

## Objetivos da CBC

29 de maio de 2007

### Os Objetivos da CBC:

- Promover e Incrementar o desenvolvimento dos sistemas técnicos, de serviços e operacionais de Contêineres e do Transporte Ferroviário e Multimodal, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário, bem como os serviços de consolidação documental. Todos serviços essenciais à expansão do comércio nacional e internacional e, por conseguinte, da própria economia do país.
- Promover ações e participar institucionalmente junto aos Órgãos do Governo e ao Congresso Nacional, de forma a dar sustentação aos projetos de interesse das empresas associadas à CBC.
- Colaborar com o Governo na preparação de leis, decretos, resoluções, tratados internacionais e tudo o que for necessário, inclusive a adoção de normas e medidas que tenham o intuito de lograr um maior progresso dos sistemas com os quais o Contêiner, o Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros, e o Transporte Multimodal tenham interface.
- Intercambiar informações de cunho técnico ou institucional com outras associações e organismos afins.
- Promover, através da divulgação especializada e do desenvolvimento de estudos, seminários, conferências e debates, com as questões que envolva o Contêiner, o Transporte Ferroviário e Multimodal, inclusive junto aos Governos Federal, Estadual e Municipal.
- Apoiar e participar do desenvolvimento de estudos e projetos que tenham como alvo à produção de Contêineres no Brasil, Veículos e Materiais destinados as Ferrovias e a Multimodalidade.

### As Conquistas Obtidas

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal &ndash; CBC ao longo da sua existência participou ativamente de diversas lutas que resultaram na conquista de inúmeros benefícios, dentre os quais, para exemplificar sua atuação, pode-se destacar:

• Assinatura da Lei 9.611 (OTM), de 19 de fevereiro de 1998, e da sua regulamentação, Decreto nº 3.411, de 12 de abril de 2000, que dispõem sobre o Operador de Transporte Multimodal &ndash; OTM, proporcionando a utilização racional de todos os modais amparados por um único conhecimento de transporte e a livre entrada e saída, no País, de contêineres estrangeiros seus acessórios e equipamentos, bem como a sua utilização no transporte doméstico, desonerando as empresas de pagamento de taxas e impostos (Funapol, DUC, GAT, etc). Fato que representou só no primeiro momento uma economia na ordem de 10 milhões de dólares para as empresas. (Armadores e empresas de Leasing)

• A publicação da Portaria nº 30-TEM, de 13/12/2000, que incluiu o contêiner marítimo na Norma Regulamentadora nº 18 - Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção, referente às Áreas de Vivência &ndash; item 18.4; Criando um novo mercado na transformação de contêineres marítimos para serem usados como escritórios, sanitários, alojamentos, almoxarifados, ambulatórios, armazenagem estática, no seguimento de Off-Shore e no setor da Indústria da Construção Civil.

• A publicação da Instrução Normativa 285-SRF, de 14/01/2003, que revogou o Ato Declaratório Interpretativo nº 8-SRF, de 02 de agosto de 2002, que taxava o contêiner e aumentava a burocracia para internação das unidades vazias.

• Assinatura da Portaria nº 82-MDIC, de 01/04/2003, tornando automática a nacionalização dos contêineres estrangeiros; E a Resolução nº 20 da CAMEX, de 25/07/2006, que manteve em 2% (dois por cento), a alíquota do Imposto de Importação dos contêineres para a nacionalização, até junho de 2008.

• A publicação da Portaria nº 284-MF, de 18/11/2003, que dispõem sobre o Regime Aduaneiro de Depósito Especial, permitindo a estocagem de partes, peças e equipamentos para contêineres especiais com suspensão do pagamento de imposto, assim como, a publicação da Instrução Normativa nº 386-SRF, de 14/01/2004, e do Ato Declaratório Executivo nº 1-COANA, de 20/01/2004, que dispõem sobre os requisitos técnicos para implantação e a habilitação no regime Aduaneiro de Depósito Especial.

• A publicação da Lei nº 10.893, de 13/07/2004, que isentou o transporte de contêiner vazio e a carga de transbordo do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante &ndash; AFRMM, reduzindo os custos de reposicionamento dos contêineres vazios do exterior para o Brasil, principalmente os especiais como os tanks e reefers. Vale registrar que a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC participou ativamente dos entendimentos que permitiram a inclusão destes dispositivos: Artigo nº 14, item I e item V - letra &ldquo;i&rdquo;, desde a edição da Medida Provisória nº 177/04, que antecedeu a Lei nº 10.893/04.

• A publicação do Decreto nº 5.276, de 19/11/ 2004, que alterou os artigos 2º e 3º do Decreto nº 3.411/2000, que regulamenta a Lei 9.611/98 &ndash; OTM, desobrigando as empresas de apresentarem Apólice de Seguro para habilitar-se como operadoras de transporte multimodal junto a Agência Nacional de Transportes Terrestres &ndash; ANTT.

### Os Atuais Desafios:

- Buscar soluções para desonerar tributariamente e resolver os atuais entraves burocráticos referente à internação de peças sobressalentes para Contêineres reefer e tank.
- Simplificar e desonerar a utilização do Contêiner estrangeiro dentro do território nacional, bem como a sua movimentação, isentando-o de taxas como o ICMS no transporte de unidades vazias nos modais rodoviário e ferroviário.
- Agilizar a liberação dos Contêineres com carga em perdimento, que entraram legalmente no país, penalizando os seus proprietários ou arrendatários que arcam com os custos dessas unidades paradas.
- Implementar a atividade do operador de transporte multimodal no Brasil, onde o Contêiner é a ferramenta primordial para o futuro desenvolvimento da atividade.
- Desenvolver ações no campo político institucional que viabilizem economicamente a construção de Contêineres no Brasil.