においては現地ローカルが主業務を対応しますが知識不足による駐在関係者の不備が発生している事で通関業務停滞を散発させています。
- 税関職員による知識、対応に大きなむらがあり、対応される税関職員によって通関が遅れることがままある。遅い職員に当たってしまった場合の対応に課題があります。
- 輸出入専門部署や弁護士資格者を有する一部の大手企業以外は、そのルールの複雑さから輸入通関業務は乙仲業者へ全面依存しているのが実態。
- 税関ストライキ及びレッドチャネルに入った場合のスピードアップの方法があれば教えていただきたい。
- 通関/税制及び頻発するストライキはブラジル経済成長の障害と言えます。(投資促進にも)引き続き当局への働きかけ継続すべきと感じます。

- ・日本とブラジル（メルコスール）間のEPAの早期締結を実現させるべく、日伯両国政府へ強く働きかけてもらいたい。

- ・さまざまな規制が多くコスト高になっている。

問題が発生した際、原因がタイムリーに伝わらず解決までに時間を浪費させられる。

税関当局都合により、タイムリーな手続きが行われない。

- * 担当者が休みのため手続きできない等、属人的な理由での遅延が多い

システムダウンした際、システム復帰するまでの時間が長く、復旧目安も示されない。

輸入ライセンス申請に手間がかかる、事前に発注必要のため、在庫増につながる

燻蒸処理で過去数度NGとなり、返送することになり、生産影響がでたことがあった。

通関審査ランクにより、完了日程が異なり、(システムでのランダムサンプリング)

グリーン7日、イエロー14日、レッド20-30日(稼働日ベース)と時間がかかっている。

- ・通関に関しては、いろいろと改善のトライがされ、良くなりつつある感じである。

輸入とは直接関係がないが、本年は輸送トラックのストライキがあり、現状ではサントスからジュンジアイ工場までトラック輸送をしているので、この時期には、貨物の入荷に影響があった。

また、サントス港から工場までのトラック輸送の場合、盗難の危険性があるので、盗難保険をかけている。トラックに代わる輸送方法として、期待されているのが、鉄道輸送である。サントス港から鉄道による輸送の整備が少しずつ整備されてはいるが、運行数量等に制限がありまだ弊社としては活用には至っていない。

船便以外は、最寄りのヴィラコッポス国際空港までの飛行機による貨物輸送も利用しているが、日数は早い船便に比べ輸送運賃が高いので緊急時のみの使用である。

今後、貨物輸入の選択肢が増えることや、手続き等のスピードアップが図られることを期待いたします。

- ・シンガポールでは明け方に到着した航空貨物が、昼前には自社倉庫に入庫していた。ブラジルではGRU空港到着後、通関が完了（緑判定）まで約2日間かかる（そこから倉庫入庫までプラス2日間）。また関税と輸入通関費の合計がUSAの約10倍かかる。もっと早く、安くなってほしい。

- ・空港および税関は治外法権の世界に見えます。業務処理責任を規定し、処理状況が公開される仕組みを作るよう働きかけていただきたい。ブラジル国の競争力に影響を与えている深刻な問題です。

標準処理時間を定める

案件毎の進捗リストが公開される

標準外のタイムラインに入った案件、疑義を付けられた案件は速やかに通知されるしくみ

ストライキ権、独自の判断権、に対抗するには、業務の見える化と評価制度の充実が不可欠だと思います。

- ・ ANVISA規制に係る説明会等があれば、是非参加させて頂きたいです。

- ・ 税関に当たっては多くの申請書類が必要だが、輸入品の流通に必ず州管轄の ICMS が関連するため、ICMS についての書類準備も必要になるところ、ICMS については州ごとに税率・運用が異なるため、税関とのやり取りを含めて、準備の煩雑さに拍車がかかっている。

- ・ O GT tem acesso as empresas japonesas importadoras que estão certificadas no programa OEA (Operador Econômico Autorizado)?

- ・ Entendo que o comércio exterior brasileiro é muito burocrático e sofre alterações constantemente no processo tanto para melhorias como para atender algumas necessidades internas. Além disso, não vejo um canal de comunicação claro e justo com os fiscais e órgãos responsáveis. Alguns equipamentos não possuem classificação específica na TecWin e acaba gerando dúvidas nos fiscais aduaneiros, nesse momento, não vejo uma abertura para explicações e muito menos um técnico da Receita Federal que entenda a nossa explicação, necessidade, urgência, Isso gera custos que não deveriam ser cobrados e taxados no processo. Caso existe um canal de comunicação direto e uma abertura para isso, diminuiria demais as margens de interpretações, assim como custos de multas e impostos indevidos.

- ・ Temos atualmente uma demora na liberação pela fiscalização do SEFAZ já que temos alíquota reduzida de ICMS, após o processo ser desembaraço precisamos ser liberados/fiscalizados pelo fiscal do SEFZ para podermos prosseguir, temos um aumento constante nos prazos de liberação para análises dos mesmos.

- ・ ' Liberação do MAPA demora muito tempo e como informado acima o custo de armazenagem que já não é barato encarece mais ainda.

- custo do transporte rodoviário porto x armazém geral também é muito alto.

- ・ Uma de nossas linhas de produto exige a selagem do IPI .

O trâmite de compra dos selos na SELECON é bastante moroso o que acaba atrasando o desembaraço dos relógios pois

após a aquisição dos selos temos que selar um a um para depois liberarmos a carga. Cada importação tem em média 45 mil peças.

- Tivemos um caso em que a carga aérea com 5 volumes mas um dos volumes não chegou em Guarulhos. O processo levou mais de 30 dias para regularizar a situação e receber a autorização para remover a carga.

- Sabemos que o Comércio Exterior no Brasil é muito complexo e que a Legislação é muito rigorosa. Para evitar transtornos na liberação dos nossos processos, tentamos fazer o máximo possível corretamente para que o processo seja liberado no menor tempo possível e sem custos extras, devido a multas e penalidade.

No entanto, existem etapas dos processos que não temos poder para alterar e que seria importante ter uma melhora para liberarmos o processo em um tempo menor.

1-) Presença de carga nos terminais, percebemos que essa etapa em Santos está cada vez mais demorada.

2-)MAPA - Inspeção da Madeira, sabemos que a legislação é para proteger a nossa flora, no entanto, em alguns casos os fiscais param o processos por pequenos detalhes como por exemplo um carimbo que teve uma pequena falha na impressão.

3-)Sabemos que existe o OEA (Operador Econômico Autorizado) e que as empresas habilitadas nesse programa tem várias etapas do processo simplificadas, como por exemplo o desembarço sobre águas que permite fazer todos os processos de liberação enquanto o navio está em trânsito. Nesse caso, o nosso maior desafio será preparar a empresa para ser possível fazer essa habilitação e poder usar todos os benefício desse programa, tendo como resultado final redução nos custos de importação e redução no prazo para obter os itens importados.

- Quanto a operação de importacao, existe grande alteração em andamento por conta da implementação do novo sistema da Receita Federal, sendo importante neste momento acompanhar e propor melhorias, tais como:

1. Integracao entre Receita Federal, ICMS, Inmetro, Ministerio da Agricultura

2. Licenca de Importacao Anual

Quanto a complexidade da legislação aduaneira, pode-se propor simplificação dos tributos e diminuição de penalidades nos casos de não haver dolo por parte do importador (Exemplo: cobrança de multa de 1% do valor da carga por descrição inexata)

Quanto a morosidade na importacao, discutir a simplificação do OEA.