



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

Roteiro para a Inspeção pré-embarque (IPE)

Programa de Apoio ao Desenvolvimento Económico e Empresarial (SPEED+)

Setembro de 2017 [Rascunho]

AVISO

Este documento é possível graças ao apoio do povo americano através da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. O seu conteúdo é da exclusiva responsabilidade do autor ou dos autores e não reflecte necessariamente as opiniões da USAID ou do Governo dos EUA.

ÍNDICE

| | |
|--|-------------------------------------|
| acrónimos | 3 |
| Sumário Executivo | 5 |
| Introdução | 6 |
| Descrição De Actividade | 6 |
| Historial | 6 |
| Conclusões | 8 |
| Inspeção Pré-Embarque | 8 |
| Avaliação | 9 |
| Despachos de Importação das Alfândegas de Moçambique | 11 |
| Gestão de Risco | 13 |
| Decisões prévias | 14 |
| Legislação | 15 |
| Actividades do Roteiro de Implementação | 16 |
| Inspeção Pré-embarque | 16 |
| Gestão de Risco | 17 |
| Decisões prévias | Error! Bookmark not defined. |
| Legislação | 19 |
| Equipamento | 19 |
| Conclusão | 20 |
| Anexos | 21 |

ACRÓNIMOS

| | |
|----------|--|
| ATM | Autoridade Tributária de Moçambique |
| CMS | Customs Management System <i>Sistema de Gestão Aduaneira</i> |
| CTA | Confederação das Associações Económicas de Moçambique |
| DAII | Direcção de Auditoria, Inteligência e Investigação |
| DIS | Destination Inspection Service <i>Serviço de Inspeção no Destino</i> |
| DPVA | Divisão de Pauta, Regime e Valor Aduaneiro |
| DUC | Documento Único Certificado |
| FMI | Fundo Monetário Internacional |
| GATT | General Agreement on Tariffs and Trade <i>Acordo Geral das Tarifas e Comércio</i> |
| GdM | Governo de Moçambique |
| IDE | Intercâmbio de Dados Electrónicos |
| INNOQ | Instituto Nacional de Normalização e Qualidade |
| INTERTEK | INTERTEK Government and Trade Services |
| IPE | Inspeção Pré-Embarque |
| JUE | Janela Única Electrónica |
| MCNet | Mozambique Community Network |
| MPDC | Maputo Port Development Company |
| OMA | Organização Mundial das Alfândegas |
| OMC | Organização Mundial do Comércio |
| PAF | Pre-Advice Form <i>Formulário de Pré-Aviso</i> |
| SADC | Southern African Development Community <i>Comunidade de Desenvolvimento da África Austral</i> |

| | |
|--------|--|
| SPEED+ | Supporting the Policy Environment for Economic Development <i>Programa de Apoio ao Desenvolvimento Económico e Empresarial</i> |
| TCCV | WTO Technical Committee on Customs Valuation <i>Comité Técnico de Avaliação Aduaneira da OMC</i> |
| TFA | World Trade Organization Trade Facilitation Agreement <i>Acordo de Facilitação de Comércio da Organização Mundial do Comércio</i> |
| USAID | United States Agency for International Development <i>Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional</i> |

SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente relatório, encomendado no âmbito do projecto AID-656-TO-16-00005 do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Económico e Empresarial (Supporting the Policy Environment for Economic Development – SPEED+), apresenta um roteiro de implementação para que Moçambique elimine, de forma progressiva, a Inspeção Pré-Embarque (IPE) nos próximos 18 meses. As conclusões do relatório baseiam-se na revisão de literatura, bem como em entrevistas realizadas por uma equipa do SPEED+, composta por um expatriado especialista em alfândegas / facilitação do comércio e um especialista moçambicano em facilitação de comércio. Estas entrevistas foram realizadas durante o período de 11 a 25 de Agosto de 2017. A lista de reuniões encontra-se no Anexo A.

À semelhança de muitos países em desenvolvimento, em Moçambique a tributação das importações representa uma parcela substancial do PIB. A legislação do Governo de Moçambique (GdM) exige a IPE para mercadorias específicas. As Alfândegas de Moçambique apoiaram historicamente a IPE porque acreditam que aumenta a cobrança de receitas por apoiar a avaliação correcta dos bens importados e ajudar a eliminar a subavaliação das importações. No entanto, a avaliação é uma responsabilidade aduaneira legítima das Alfândegas e estas devem resolver o problema da subavaliação directamente em todas as importações. A situação actual, que se baseia exclusivamente na IPE para uma avaliação precisa, é antiquada e inconsistente com os métodos aduaneiros modernos.

Cobrar impostos de importação não é um processo simples. Requer, entre outras coisas, o uso de processos de interconexão e um quadro de pessoal treinado. Este relatório não apenas apresenta uma estratégia de transição com cronogramas e procedimentos específicos para a eliminação da IPE, como também permite que as Alfândegas implementem práticas de acordo com as melhores práticas da Organização Mundial do Comércio. A estratégia cumpre os seguintes pontos de actividade:

- Identificação de processos e capacidade necessários para as alfândegas desempenharem funções de IPE.
- Qualificação e capacitação em matéria de inspeção em Alfândegas.
- É possível a identificação e o apoio em termos de financiamento de novos equipamentos e software específicos necessários para assegurar a transferência de conhecimentos, incluindo computadores, programas de software e outras tecnologias de inspeção.
- Apoio ao Director Geral na identificação da nova legislação necessária para que a administração aduaneira possa assumir as funções da IPE e implementar novas actividades do roteiro.

INTRODUÇÃO

DESCRIÇÃO DE ACTIVIDADE

O projecto AID-656-TO-16-00005 do SPEED+ foi adjudicado a 24 de Agosto de 2016. O SPEED+ é um projecto com a duração de quatro anos destinado a apoiar as reformas das políticas económicas e estruturais em 4 componentes: (1) agricultura, (2) comércio, ambiente propício para os negócios, (3) energia, água e (4) conservação da biodiversidade.

Ao abrigo da Componente 2, Comércio, o projecto SPEED+ contratou dois especialistas, um internacional e um moçambicano, para a elaboração de um roteiro para a eliminação da Inspecção Pré-Embarque (IPE) nos próximos 18 meses. Com o propósito de facilitar a transição, um responsável das Alfândegas de Moçambique foi designado pelo Director Geral para supervisionar a implementação da eliminação. O responsável foi apoiado por um grupo de trabalho constituído por gestores e funcionários competentes, que prestam contas ao funcionário responsável, como forma de garantir que as necessidades de capacitação, tais como formação, necessidades de recursos, transferência de conhecimento e necessidades de equipamento, fossem identificadas o mais cedo possível no processo de transição.

Este relatório apresenta uma estratégia de transição com cronogramas e procedimentos específicos para a eliminação da IPE até finais de 2018. A estratégia cumpre os seguintes pontos de actividade:

- Identificar processos e capacidade necessários para as Alfândegas poderem desempenhar funções de IPE.
- Permitir a qualificação e capacitação em inspecção nas Alfândegas.
- É possível a identificação e o apoio em termos de financiamento de novos equipamentos e software específicos necessários para assegurar a transferência de conhecimentos, incluindo computadores, programas de software e outras tecnologias de inspecção.
- Ajudar o Director Geral a identificar qual é a nova legislação necessária para permitir que a administração aduaneira assuma as funções de IPE (por exemplo, Decreto, etc.).

HISTORIAL

A economia de Moçambique é altamente orientada para o comércio e depende das importações e exportações, o que representa uma grande parcela do PIB. Em 2016, Moçambique ratificou o Acordo de Facilitação de Comércio (TFA) da Organização Mundial do Comércio. A eliminação da IPE é um requisito ao abrigo do TFA, conforme mostrado na caixa 1.

Artigo 10.5 do TFA - Inspeção Pré-embarque

10.5.1 Os membros não devem exigir o uso de inspeções pré-embarque em relação à posição pautal e avaliação aduaneira.

10.5.2 Sem prejuízo dos direitos dos Membros de usar outros tipos de inspeção pré-embarque não abrangidos pelo parágrafo 5.1, os Membros são encorajados a não introduzir nem aplicar novos requisitos em relação à sua utilização.¹

¹ Este parágrafo refere-se às inspeções pré-embarque abrangidas pelo Contrato de Inspeção Pré-embarque e não impede as inspeções pré-embarque para fins sanitários e fitossanitários.

Caixa 1

Esta disposição do TFA foi classificada como “Categoria C” pelo Governo de Moçambique (GdM) durante o seu processo de ratificação, o que significa que é necessária assistência técnica para a sua implementação. O governo não pretende renovar o contrato com a empresa privada INTERTEK Government and Trade Services (INTERTEK), que neste momento se encarrega da IPE. A rescisão de um contrato com a INTERTEK exige um plano de gestão da mudança e um roteiro para a inspeção das mercadorias que actualmente estão sujeitas à inspeção pré-embarque após a sua chegada a Moçambique. O contrato actual expirou a 31 de Dezembro de 2016, mas as Alfândegas indicaram que o contrato foi prorrogado e o GdM e a INTERTEK estão no processo de celebrar um contrato até 31 de Dezembro de 2018. Alegadamente, o contrato contém disposições que estabelecem que a INTERTEK ofereça acções de capacitação e efectue a transferência da base de dados de avaliação da INTERTEK para as Alfândegas. O contrato especifica ainda que a INTERTEK deve fornecer às Alfândegas um laboratório que permita testar as importações conforme necessário. Actualmente, as Alfândegas não possuem um laboratório.

O GdM espera que a remoção da IPE conduza a melhorias no ranking do Relatório Doing Business de Moçambique. O relatório do Banco Mundial de 2017 coloca Moçambique na 106ª posição das 190 economias sobre a facilidade de comércio nas fronteiras.

CONCLUSÕES

INSPECÇÃO PRÉ-EMBARQUE

A lei do GdM exige a IPE para produtos específicos da lista positiva. Alguns artigos da lista incluem veículos usados, produtos químicos, produtos farmacêuticos, tecidos seleccionados e alguns produtos alimentares. Os prazos máximos permitidos para várias etapas do processo de IPE também são obrigatórios por lei. Muitos factores estão fora do controlo da empresa de IPE.

Por exemplo, enquanto a lei permite três dias à empresa em Moçambique para notificar o escritório homólogo no país de exportação sobre a necessidade da inspecção e a lei prevê três dias para a empresa associada no país de exportação para notificar o exportador da necessidade de agendar uma inspecção, não se exige que o exportador disponibilize a mercadoria para inspecção dentro de um prazo razoável. Por conseguinte, o IPE pode exceder os 15 dias.

A INTERTEK foi designada exclusivamente pelo GdM para efectuar a IPE em todas as importações da “lista positiva” indicadas na Tabela I a seguir.

Tabela I Mercadorias importadas sujeitas à IPE, 2016

| Artigo | Artigo pautal | Exclusões |
|---|--|--|
| Carne congelada e partes comestíveis de aves da posição 01.05 | <i>Capítulo 2</i> 02.07.12; 02.07.14; 02.07.25; 02.07.27; 02.07.33; 02.07.36 | Quantidades até 10 unidades |
| Farinha | <i>Capítulo 11</i> 11.02 | Quantidades até 20 kg |
| Óleo de cozinha | <i>Capítulo 15</i> 15.07; 15.08; 15.11; 15.12; 15.13; 15.15 | Quantidades até 20 litros |
| Cimento | <i>Capítulo 25</i> 25.23 | Quantidades até 100 kg |
| Produtos químicos | <i>Capítulo 28</i> | Nenhuma |
| Produtos químicos | <i>Capítulo 29</i> | Nenhuma |
| Produtos farmacêuticos | <i>Capítulo 30</i> 30.01-30.06 | Quantidades para uso pessoal |
| Cosméticos | <i>Capítulo 33</i> 33.03; 33.04; 33.05; 33.07 | Quantidades para uso pessoal |
| Pneus de borracha novos | <i>Capítulo 40</i> 40.11 | Quantidades até 5 pneus |
| Pneus de borracha usados ou recauchutados | <i>Capítulo 40</i> 40.12 | Nenhuma |
| Tecidos de seda | <i>Capítulo 50</i> 50.07 | Quantidades até 10 metros |
| Tecidos de algodão | <i>Capítulo 52</i> 52.08; 52.09; 52.10; 52.11; 52.12 | Quantidades até 10 metros |
| Tecidos sintéticos | <i>Capítulo 54</i> 54.07 (excepto 5407.42.10 (redes mosquiteiras)); 54.08 | Quantidades até 10 metros |
| Tecidos de fibras sintéticas descontínuas | <i>Capítulo 55</i> 55.12-55.16 | Quantidades até 10 metros |
| Baterias secas | <i>Capítulo 85</i> 85.06 | Quantidades até 10 unidades |
| Veículos | <i>Capítulo 87</i> 8701-8705; 8711 | Veículos novos que nunca foram registados no país de fabrico |

Fonte: OS N°. 05/DGA/2016 de 27 de Abril de 2016. Os requisitos de IPE foram introduzidos pela primeira vez em 1998. A legislação vigente é o Diploma Ministerial N° 19/2003, de 19 de Fevereiro de 2003, conforme alterado pelo Diploma Ministerial N° 244/2011 de 18 de Outubro de 2011. Consultado em: <https://www.mcnet.co.mz/leis/legislacao-aduaneira.aspx>. A lista de artigos sujeitos à IPE foi atualizada em 2016 pelo OS No. 05/DGA/2016 de 27 de Abril de 2016.

O âmbito do programa da INTERTEK inclui a inspecção física no país de exportação para se estabelecer a conformidade com a especificação do pedido e a avaliação do preço, posição pautal e direitos de importação a pagar.

Os importadores devem preencher um Formulário de Pré-Aviso (PAF) para todas as importações sujeitas a inspecção. Após a recepção do PAF do Importador, a INTERTEK entra em contacto com o exportador e organiza a inspecção no país fornecedor através de sua rede de escritórios no estrangeiro. Após resultados satisfatórios, a INTERTEK emite um Documento Único Certificado (DUC) para o importador. O DUC pode ser levantado num escritório da INTERTEK em Moçambique.

O GdM paga todas as taxas de inspecção, excepto as inspecções de Veículos Usados, para as quais é paga uma contribuição de exportação de US\$ 265 mais IVA / Imposto sobre Vendas (ou equivalente) ao seu escritório da INTERTEK local. No caso de veículos usados chegarem a Moçambique sem terem sido inspeccionados, o importador terá que suportar o custo total de uma inspecção no destino, bem como estar sujeito a uma multa igual a 10% do valor determinado pela INTERTEK para efeitos aduaneiros.

Cabe ao importador a responsabilidade de informar o exportador os requisitos de IPE. Se as importações não tiverem sido sujeitas à IPE, não podem ser despachadas pelas alfândegas. No entanto, o importador pode solicitar que as alfândegas procedam a uma inspecção pós-desembarque, sujeita a uma multa de 10% do valor aduaneiro da mercadoria importada¹. O GdM cobre os custos de IPE para todos os produtos, excepto veículos usados. Desde 2011, os exportadores de veículos usados tiveram que pagar US\$ 265 + IVA / Imposto sobre Vendas (ou equivalente) referentes aos custos de inspecção.²

As Alfândegas de Moçambique apoiaram historicamente a IPE porque acreditam que aumenta a arrecadação de receitas por ajudarem a avaliação correcta dos bens importados e a eliminar a subavaliação das importações. No entanto, a avaliação é uma responsabilidade aduaneira legítima e as Alfândegas devem resolver o problema da subvalorização directamente em todas as importações. A situação actual, que se baseia exclusivamente na IPE para uma avaliação precisa, é antiquada e inconsistente com os métodos aduaneiros modernos.

AVALIAÇÃO

No dia 13 de Junho de 2005, o GdM notificou o Comité da Organização Mundial do Comércio (OMC) de Avaliação Aduaneira sobre a legislação do Governo de Moçambique (Decreto N° 38/2002, de 11 de Dezembro de 2002), que implementa o Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) de 1994, mais conhecido por Acordo sobre Avaliação Aduaneira (ACV). O Acordo destina-se a fornecer um único sistema uniforme para a avaliação de bens importados para fins aduaneiros. Reconhece que a avaliação aduaneira deve, tanto quanto possível, basear-se no

¹ Informação online do Governo de Moçambique. Consultada em: <http://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Empresas/Comercio-Externo/Regime-Aduaneiro/Descricao-Geral>.

² Requisitos estabelecidos no Diploma Ministerial N°. 244/2011. Informação online da Intertek. Consultada em: <http://www.intertek.com/government/pre-shipment-inspection/exports/mozambique> e informação online da MCNet. Consultada em: <https://www.mcnet.co.mz/leis/legislacao-aduaneira.aspx>

preço real dos bens com base no método do valor da transacção, ao mesmo tempo que proíbe o uso de valores aduaneiros arbitrários ou fictícios.

Ao abrigo da ACV, as Alfândegas não podem determinar automaticamente o valor tributável com base nos preços recomendados por uma empresa de IPE. O ACV fornece um sistema de avaliação aduaneira que essencialmente baseia o valor aduaneiro no valor da transacção dos bens importados, que é o preço realmente pago ou a pagar pelas mercadorias quando vendidas para exportação para o país de importação, mediante certos ajustes.

Quando o valor aduaneiro não pode ser determinado com base no valor da transacção, será determinado usando um dos seguintes métodos:

A falta de compreensão da avaliação aduaneira e dos seus procedimentos de apoio são dois dos principais factores que minimizam a eficiência das administrações aduaneiras em muitos países em desenvolvimento. A inexistência de sistemas efectivos de avaliação aduaneira afecta o resultado das políticas aduaneiras e comerciais de um país, coloca em perigo o desempenho da mobilização de receita e agrava os problemas de integridade. Os sistemas de avaliação aduaneira têm sido objecto de acordos internacionais porque podem constituir barreiras ao comércio. O Acordo sobre Avaliação Aduaneira (Agreement on Customs Valuation - ACV), da Organização Mundial do Comércio (OMC), torna obrigatório o uso do ACV por todos os membros da OMC. O ACV estabelece que o valor aduaneiro dos bens importados é, tanto quanto possível, o valor da transacção, ou seja, o preço realmente pago ou a pagar pela mercadoria. Apesar de terem recebido assistência técnica (AT) substancial, muitos países em desenvolvimento não conseguiram implementar adequadamente a norma de avaliação da OMC.

Adrien Goorman e Luc De Wulf, Customs Valuation in Developing Countries e World Trade Organization Valuation Rules, World Bank Customs Modernization Handbook, 2005

- O valor da transacção de produtos idênticos
- O valor da transacção de produtos similares
- O método do valor dedutivo
- O método do valor calculado
- O método de recurso.

A verificação de preços da IPE concentra-se na comparação do preço facturado com o preço de mercadorias idênticas ou similares que são oferecidas para exportação a partir do mesmo país de exportação ou aproximadamente ao mesmo tempo. Quando esses preços não estão disponíveis, as empresas de IPE recorrem a informações dos preços cobrados a diferentes mercados de exportação (preços de exportação de países terceiros). No entanto, como todos os países da OMC estão empenhados em implementar o ACV, o qual proíbe o uso de preços de exportação de países terceiros para a avaliação aduaneira, tal informação da IPE só pode ser utilizada como valores de teste ou pareceres consultivos na verificação para apurar a veracidade ou precisão do importado declarado pelo importador. Observou-se que, em alguns casos, há uma diferença nos critérios utilizados para a avaliação pelas Alfândegas e pela INTERTEK. Por exemplo, as Alfândegas podem concordar com o valor declarado pelos importadores, enquanto a INTERTEK refuta o mesmo valor, retardando o processo de desalfandegamento. As intervenções da INTERTEK parecem contrariar os princípios do sistema de avaliação da OMC.

Avaliação de Impacto na Implementação do Acordo de Avaliação da OMC para o Centro Regional de Moçambique para a África Austral, Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional, Gaborone, Botswana - Junho de 2004

Os métodos de avaliação acima devem ser usados por ordem hierárquica:

Quando o preço verificado pela IPE difere do preço declarado pelo importador, pode dar às Alfândegas motivos para duvidar da exactidão do valor declarado³. Isso pode ser usado como um indicador de risco para questionar a aplicabilidade do método de avaliação da transacção, e seguindo os procedimentos especificados no ACV, ao lidar com casos de suspeita de subavaliação.

A organização efectiva para efeitos de avaliação requer o estabelecimento de um gabinete central de avaliação responsável pela política de avaliação, definição de procedimentos, supervisão da implementação correcta e uniforme pelos escritórios regionais e locais, garantir recursos humanos e formação adequados, acompanhar os desenvolvimentos internacionais relacionados com a avaliação, servir de local de recurso interno final do importador em decisões sobre valor em disputa e manter relações com instituições relevantes. Além disso, o gabinete central deve desenvolver a base de dados de valores e o sistema de gestão de risco. A complexidade do ACV e a estratégia de controlo (auditoria pós-desalfandegamento) requerem especialistas em avaliação treinados em legislação e procedimentos relativos a valores e auditoria de contas de empresas.

Capítulo 8, Manual de Modernização Aduaneira, Banco Mundial 2005 / editado por Luc de Wulf, José B. Sokol.

As Alfândegas de Moçambique possuem uma Unidade de Avaliação e Tarifária centralizada, na sede em Maputo, denominada Divisão de Pauta, Regime e Valor Aduaneiro (DPVA), cuja função é apoiar as Alfândegas Regionais e os pontos de entrada de fronteira com problemas de avaliação e classificação do Código Tarifário Harmonizado. Existem oito funcionários na DPVA. Cinco estão envolvidos na avaliação e três na classificação. Alegadamente, tal resultou na aplicação uniforme do ACV em todos os portos. Todos os funcionários que trabalham na avaliação nesta secção receberam alguma formação através da OMA e da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC). A formação não foi administrada em português, facto que limitou o seu valor.

DESPACHOS DE IMPORTAÇÃO DAS ALFÂNDEGAS DE MOÇAMBIQUE

Os requisitos de documentação aduaneira consistem no seguinte: um certificado aduaneiro (Documento Único), também disponível em formas abreviadas ou simplificadas; a factura original; documentos de transporte; certificado de seguro; certificado fitossanitário para produtos de origem vegetal; certificado sanitário para produtos de origem animal; certificado de origem em caso de acesso a um regime preferencial; ou quaisquer outros documentos necessários para apoiar um pedido de isenção de direitos aduaneiros ou impostos. Os procedimentos aduaneiros simplificados estão disponíveis para (a) bens não sujeitos a inspecção pré-embarque ou que não exijam um certificado sanitário ou fitossanitário e cujo valor f.o.b. é igual ou inferior a MT 37.000; e (b) visitantes e residentes que regressam com remessas cujo valor f.o.b. é igual ou inferior a MT 12.000. As Alfândegas não fornecem decisões prévias sobre a classificação ou avaliação de bens a serem importados.

Em 2011, foi lançado um sistema de janela única electrónica (JUE) para operações de processamento e desalfandegamento. A JUE é usada para operações de importação e exportação e a sua utilização é de carácter obrigatório. A JUE tem dois pilares principais; o Sistema de Gestão Aduaneira (CMS) e a

³ As transacções relacionadas com as alfândegas incluem: certificados aduaneiros, gestão de trânsito, garantias, avaliações aduaneiras, cobrança de direitos e taxas, gestão de risco, importação / exportação temporária de veículos, autorização de saída alfandegária, gestão de armazéns, gestão de infracções, gestão de leilões, emissão de autorizações / licenças e gestão portuária e de terminais de carga. Informação online da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). Visto em: <http://ftig.unece.org/cases/Mozambique.pdf>.

TradeNet. O CMS suporta transacções relacionadas com as Alfândegas e permite a extracção de dados e a geração de dados estatísticos. A JUE é gerida pela Mozambique Community Network (MCNet), uma parceria público-privada em que o GdM tem uma participação de 20%. A TradeNet é uma plataforma para o intercâmbio electrónico de dados entre várias partes (agências de controlo de fronteiras, autoridades portuárias, agentes de carga, despachantes, operadores de terminais de contentores, agentes de navegação / companhias marítimas e bancos comerciais).

O perfil de risco é incorporado na JUE, que determina em grande parte o canal de desalfandegamento através do qual os produtos passam. Existem quatro canais: verde (em que as mercadorias são despachadas imediatamente); azul (para uso por operadores económicos autorizados (ver a seguir), amarelo (que envolve a verificação e/ou digitalização (scanning) de documentos) e vermelho (inspecção documental e física completa).

Em 2016, foram processadas 261.196 declarações aduaneiras. A saída de vinte e cinco por cento foi através do canal verde, 3% através do canal azul, 0,5% através do canal amarelo e 72% através do canal vermelho. Os dados para o período de 2011 a 2016 estão listados na Tabela 2.

Tabela 2, Total de declarações aduaneiras processadas por canal

| Ano | Verde | Azul | Amarelo | Vermelho | Total |
|------|--------|-------|---------|----------|---------|
| 2011 | 36 | | 1 | 30 | 67 |
| 2012 | 9.827 | | 2.551 | 55.459 | 67.837 |
| 2013 | 47.532 | | 7.070 | 196.707 | 251.309 |
| 2014 | 62.222 | 67 | 2.152 | 246.662 | 311.103 |
| 2015 | 56.296 | 5.983 | 1.427 | 238.339 | 302.045 |
| 2016 | 64.509 | 7.146 | 1.180 | 188.361 | 261.196 |

Fonte: WTO Trade Policy Review of Mozambique, WT/TPR/S/354, 29 de Março de 2017

As autoridades aduaneiras indicaram que embora os dados da JUE mostrem que 25% das declarações foram processadas através do canal verde e 0,5% através do canal amarelo, na realidade, e exceptuando os 3% processados através do canal azul, todas os embarques exigiram apresentação de documentos em papel e verificação por autoridades alfandegárias através do canal amarelo. A explicação para esta discrepância foi a sensação de que 99,9% das declarações foram subavaliadas. A maioria da análise dos documentos é para verificação da avaliação. Além de fornecer informação sobre valores nas declarações da IPE, a INTERTEK fornece informações para as Alfândegas em muitos dos embarques que não passaram pela IPE usando a base de dados de avaliação mantida pela INTERTEK. A INTERTEK é reembolsada pelo GdM por realizar este serviço adicional.

A prática descrita parece ser um uso indevido de bases de dados de avaliação conhecidos como “preços de referência”, proibidos pelo Artigo 7.2 do ACV, o qual exige o uso do ACV por todos os membros da OMC.

O Artigo 7.2 do ACV proíbe a utilização de vários métodos de avaliação, nomeadamente:

- a) o preço de venda no país de importação de bens produzidos nesse país;
- b) um sistema que prevê a aceitação para fins aduaneiros do maior de dois valores alternativos;
- c) o preço das mercadorias no mercado interno do país de exportação;
- d) o custo de produção, excepto os valores calculados que tenham sido determinados para produtos idênticos ou similares, de acordo com o disposto no Artigo 6 do ACV;

- e) o preço das mercadorias para exportação para um país que não o país de importação;
- f) valores aduaneiros mínimos; ou
- g) valores arbitrários e fictícios.

As bases de dados de avaliação aduaneira que utilizam preços de referência podem servir como uma ferramenta útil de avaliação de risco. No entanto, se essas bases de dados forem usadas como listas de preços mínimos, é obviamente contrário ao estabelecido no ACV. Usar os dados da base de dados de valores para uma avaliação que não seja de risco seria inconsistente com o ACV e inaceitável como um sistema de avaliação.

Embora as Alfândegas estejam preocupadas em assumir o desalfandegamento de mercadorias de lista positiva, a principal preocupação parece ser a capacitação necessária para assumir e manter a base de dados de avaliação da INTERTEK para ser utilizada na avaliação de todas as importações para Moçambique. Claramente, há apreensão por parte das Alfândegas sobre a sua compreensão do ACV, pois parecem ter confiado na INTERTEK para a tomada de decisões de avaliação não só para a lista positiva de IPE, mas para a maioria das importações.

Se Moçambique mantiver qualquer aspecto da IPE, o prazo de duas semanas continuará a ser incluído no cálculo do número de dias necessários para a importação, afectando assim o Ranking do relatório Doing Business do Banco Mundial.

GESTÃO DE RISCO

No contexto dos mecanismos de controlo das Alfândegas, o Capítulo 6 das Directrizes do Anexo Geral da Convenção de Quioto incluiu a seguinte definição dos conceitos de avaliação de risco e de gestão de risco:

- **Avaliação de Risco:** “A definição sistemática das prioridades de gestão do risco através da avaliação e da comparação do nível de risco em função de normas pré-determinadas, níveis de risco alvo ou outros critérios.”
- **Gestão de Risco:** “A aplicação sistemática de procedimentos e práticas de gestão que proporcionam às Alfândegas a informação necessária para lidar com movimentos ou mercadorias que representam um risco.”

No contexto da avaliação aduaneira, a aplicação dos conceitos acima mencionados requer que os mecanismos de avaliação de risco sejam selectivos e direccionados. Não é correcto aplicar simples indicadores estatísticos ou de preços a todas as importações numa base abrangente para medir o potencial risco referente à veracidade ou exactidão do valor aduaneiro. O desenvolvimento e utilização de uma base de avaliação deve ter em conta os procedimentos de avaliação e gestão de risco acima mencionados.

Conforme indicado na secção que versa os Despachos de Importação das Alfândegas de Moçambique deste relatório, a definição do perfil de risco está integrada na JUE, que em grande medida determina por que canais de despacho aduaneiro as mercadorias devem passar. Existe uma unidade de gestão de risco na Direcção de Auditoria, Inteligência e Investigação (DAII), com dois funcionários na unidade de gestão de risco. Os funcionários lidam com o risco que existe nas transacções aduaneiras e impostos internos. Os funcionários são responsáveis por manter os perfis de risco na JUE. Neste momento, a avaliação não faz parte dos critérios de risco usados na aplicação

da gestão de risco da JUE, excepto para focalizar nos infractores de subavaliação anteriores e mercadorias com infracções de avaliação anteriores. As Alfândegas informam que um novo módulo de gestão de risco com critérios HTS, de avaliação e de regras de origem encontra-se na fase inicial de planificação com a McNet.

DECISÕES PRÉVIAS

As decisões prévias são um meio comprovado de facilitar o comércio, promover a transparência e a consistência nas operações aduaneiras e incentivar a participação das pequenas e médias empresas no comércio global. Quando devidamente implementados, os sistemas de decisões prévias oferecem certeza aos operadores do comércio e seus agentes sobre como as suas mercadorias serão tratadas no momento da importação, promovem a aplicação consistente das regras e legislação aduaneiras, promovem a confiança entre as Alfândegas e o comércio e proporcionam um quadro transparente que incentiva o cumprimento. Estes benefícios das decisões prévias são consistentes com o mandato do Acordo de Facilitação do Comércio da OMC, que preconiza que “se acelere ainda mais o movimento, a saída e o desalfandegamento de mercadorias em trânsito.” Directrizes sobre Decisões Prévias da USAID, Outubro de 2011

O Artigo 3 do TFA da OMC exige que os membros emitam decisões prévias relativas à posição pautal e à origem preferencial e não preferencial das mercadorias em conformidade com as disposições contidas nesse artigo. Os membros são também encorajados a emitir decisões prévias para outras áreas, tais como avaliação aduaneira, requisitos para a redução ou isenção do pagamento de direitos aduaneiros, requisitos para quotas e quaisquer outras matérias em que um membro considere apropriado emitir uma decisão prévia.

As decisões prévias aumentam a certeza e a previsibilidade das transacções comerciais transfronteiriças. Elas reduzem os litígios com as autoridades alfandegárias sobre os artigos pautais, avaliação e origem (influenciando a elegibilidade para o tratamento preferencial) no momento da saída ou do desalfandegamento; consequentemente, elas evitam atrasos.

A inconsistência das decisões também constitui uma fonte de litígios importante entre os funcionários aduaneiros e os operadores do comércio. As decisões erradas sobre a avaliação, a classificação de mercadorias ou regras de origem podem constituir uma barreira não tarifária se forem, de facto, uma forma de contornar a estrutura tarifária oficial.

Facultar aos importadores uma decisão prévia sobre a avaliação pode, também, acelerar o procedimento de avaliação. Tal resolução pode ser obtida antecipadamente quando o importador submete às Alfândegas documentação relacionada com a transacção. Uma vez concedida uma resolução, o importador anota o número de registo da resolução na sua declaração na fase de importação, não sendo necessário realizar mais trabalho de avaliação, acelerando assim o procedimento de desalfandegamento.

Em Junho de 2016, um grupo técnico convocado pelo Ministério da Indústria e Comércio trabalhou na ‘categorização’ de cada disposição do TFA da OMC nas Categorias A, B ou C, com o cronograma indicativo que Moçambique pretende seguir para implementar os artigos específicos. A disposição 3, ‘Decisões Prévias’, foi classificada como Categoria C. Neste momento, não existe a prática de os serviços aduaneiros nacionais emitirem decisões prévias.⁴

⁴ Republic of Mozambique -Trade Facilitation Agreement in Mozambique - Categorization and Next Steps – Relatório Final, Junho de 2016

LEGISLAÇÃO

A Tabela 3 apresenta a legislação existente que abarca os procedimentos aduaneiros. Uma revisão destas leis indicou que disposições novas e alteradas devem ser incorporadas na legislação nacional de modo a eliminar a IPE e garantir que outras áreas do programa aduaneiro apresentadas neste relatório sejam codificadas.

Tabela 3

| Sector | Lei / Instrumento |
|--|---|
| Tarifa aduaneira | Lei N° 6/2009 de 10 de Março de 2009 (<i>Pauta Aduaneira</i>) |
| Avaliação aduaneira | Decreto N° 38/2002 de 11 de Dezembro de 2002 (<i>Regras para Determinar o Valor Aduaneiro de Bens Importados</i>) |
| Procedimentos aduaneiros | Decreto N° 34/2009 de 6 de Julho de 2009 (<i>Regras Gerais para o Desalfandegamento de Bens</i>) Diploma Ministerial N° 16/2012 de 1 de Fevereiro de 2012 (<i>Regulamento sobre as Regras Gerais para o Desalfandegamento de Mercadorias</i>) Diploma Ministerial N° 314/2012 de 23 de Novembro de 2012 (<i>Regulamento do Operador Económico Autorizado</i>) Decreto N° 18/2011 (<i>Regulamento do Despachante Aduaneiro</i>) |
| Trânsito aduaneiro | Diploma Ministerial N° 116/2013 de 8 de Agosto de 2009 (<i>Regulamentos do Trânsito Aduaneiro</i>) |
| Licenças e proibições de importação | Decreto N° 34/2009 de 6 de Julho de 2009 (<i>Regras Gerais para o Desalfandegamento de Bens</i>) |
| Inspeção pré-embarque | Diploma Ministerial 19/2003 (<i>Regulamento da Inspeção Pré-embarque</i>), conforme alterações do Diploma Ministerial N° 244/2011 de 18 de Outubro de 2011 |
| Sector | Lei / Instrumento |
| Normas e regulamentos técnicos | Decreto-lei N° 2/2010 de 31 de Dezembro de 2010 (<i>Regulamentos de Metrologia</i>) Decreto N° 59/2009 e Decreto N° 19/2010 (<i>Regulamento da Normalização e Avaliação da Conformidade</i>) Resolução N°. 51/2003 de 30 de Novembro de 2003 (<i>Estratégia da Política de Qualidade e de Implementação</i>) |
| Medidas sanitárias e fitossanitárias | Decreto N° 26/2009 de 17 de Agosto de 2009 (<i>Regulamentos de Sanidade Animal</i>) Decreto N° 5/2009 de 01 de Junho de 2009 (<i>Regulamento da Inspeção Fitossanitária e Quarentena Vegetal</i>) Decreto N° 6/2009 de 31 de Março de 2009 (<i>Regulamento de Gestão de Pesticidas</i>) Decreto N° 11/2013 de 10 Abril de 2013 (<i>Regulamento de Gestão de Fertilizantes</i>) Decreto N° 12/2013 de 10 de Abril de 2013 (<i>Regulamento de Sementes</i>) Decreto N° 15/2006 de 22 de Junho de 2006 (<i>Regulamentos sobre os Requisitos Higiénico-Sanitários da Produção, Transporte, Comércio, Inspeção e Vigilância de Alimentos</i>) |
| Proibições e restrições de Exportações | Decreto N° 34/2009 de 6 de Julho de 2009 (<i>Regras Gerais de Despacho Aduaneiro de Mercadorias</i>) |

Fonte: WTO Trade Policy Review of Mozambique, WT/TPR/S/354, 29 de Março de 2017

O Anexo B contém os resultados da revisão legislativa e apresenta um esboço de legislação para apoiar o Director Geral das Alfândegas na identificação da legislação nova ou alterada necessária para garantir a realização das actividades apresentadas no Roteiro de Implementação e que a transição tenha lugar de uma forma ordeira e criteriosa.

ACTIVIDADES DO ROTEIRO DE IMPLEMENTAÇÃO

INSPECÇÃO PRÉ-EMBARQUE

1. Uso da base de dados de avaliação da INTERTEK durante a prorrogação do contrato até que as actividades neste roteiro tenham sido implementadas

O contrato de IPE celebrado entre o GdM e a INTERTEK expirou no dia 31 de Dezembro de 2016, mas o mesmo foi prorrogado e o GdM e a INTERTEK encontram-se no processo de iniciar um contrato até 31 de Dezembro de 2018. Alegadamente, o contrato contém disposições que estabelecem que a INTERTEK ofereça acções de capacitação e efectue a transferência da base de dados de avaliação da INTERTEK para as Alfândegas.

A INTERTEK forneceu às Alfândegas informação sobre a avaliação de produtos da “Categoria A” da IPE e muitos outros produtos. Uma base de dados de avaliação utilizada como fonte de informação e orientação é compatível com a implementação do ACV se for usada como uma ferramenta de avaliação de risco, e não como um valor substituto de bens importados ou um mecanismo destinado a estabelecer valores mínimos.⁵ Com esta estipulação, as Alfândegas devem utilizar a base de dados de avaliação da INTERTEK durante o período de prorrogação contratual até que as actividades contidas no presente roteiro tenham sido implementadas. Estas actividades incluem:

- a definição dos procedimentos de controlo da avaliação com base na verificação selectiva,
- a definição e actualização contínua de critérios de análise do risco de avaliação,
- providenciar pessoal para os escritórios centrais e regionais de avaliação,
- fortalecer o quadro legal,
- e formação especializada

2. Comunicações

O SPEED+ irá elaborar um plano de comunicação e apresentar o roteiro final às Alfândegas de Maputo, Beira e Nacala e a comunidade de operadores do comércio numa sessão de pequeno-almoço organizada pelo SPEED+.

⁵ Directrizes da OMA sobre o Desenvolvimento e Utilização da Base de Dados Nacional de Avaliação como Ferramenta de Gestão de Risco (WCO Guidelines on the Development and Use of a National Valuation Database as a Risk Management Tool).

3. Eliminação da IPE

Definir uma data final para a Inspeção Pré-embarque em relação ao fim do contrato, bem como a implementação das actividades do roteiro acima indicadas (o mais tardar no fim do contrato, a 31 de Dezembro de 2018).

Avaliação

4. Capacitação da unidade de avaliação da DPVA

É necessária a realização de acções de capacitação para se conseguir uma utilização mais focada e adequada do ACV, considerando o uso incorrecto da base de dados da INTERTEK. A DPVA deve ser responsável pela política de avaliação, definição de procedimentos actuais, supervisão da implementação correcta e uniforme por escritórios regionais e locais, garantir recursos humanos adequados e a sua formação, monitoria de desenvolvimentos internacionais no que concerne à avaliação e manter um relacionamento com outras instituições fronteiriças do GdM. Além disso, os escritórios centrais devem elaborar uma base de dados do valor dos critérios de gestão de risco para incorporar na JUE.

A complexidade do ACV e da estratégia de controlo (auditoria pós-desalfandegamento) requer especialistas em avaliação formados em legislação e procedimentos atinentes ao valor, bem como auditoria das contas da empresa. Esta formação deve centrar-se em torno do ACV e incluir:

- compreensão das partes e natureza das transacções;
- apreciação dos efeitos no preço das diferenças existentes nos termos e condições dos contratos de negócios aplicados às vendas; ou
- transmitir conhecimentos técnicos aos portos locais onde as declarações de importação são avaliadas.

GESTÃO DE RISCO

5. Desenvolver uma fonte de assistência técnica (AT) para elaborar critérios de gestão de risco de avaliação na JUE

É necessária assistência para trabalhar com a equipa de avaliação da DPVA, a equipa de gestão de risco da DAII e a McNet com o objectivo de criar uma base de dados de avaliação desenhada para cumprir com os modelos de dados e directrizes da OMA sobre o desenvolvimento e utilização de uma base de dados de avaliação nacional como ferramenta de avaliação de risco. O desenvolvimento da avaliação como critério de gestão de risco deve incluir o valor das Alfândegas referente a importações anteriores, determinado em conformidade com o ACV. Os dados também podem incluir o método de avaliação aplicável (por exemplo, valor da transacção, valor informatizado, etc.), bem como elementos incluídos no valor aduaneiro (por exemplo, royalties, comissões de venda,

etc.). Também podem ser incluídos outros dados da declaração de importação, por exemplo, se as partes estão relacionadas.

6. A unidade de gestão de risco deve estabelecer um diálogo com outras agências reguladoras responsáveis pelas importações

A unidade de gestão de risco deverá reunir-se com o Ministério da Saúde para determinar os requisitos de importação referentes a alguns dos actuais produtos contidos na “lista positiva” (produtos químicos, cosméticos, produtos farmacêuticos) e determinar os requisitos de licenciamento, autorização de importação e inspecção para a elaboração de critérios de gestão de risco. Além disso, a unidade de gestão de risco deve garantir que os requisitos de importação, incluindo os requisitos de licenciamento, autorização de importação e inspecção relativos a alguns dos produtos da actual “lista positiva”, assim como outros artigos adequados controlados por outras agências reguladoras, sejam incorporados nos critérios de gestão de risco.

DECISÕES PRÉVIAS

7. Desenvolver uma fonte de AT para trabalhar com as Alfândegas na elaboração de um programa de Decisões Prévias

É necessária assistência para trabalhar com as Alfândegas na elaboração e implementação de um programa de Decisões Prévias. A fase de elaboração inclui a definição de um plano detalhado para a mudança institucional visando a criação de um sistema de decisões prévias, incluindo uma análise de necessidades em termos de recursos humanos, formação, equipamento informático, etc. Será particularmente importante que este plano contenha directrizes de procedimentos para definir o fluxo do processo de decisões prévias desde a altura da apresentação de um pedido, passando pelo processo de tomada de decisões técnicas (análise, aprovação e recurso), até à execução da resolução durante o processamento da declaração. Também será elaborado um plano de formação como parte do plano de mudança institucional. As Alfândegas devem envolver o sector privado no desenho e implementação do processo de decisões prévias e deve obter o contributo da comunidade de operadores do comércio para garantir a sua cooperação.

8. Administrar a formação referente ao programa de Decisões prévias ao pessoal apropriado das Alfândegas

A formação será administrada ao quadro do pessoal apropriado das Alfândegas e irá versar as directrizes de procedimentos que definem o fluxo do processo desde a altura da apresentação de um pedido, passando pelo processo de tomada de decisões técnicas (análise, aprovação e recurso), até à execução da decisão durante o processamento da declaração.

9. Organizar workshops sobre a implementação do programa de Decisões Prévias aos membros da comunidade de operadores de comércio

Serão organizados workshops sobre o programa e directrizes de decisões prévias para importadores, exportadores e despachantes, bem como associações comerciais. Após o lançamento do programa, o sector privado também pode ajudar a educar os operadores do comércio.

LEGISLAÇÃO

10. Apoiar o Director Geral na identificação da nova legislação que é necessária

O SPEED+, em conjunto com um advogado das Alfândegas, deverá concluir a análise legislativa e apresentar um esboço de legislação para ajudar o Director Geral a identificar que legislação nova e alterada é necessária para garantir a eliminação da IPE, a definição de critérios de gestão de risco e o programa de decisões prévias são estabelecidos tendo em vista uma transição e implementação sem sobressaltos.

EQUIPAMENTO

11. Obter contributos das Alfândegas e identificar e calcular o custo inerente às necessidades de qualquer equipamento e software novo específico

O SPEED+ deverá obter as necessidades de equipamento e software das Alfândegas para:

- facilitar a eliminação da IPE e a transferência das inspeções para as Alfândegas,
- desenvolver critérios de avaliação da gestão de risco na JUE e
- implementar um programa de Decisões Prévias.

CONCLUSÃO

O roteiro de implementação é uma estratégia de transição com cronogramas e procedimentos específicos para a eliminação da IPE e a implementação de actividades para se garantir a conformidade com as melhores práticas da Organização Mundial do Comércio. Especificamente, as actividades do roteiro incluem:

1. A utilização da base de dados de avaliação da INTERTEK durante o período de prorrogação contratual até que as actividades contidas neste roteiro tenham sido implementadas.
2. Elaborar um plano de comunicação e apresentar o roteiro final às Alfândegas de Maputo, Beira e Nacala, bem como à comunidade de operadores do comércio
3. Definir uma data final para a Inspeção Pré-embarque em relação ao fim do contrato e à implementação das actividades do roteiro acima mencionadas
4. Capacitar a unidade de avaliação da DPVA
5. Desenvolver uma fonte de AT para trabalhar na definição de critérios de gestão do risco de avaliação na JUE
6. A unidade de gestão de risco deve encetar um diálogo com outras instituições reguladoras responsáveis pelas importações
7. Desenvolver uma fonte de AT para trabalhar com as Alfândegas na elaboração de um programa de Decisões Prévias
8. Administrar a formação referente ao programa de Decisões Prévias ao pessoal apropriado das Alfândegas
9. Organizar workshops sobre a implementação do programa de Decisões Prévias aos membros da comunidade de operadores do comércio
10. Ajudar o Director Geral a identificar qual é a nova legislação necessária para implementar o roteiro
11. Obter contributos das Alfândegas e identificar e calcular o custo inerente às necessidades de qualquer equipamento e software novo específico

As Alfândegas de Moçambique apoiaram historicamente a IPE para aumentar a arrecadação de receitas e ajudar a eliminar a subavaliação das importações. A implementação do roteiro permitirá que Moçambique avance com os esforços de modernização na avaliação das mercadorias, expansão da gestão de risco e introdução de decisões prévias – tudo com o objectivo de manter a arrecadação de receitas e estancar a subavaliação.

Embora a implementação do roteiro no fim do contrato da INTERTEK seja ambiciosa, ela é exequível com o apoio contínuo e a comunicação por parte da direcção das Alfândegas a todos os níveis, a coordenação eficaz no seio do governo e a participação e o envolvimento activos dos intervenientes do sector privado.

ANEXOS

Anexo A e Anexo B por acrescentar

Anexo C: Actividades do Roteiro

| Inspecção Pré-Embarque | | | |
|-------------------------------|---|-------------------------|--------------------|
| Nº. | Actividade | Responsabilidade | Meta / Data |
| 1 | Utiliza a base de dados de avaliação da INTERTEK durante o período de prorrogação do contrato até que as actividades deste roteiro tenham sido implementadas. | Alfândegas | Dez de 2018 |
| 2 | Elaborar um plano de comunicação e apresentar o roteiro final às Alfândegas de Maputo, Beira e Nacala e à comunidade de operadores do comércio numa sessão de pequeno-almoço do SPEED+. | SPEED+ Alfândegas | Nov de 2017 |
| 3 | Eliminação da IPE. | Alfândegas | Dez de 2018 |
| Avaliação | | | |
| 4 | Capacitação da unidade de avaliação da DPVA. | SPEED+ Alfândegas | Junho de 2018 |
| Gestão de Risco | | | |
| 5 | Desenvolver uma fonte de assistência técnica (AT) para elaborar critérios de gestão de risco de avaliação na JUE. | SPEED+ Alfândegas | Set de 2018 |
| 6 | A unidade de gestão de risco deve estabelecer um diálogo com outras agências reguladoras responsáveis pelas importações. | Alfândegas | Jan de 2018 |
| Decisões prévias | | | |
| 7 | Desenvolver uma fonte de AT para trabalhar com as Alfândegas na elaboração de um programa de Decisões Prévias. | SPEED+ Alfândegas | Fev de 2018 |
| 8 | Administrar a formação referente ao programa de Decisões prévias ao pessoal apropriado das Alfândegas. | SPEED+ Alfândegas | Abril de 2018 |
| 9 | Organizar workshops sobre a implementação do programa de Decisões Prévias aos membros da comunidade de operadores do comércio. | SPEED+ Alfândegas | Junho de 2018 |
| Legislação | | | |
| 10 | Ajudar o Director Geral a identificar qual é a nova legislação necessária. | SPEED+ Alfândegas | Nov de 2017 |
| Equipamento | | | |

| | | | |
|----|--|----------------------|-------------|
| 11 | Obter contributos das Alfândegas e identificar e calcular o custo inerente às necessidades de qualquer equipamento e software novo específico. | SPEED+ Alfândegas | Jan de 2018 |
|----|--|----------------------|-------------|

U.S. Agency for International Development
1300 Pennsylvania Avenue, NW
Washington, DC 20523
Tel: (202) 712-0000
Fax: (202) 216-3524
www.usaid.gov