



**USAID**  
FROM THE AMERICAN PEOPLE

**SPEED**  
For a Better Business  
Environment

# Barreiras Não Fiscais ao Desenvolvimento do Sector da Agricultura em Moçambique

Junho 2013

This publication was produced for review by the United States Agency for International Development. It was prepared by DAI and Nathan Associates.



# **Barreiras Não Fiscais ao Desenvolvimento do Sector da Agricultura em Moçambique**

**Program Title:** Mozambique Support Program for Economic and Enterprise Development (SPEED).

**Sponsoring USAID Office:** USAID/Mozambique

**Contract Number:** EDH-I-00-05-00004-00/13

**Contractor:** DAI and Nathan Associates

**Date of Publication:** Junho 2013

**Autores:** Hipólito Hamela e Tomas Manhicane Jr



# ÍNDICE

ÍNDICE .....	I
TABELAS E FIGURAS .....	II
AGRADECIMENTOS .....	III
ABREVIATURAS .....	5
SUMÁRIO EXECUTIVO .....	6
CAPÍTULO UM: CONTEXTO E ABORDAGEM ANALÍTICA .....	14
CAPÍTULO DOIS: BNF – CONCEITO, TIPOLOGIA E ANÁLISE RETROSPECTIVA EM MOÇAMBIQUE .....	16
CAPÍTULO TRÊS: A LÓGICA DAS TAXAS FISCAIS NA AGRICULTURA EM MOÇAMBIQUE .....	21
CAPÍTULO QUATRO: BNF EM MOÇAMBIQUE A EVIDÊNCIA DO SECTOR PRIVADO .....	23
CAPÍTULO CINCO: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....	38
CAPÍTULO SEIS: CONSTATAÇÕES DOS SEMINÁRIOS DE VALIDAÇÃO .....	44
BIBLIOGRAFIA .....	51
ANEXO A. MATRIZ ANALÍTICA .....	51
ANEXO B. QUESTIONÁRIO .....	63
ANEXO C. LISTA DAS INSTITUIÇÕES DO GOVERNO E ONG'S CONSULTADAS .....	68
ANEXO D. LISTA DE INDIVIDUALIDADES CONSULTADAS .....	69

# TABELAS E FIGURAS

## **Tabelas**

1. Impacto das BNF na Exportação
2. Impacto das BNF na Importação
3. Grupo de BNF no Sector Agrário em Moçambique
4. Taxas em Vigor Actualmente na DPA Maputo para Transporte de Produtos Agrícolas
5. Taxas em Vigor no Sector Agrário em Moçambique

## **Casos**

1. Transporte de Grão de Milho na Zambézia
2. Transporte de Madeira na Província da Zambézia
3. Transporte de Frango Congelado de Maputo para Manjacaze
4. Transporte de Frangos Vivos da Matola para Boane

## **Figuras**

1. Modelo operacional da matriz analítica

## AGRADECIMENTOS

O estudo não seria possível sem o apoio incondicional da equipe da USAID|SPEED sob direcção da sua diretora Brigit Helms, o apoio da unidade análise económica da CTA e os membros dos respectivos pelouros nas províncias visitadas e onde ocorreram os seminários de validação. Ressalvar o inestimável apoio do CEPAGRI, Ministério da Agricultura, Ministério da Indústria e Comércio, Autoridade Tributária de Moçambique e os Governos Provinciais de Sofala, Zambézia, Nampula e Maputo. Esta nota estende-se a todas empresas e individualidades alistadas no documento que se prestaram a ser parte directa ou indirecta deste estudo sobre a economia agrária.



## ABREVIATURAS

ADAM	-	Associação de Avicultores de Maputo
AMA	-	Associação Moçambicana de Avicultores
ANF	-	Autoridade Nacional Fitossanitária
ATM	-	Autoridade Tributária de Moçambique
BAGC	-	Beira Agriculture Growth Corridor (Corredor Agrícola da Beira)
CEPAGRI	-	Centro de Promoção da Agricultura
CTA	-	Confederação das Associações Económicas de Moçambique
DNC	-	Direcção Nacional de Comércio
DNSV	-	Direcção Nacional dos Serviços Veterinários
GTIA	-	Grupo de Trabalho da Indústria Avícola
ISPC	-	Imposto Simplificado para Pequenos Contribuintes
IVA	-	Imposto de Valor Acrescentado
MIC	-	Ministério da Indústria e Comércio
BNF	-	Barreira Não Fiscal
SADC	-	Southern Africa Development Corridor
SPS	-	Sanitary and Phytosanitary (Measures)
SPFFB	-	Serviços Provinciais de Florestas e Fauna Bravia
WTO	-	World Trade Organization

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Constitucionalmente "a agricultura é a base do desenvolvimento". Agriculturas têm um peso relativamente significativo na economia nacional visto que 70% da população activa encontra-se neste sector e contribui em 24% do PIB orçado em cerca de \$12.79 bilhões (CEPAGRI,2012). No entanto, o peso relativo no PIB de outros sectores da economia tem estado a crescer de forma significativa tal é o caso da indústria (minerais, hidrocarbonetos, transformadora, etc) e serviços que a curto prazo estão projectados a contribuir em mais de 70% do seu peso da riqueza nacional, infelizmente esta tendência não significa que a agricultura esteja a modernizar, em termos reais mais de 70% da população ainda continuara a depender da agricultura como fonte de emprego.

Os incentivos e o ambiente de negócios não são propícios ao desenvolvimento agrário. O sector privado do agro- negócio e agro-processamento mostra uma certa insatisfação na implementação do actual pacote de incentivos existentes: i)da redução em 50% da taxa incidente sobre o gasóleo, ii) a manutenção duma taxa reduzida de 10% no Imposto sobre o Rendimento da Pessoa Colectiva (IRPC) e a iii) isenção do pagamento do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) na transmissão interna de bens e serviços no âmbito da actividade agrícola, silvícola e pecuária, incluindo os insumos e equipamentos agrícolas. Para além disso, o sector privado reclama que os incentivos neste setor da agricultura em nada se comparam com o pacote de incentivos concedidos a indústria extrativa. Ademais acreditam que se fossem dados os mesmos incentivos como os do sector extrativo, a situação da baixa competitividade agrária e a insegurança alimentar estaria resolvida em Moçambique.

Nesse contexto a CTA solicitou a USAD|SPEED o presente estudo que complementa a dois estudos prévios sobre a tributação na agricultura e o IVA na agricultura que revelaram a existência barreiras fiscais para o acesso, tanto aos incentivos assim como para ao mercado. Isto é agravado pela existência de uma enorme distorção estrutural na economia agrária criada, entre outros, pelas barreiras não fiscais (BNF) ao desenvolvimento e competitividade do sector em Moçambique.

O estudo tem como objectivo identificar a estrutura e as dinâmicas das BNF e avaliar o seu impacto em Moçambique. Para o alcance deste objetivo foi desenvolvida uma matriz analítica com vários indicadores de impacto, colhidas percepções dos operadores do sector privado e feitos seminários de validação em 4 províncias nomeadamente Maputo, Nampula, Sofala e Zambézia. Cujas constatações trianguladas as entrevistas e análise permitiram formular recomendações de política agrícola, fiscal e económica.

Balanço sobre a lógica funcional de algumas das BNF identificadas pelo estudo:

### **Sobre a guia de circulação**

A exigência de guias de circulação para o transporte de mercadorias de um local para outro dentro do país aumenta os custos de transação. No entanto o número de guias exigidas varia em função do subsector da agricultura. Por exemplo, no sector madeireiro são necessárias cerca de 6 guias, o operador ao ser licenciado recebe um livro de guias de remessa no qual contem a informação fundamental, note-se que esta **guia de remessa** não substitui a **guia de trânsito**. A madeira ao ser retirada do campo para o local de processamento precisa de uma guia de remessa contendo a origem e o destino da madeira, a quantidade entre outras especificações. O destino poderá ser o porto, local de processamento ou um cliente localizado numa das cidades principais do país. Em alguns casos para além da guia de remessa é exigida a fotocópia ou prova do NUIT do remetente e do destinatário nos vários postos de controlo ao longo da via. Os operadores mostram-se insatisfeitos pelo facto de não existir clareza quanto aos objetivos e propósitos das guias e qual a diferença entre a guia de remessa e a de trânsito.

### **Sobre os Postos de Controlo**

A proliferação de postos de controlo entrava o comércio, encarece os produtos e incentiva as cobranças ilícitas. Os agentes económicos operando na agricultura reclamam o facto de existirem vários postos de controlo ao longo da via os quais exigem múltiplos documentos e múltiplos processos de inspeção intrusiva de mercadorias sem no entanto apresentarem base legal e as multas não são documentadas. Por exemplo o posto ou “fronteira” de Nicoadala como os usurários o denominam, tem representadas as seguintes entidades: funcionários das alfandegas que verificam a conformidade dos impostos externos, funcionários da Autoridade Tributária que

verificam a conformidade dos impostos internos, fiscais do Ministério da Agricultura os quais tratam de matérias relativas a fitossanidade, legalidade da madeira transportada, legalidade dos animais transportados e a prova do pagamento das taxas para a circulação interna de vegetais e cereais nomeadamente taxa de milho, copra, soja etc.

Os operadores económicos em todas províncias visitadas reclamaram o impacto negativo do custo e tempo perdido quando tem que fazer circular mercadorias dentro do país. Foi reportado o caso de um operador que no trajecto Nhamatanda até Maputo foi interpelado 11 vezes, em que em uma delas o posto de controlo era móvel. No caso específico da Zambézia foi solicitado um estudo sobre o impacto do custo e do tempo a que incorrem os empresários que circulam naquela via. O mais preocupante para a classe empresarial e a dos decisores é que os postos de controlo não aumentam a base tributária do sistema nacional de impostos, mas sim postos de descontrolo propensos a actos de corrupção. Nestes postos de controlo também afigura-se muito difícil lidar com as básculas pois registam-se de forma recorrente registar-se divergências entre a tonelagem declarada pelo transportador e a tonelagem apurada pela báscula.

### **Sobre as taxas sobre cereais e vegetais**

A prática de cobrança de taxas ilegais e informais persiste e tende a expandir. A DPA Zambézia explicou durante o seminário que estas taxas foram abolidas<sup>1</sup> pelo Decreto 5/2009 o qual actualizou o regulamento fitossanitário e a quarentena vegetal, contudo continuam se a cobrar taxas nos distritos para comercialização e circulação de produtos agrícolas. A DPA recordou que para a implementação desta nova directiva duas circulares foram emitidas em 2009 e enviadas aos Serviços Distritais das Actividades Económicas (SDAE) e aos exportadores. No entanto os operadores económicos do sector agrário insistiram no facto de a cobrança destas taxas continuar a ocorrer nos distritos das quatro províncias supracitadas.

Outras taxas foram também reportadas como sendo pagas as autoridades tradicionais e cobre todos os produtos em transação, nomeadamente a taxa de comercialização agrícola vulgo taxa da balança cobrada (10,00MT/dia), durante as campanhas de comercialização agrícola o qual varia

---

<sup>1</sup> O desconhecimento e as fraquezas na implementação da legislação aprovada permitem a cobrança de taxas e senhas ilegais as quais se tornam fonte de corrupção e extorsão ao cidadão. Por exemplo fala-se do caso duma autoridade administrativa local que cobrou uma taxa pela resolução de um caso de adultério.

entre 4 a 6 meses. Esta taxa foi reportada como sendo cobrada tanto na Zambézia como em Nampula. Os operadores/exportadores queixaram-se da exorbitância das taxas cobradas para a emissão das licenças fitossanitárias, recomenda-se que a CTA verifique quais são as práticas internacionais nessa matéria.

### **Sobre o Acesso ao crédito**

Mais uma vez os operadores lembraram que para fazer uma agricultura moderna com recurso a novas tecnologias e conseqüentemente altos níveis de rendimento e produtividade é necessário capital. Em todas as províncias visitadas os operadores reclamaram as dificuldades de acesso e o custo do financiamento em Moçambique, bem como a inexistência de carteiras de crédito alternativos e consentâneos com o sector agrícola. Mas uma vez os operadores económicos reclamaram a falta de correlação entre as taxas directoras do Banco Central e as taxas de juro cobradas pelos bancos comerciais, pois mesmo quando o BM baixa a taxa directora a taxa de juro dos bancos comerciais não altera. Assim recomenda-se que a CTA verifique até que ponto o Banco Central influencia ou afecta a disponibilidade de meios financeiros para crédito por parte dos Bancos comerciais - ou seja donde vem o dinheiro que os bancos usam para conceder crédito? Foi também recomendado que a CTA e a União Nacional de bancos discutissem novos produtos para o crédito a economia. Para os operadores económicos a falta de acesso ao crédito por parte das agroindustriais inibe o processamento local. No caso do setor do caju a exportação do caju não processado resultante deste fenómeno constitui uma verdadeira exportação de postos de trabalho. Em palavras mais simples os potenciais postos de trabalho no agro-processamento têm sido perdidos por falta destas agroindústrias.

### **Sobre o incentivo em 50% da taxa incidente sobre o Gasóleo**

Os requisitos para o acesso ao subsídio do gasóleo são extremamente proibitivos e não estão ao alcance da maioria dos produtores agrários. Com a agravante da falta de informação/divulgação do subsídio de gasóleo aos operadores económicos. Por outro lado os que detêm a informação reportaram ser impossível usar este incentivo, a não ser que seja uma grande empresa! Uma das causas principais para o limitado acesso a este incentivo é a necessidade de se ter uma contabilidade organizada, um requisito de difícil alcance por parte dos pequenos e médios agricultores cuja maioria nem sequer está registada no sistema fiscal nacional.

## **Sobre o incentivo à tarifa de energia**

Relativamente a este incentivo foi referido o facto negativo deste incentivo não abranger o agro processamento. Foi também reportado o problema da baixa qualidade da energia e o elevado custo de instalação e de manutenção associado a morosidade do processo de ligação à rede elétrica. Apesar de a compra do transformador, a montagem da infraestrutura estar a cargo do empresário e sabendo-se que esta instalação beneficiará a comunidade circunvizinha. Para os operadores não constitui problema arcar com parte dos custos operacionais, mas entendem-no como um acto de responsabilidade social. O problema começa quando excesso de ligações cria uma sobrecarga de uso e regista-se uma avaria na rede elétrica e os encargos pela manutenção e reparação são imputados ao investidor. Mas do que isso os investidores reclamam pelo facto de uma instalação de eletricidade com as características acima mencionadas ser convertida automaticamente em património da EDM sem no entanto clarificar-se os termos e condições que fundamentam tal trespassse. Por exemplo a EDM aumenta o seu património a custa do investidor e cobra a comunidade pelo seu uso. Esta matéria deve ser objeto de estudo aturado pela CTA. Foi ainda recomendado que os ministérios da Energia e o da Agricultura trabalhassem em sintonia com vista a criar melhores condições para o desenvolvimento da agricultura em Moçambique.

## **Sobre a Terminal de Nacala (Porto Seco)**

Os operadores económicos da província de Nampula reclamaram a introdução desta terminal em adição ao scanner já existente no Porto de Nacala criando uma multiplicação de tarefas e custos. O uso obrigatório daquele terminal de um lado reduz a competitividade dos produtos nacionais e doutro lado reduz os lucros dos camponeses, dado que sendo os nossos exportadores tomadores de preços no mercado internacional todos custos a jusante são repassados ao camponês.

De lembrar que grande parte dos produtos de exportação de Moçambique são também produzidos na vizinha Tanzânia pelo que qualquer aumento dos custos de operação dos nossos portos reduz a nossa competitividade, veja se o exemplo da castanha de caju.

O mais flagrante exemplo reportado em Nampula é o do farelo dado que o seu preço no mercado internacional é de \$60USD/ton, no entanto o custo atual de exportação passou para \$100 USD/ton, por conta da instalação do terminal.

Outra fraqueza desta terminal é o facto de ela ter horário de fecho e abertura sabendo-se que um dos pressupostos do comércio internacional é não ter horário sendo este um importante indicador de performance e eficiência dos portos.

### **Sobre a concorrência desleal o sector formal, o informal e o Estado**

Em todas províncias visitadas foi reportada a existência de uma falta de disciplina no processo de comercialização agrícola sobretudo na época de campanha. O informal tem sempre uma vantagem competitiva no processo de comercialização pois não paga impostos e não tem grandes custos de estrutura (pagamento de salários, impostos, INSS, salário mínimo, etc) isto permite ao informal oferecer preços de compra mais atractivos. Foi também reportado um novo tipo de concorrência desleal entre o Estado e o sector privado no agro-processamento foi dado como exemplo a construção de uma fabrica de agro-processamento de cereais cujo a capacidade no arroz prevê-se que seja o dobro da capacidade produtiva das duas fábricas de processamento de arroz existentes na zona sul. Note-se que as duas fábricas debatem se com sérios problemas de fornecimento de matéria-prima por parte dos produtores de Chokwe e do baixo Limpopo. Recomenda-se que a CTA valide a robustez desta preocupação e a dinâmica dos seus impactos positivos ou negativos.

### **Sobre o acesso a tecnologia**

Nesta esfera os operadores queixam-se da total ausência de centros de máquinas, de contabilidade formação adequada e assistência ao produtor no uso destas tecnologias. Por outro lado estes produtores queixam-se da falta de sistemas de conservação de produtos frescos e cereais. As fracas infraestruturas de irrigação e a qualidade da gestão da água foram também apontadas como um enorme entrave ao desenvolvimento da agricultura em Moçambique.

No tocante à irrigação gostariam de ver criado um ambiente propício à entrada de privados na construção e gestão de sistemas de regadios. Tal provavelmente passaria por adequar o presente quadro legal/regulatório no sector agrícola.

Finalmente, os operadores queixaram-se da falta de laboratórios de certificação sementes e de análise de terras o que permitiria maior facilidade na identificação do tipo de cultura/produto agrícola que pode ser cultivado em que local específico dadas as características dos solos. A certificação de sementes permitiria o uso de sementes de maior poder germinativo o que

aumentaria a produção e produtividade por hectare lavrado. Relativamente a estes dois pontos os operadores reclamam uma maior intervenção do IIAM.

### **Sobre a ambiguidade e a rigidez de acesso as isenções fiscais**

Foram também reportados velhos assuntos como a morosidade nos pagamentos do Estado quando lhe são fornecidos bens ou prestados serviços e a demora no reembolso do IVA. As despesas com os serviços portuários não param de subir salvo o facto de estes custos serem transferidos para o preço ao consumidor. Por exemplo, existe a isenção do IVA para a importação de maquinaria agrícola mas no entanto a interpretação da pauta aduaneira de forma fraudulenta conduz a cobrança de IVA aos acessórios. Por exemplo um tractor ou um pulverizador paga os impostos por acessórios como pneus e outros componentes o mesmo regista-se em outros equipamentos que por lei já estão isentos. Sobre a matéria fiscal e com vista a reduzir a desconfiança entre as partes a AT e o empresariado recomenda-se a introdução do cartão de identificação do agricultura - CIA, o qual será inclusivamente útil para a subsídio 50% da taxa do gasóleo e outros subsídios ao sector.

Relativamente a estrutura dos incentivos, propõem-se que seja levado a cabo um estudo comparativo sobre as isenções dadas aos agricultores em Moçambique e as dadas aos agricultores de países concorrentes ou de onde Moçambique importa produtos de origem agrícola ou agro-processados.

## Recomendações

1. Seria importante que se verificasse a existência das diversas taxas incidentes sobre os vegetais e cereais noutras províncias do país que não foram cobertas pelo presente estudo.
2. Estas cobranças ilegais mostram desconhecimento e ausência de informação tanto dos operadores económicos como dos agentes do Estado. Pelo que recomenda-se a realização de uma campanha massiva ao nível dos distritos e dos postos de controlo ao longo da via, advogando a abolição destas taxas em Moçambique.
3. Relativamente a taxa da balança<sup>2</sup> pelas autoridades tradicionais recomenda-se o esclarecimento sobre os fundamentos legais e as diretivas que sustentam a sua aplicação.
4. Para garantir maior participação os operadores económicos envolvidos no sector agrário recomendo-se que os próximos seminários sobre agricultura fossem realizados ao nível dos distritos aonde se localizam estes operadores para melhor captar a essência do problema .
5. Para a sua divulgação recomenda-se como meio a radio Moçambique e as rádios comunitárias dado que os jornais não chegam aos distritos e quando chegam, fazem-no demasiado tarde.
6. Alguns agentes do Estado propuseram que o sector privado fundamentasse a sua reclamação sobre a exigência da guia de circulação.
7. Durante o seminário da validação a questão relativa a isenção do IVA foi ponto de discussão. Por conta disso recomenda-se a celeridade na solução desta barreira ao sector agrário em Moçambique.
8. Dada a importância para as exportações recomenda-se um estudo sobre os custos incorridos pelos exportadores quando usam o porto seco de Nacala.

---

<sup>2</sup> Esta é matéria que deverá ser discutida entre o sector privado (CTA), o Ministério da Administração Estatal e o Ministério da Agricultura no âmbito do processo de descentralização administrativa e com a Autoridade Tributária no âmbito do alargamento da base tributaria.

## CAPÍTULO UM: CONTEXTO E ABORDAGEM ANALÍTICA

Nos últimos anos, o sector agrícola em Moçambique tem registado taxas de crescimento significantes, graças, entre outros, a investimentos realizados por grandes projectos e também a incentivos introduzidos pelo Governo como forma de induzir o desenvolvimento do sector.

Apesar dos progressos alcançados, alguns factores podem comprometer este processo de crescimento e desenvolvimento, sendo dois deles as barreiras fiscais (BF) e as não fiscais (BNF)<sup>3</sup>. Em relação às BF, dois estudos (2012) foram já conduzidos pelo projecto SPEED a pedido da CTA – Confederação das Associações Económicas de Moçambique. O primeiro destes estudos pretendia identificar o impacto das isenções do Imposto de Valor Acrescentado (IVA) na Agricultura. Este estudo permitiu concluir que a isenção do IVA na primeira transacção era comumente aceite para os produtos agrários. Contudo, devido a predominância do sector informal na economia em após a segunda transacção (não pode emitir qualquer tipo de recibo uma vez que não estão registados para tal), a existência do IVA criava problemas na rede de comercialização, afectando a competitividade e elevando os custos financeiros envolvidos, visto que a informalidade eliminava a possibilidade de reembolso do IVA previsto na lei.

Este primeiro estudo foi seguido por um outro que analisou o sistema de taxação no sector agrário em Moçambique, incluindo o papel da taxa liberatória necessária para compras não documentadas. Este estudo concluiu que esta taxa e a necessidade de despesas documentadas eram os maiores problemas afectavam o sector.

Em suma, os dois estudos sobre as BF permitiram concluir que o rendimento de milhares de agricultores poderia melhorar significativamente se estes assuntos fossem levados em consideração na política agrária, económica e acima de tudo fiscal.

---

<sup>3</sup> In this study, a tariff barrier is considered as the ones characterized by the payment of a duty when a good is being imported.

Durante estes dois estudos, muitos dos entrevistados reportaram muitos outros problemas afectando o sector agrário, problemas estes que não eram da esfera fiscal. Nesse contexto, surge este terceiro estudo pretende focar nestes outros problemas que afectam o sector agrário e que não são de natureza fiscal – as barreiras não fiscais. Embora as barreiras não fiscais não sejam exclusivas para o sector agrário, o foco deste estudo é o sector agrário, devido principalmente ao seu papel no desenvolvimento, crescimento económico e particularmente na criação de riqueza. A ideia não é analisar todas as BNF que afectam o sector agrário, mas sim seleccionar as consideradas maiores e propor recomendações de política á volta das mesmas de modo a melhorar o ambiente de negócios em Moçambique.

O estudo resulta de uma metodologia com ênfase para triangulação de dados provenientes de diversas fontes e diferentes instrumentos de recolha: fez-se recurso a revisão de literatura e descrições estatísticas sobre a matéria com intuito de fazer uma análise retrospectiva e comparativa sobre a evolução e tipologia das BNF na agricultura em Moçambique e no mundo. Por outro lado, foram administradas entrevistas semi-estruturadas a uma amostra específica aos operadores do setor privado/agrário um pouco pelo país, nomeadamente em Nampula, Zambézia, Sofala e Maputo. Um questionário (anexo 2) foi usado como guia para cumprir os objectivos. Um vez que a amostra não é representativa de todo o setor, houve a necessidade imperiosa de, com base nas respostas do questionário, proceder a modelação de uma matriz analítica que permitisse simular de forma simples e interactiva as principais categorias de BNF, as políticas relacionadas, o grupo afectado para daí chegar-se a solução possível em função de uma discussão profunda e esclarecida sobre cada uma das BNF identificadas.

**Fig 1: Modelo operacional da matriz das BNF:**



# **CAPÍTULO DOIS: BNF – CONCEITO, TIPOLOGIA E ANÁLISE RETROSPECTIVA EM MOÇAMBIQUE**

## **2.1 Conceito de Barreira Não Fiscal**

Uma BNF é referida a qualquer medida diferente de uma tarifa que restringe ou distorce o comércio. Baldwin (1970) definiu-a como “qualquer medida (pública ou privada) que causa uma alocação de recursos de tal forma que reduz o rendimento potencial de uma actividade”.

BNF com grande impacto na agricultura são as várias práticas legais ou informais como medidas sanitárias e fitossanitárias destinadas a proteger a saúde humana, as quotas de importação, subsídios, regras de origem, entre outras.

Se é verdade que muitas das BNF existem a bastantes décadas, elas vêm tornando-se muito mais importantes á medida que o valor do comércio internacional vem crescendo como resposta á redução de tarifas. Por outras palavras, a existência de tarifas (altas) no passado inibiam a acção de BNF, mas a partir do momento em que as tarifas vêm sendo reduzidas através das negociações WTO/GATT, a preocupação pelas BNF aumentam, sendo a criação destas a principal arma encontrada por muitos Governos no mundo para compensar os cortes nas altas tarifas e também para proteger as suas indústrias nacionais.

O conceito de BNF é algo controverso, uma vez que diferentes segmentos de uma sociedade podem ter diferentes opiniões sobre se uma determinada medida constitui ou não uma BNF ou se é uma mera medida de protecção á indústria nacional. Por esta razão, identificar uma BNF pode ser um exercício bastante subjectivo.

## **2.2 Estudos Sobre BNF em Moçambique**

O Regional Trade Facilitation Programme conduziu 2 estudos (2004, 2007) sobre BNF em Moçambique. Estes estudos eram abrangentes, ou seja, não estavam confinados ao sector agrário como o presente estudo pretende estar focado.

O estudo de 2007 concluiu que em relação às BNF na exportação, os procedimentos de exportação permaneciam os mesmos desde 2004. O número de documentos necessário para exportar era de 6, nomeadamente: custo de embarque, declaração aduaneira de exportação, lista de empacotamento, certificado preferencial e inspecção pré-embarque livre de anomalias e leva

39 dias com um custo médio de US\$ 1.516 por contentor. A certificação de inspecção pré-embarque era necessária para produtos restritos.

As maiores BNF que afectavam negativamente as exportações sumarizavam-se em três grandes grupos, nomeadamente: processuais, serviços e macroeconómicos, como se segue:

**i) Processo de exportação:** tal como referido acima, este processo leva em média 39 dias para completar uma serie de procedimentos para exportar bens. Contudo, as tramitações aduaneiras cruciais poderiam ser realizadas num só dia, o manuseamento nos portos e terminais leva dois dias enquanto para o desbloqueamento nos pontos interiores (fronteiras) levam um dia. O sector que mais sofre com esta morosidade no procedimento é o sector de exportação de frutas, hortícolas e flores. Este sector estimou que 24 horas seria o tempo ideal para exportar produtos que caso contrario incorreriam em avultados custos. Infelizmente esta estimativa não está sendo praticada, criando sérios problemas ao sector.

**ii) Falta de informação de mercados:** vários exportadores têm-se queixado da falta de informação ou não informados acerca de procedimentos específicos tais como restrições comerciais e proibições, padrões e procedimentos sanitários e fitossanitários a serem seguidos.

**iii) Custos e Taxas Aduaneiras em Insumos Importados para Exportação:** os insumos ou produtos importados para exportação em princípio deviam beneficiar-se de isenção de taxas. A prática actual é de que o operador paga adiantado os referidos custos para evitar demoras na libertação dos produtos e após a reexportação, o operador pede o reembolso.

**iv) Instabilidade e disponibilidade de moeda:** esta constitui outra preocupação que aflige os exportadores. Devido a instabilidade de moeda, os exportadores várias vezes perdem dinheiro durante o processo de exportação.

**v) Restrições:** Moçambique tem restrições sobre exportação de certos produtos como castanha e Madeira não processada como forma de proteger a indústria nacional, segundo Boletim da República Nº 52 - Decreto Nº 29/2002. Na opinião dos exportadores, apesar de a medida ser justificada, a indústria nacional ainda não tem capacidade de processar internamente todo o

produto produzido no país. Mas até ao momento, a lista de produtos actualmente na lista de produtos proibidos para exportação continha apenas produtos de arte pertencentes ao património nacional cultural, moedas e notas, marfim e seus produtos, produtos pirateados e produtos alimentares deteriorados.

Presentemente, produtos restritos a exportação já incluem minerais, substâncias venenosas e tóxicas, ouro e prata, manuscritos e marcas arqueológicas ou com valor histórico, animais e produtos animais. Embora seja justificável estabelecer proibição a exportação destes produtos, uma legislação adequada não existe, o que constitui uma BNF.

Interessa então saber o impacto que cada tipo de BNF descrita acima sobre o desenvolvimento do comércio no geral e do sector privado em particular. A Tabela 1 apresenta um sumário dos impactos.

**Tabela 1. Impacto das BNF na Exportação**

Descrição da BNF	Obstáculo ao Comércio Regional	Impacto no Custo de Negócio e Eficiência	Impacto no Acesso ao Mercado Doméstico
Documentação e procedimentos aduaneiros		Sério	Moderado
Licença de exportação	Baixo	Baixo	Baixo
Quotas de exportação	Baixo	Baixo	Baixo
Banimento/proibição de exportação	Baixo	Baixo	Baixo
Serviços ou custos não contidos na definição de despesas de exportação	Alto	Alto	Moderado
Custos de trânsito	Moderado	Moderado	Baixo
Regulamentos técnicos	Alto	Alto	Moderado
Necessidade de Visa	Baixo	Baixo	Baixo

No que concerne às BNF que afectavam as importações, as mais frequentes estavam relacionadas com os procedimentos aduaneiros, ineficiência nos portos e procedimentos de importação, licenciamento e outros requerimentos regulatórios, custos de despachos, licenciamento de importação e procedimentos de registo são tidos como os maiores constrangimentos encarados pelos comerciantes. Juntavam-se a estes, o novo sistema de *scanner* instalado no porto de Maputo que ao invés de reduzir os custos de operação em termos de reduzir o tempo gasto na inspecção da mercadoria, os comerciantes queixavam-se do novo processo afirmando que este veio a aumentar o número de procedimentos para um custo aproximado de US\$ 100 por contentor de 20 pés.

Actualmente existem um total de 16 procedimentos no processo de importação vigentes nomeadamente: custo de embarque, manifesto de mercadoria, certificado de origem, ordem de recolha, factura comercial, factura consular, declaração aduaneira de libertação de mercadoria, declaração aduaneira, licença de importação, lista de empacotamento, certificado preferencial, inspecção pré-embarque sem anomalias, nota de chegada de navio, plano de levantamento, padrões técnicos ou certificado sanitário, recibo de pagamento de custas técnicas; em média levam 38 dias ao custo estimado de US\$ 1.616 por contentor. De forma geral, os comerciantes afirmam não ter havido mudanças nos últimos anos. Estes procedimentos ainda são os mesmos e com a agravante de se aumentar mais um que é o *scanner* no porto de Maputo.

As principais BNF afectando importações eram:

**i) Processo de importação:** em média leva 38 dias para completar o processo de importação. A tramitação aduaneira e controle técnico normalmente levam dois dias, desalfandegamento no porto e manuseamento nas terminais três dias, transporte e manuseamento terrestre mais quatro dias. No que toca a formalidades aduaneiras, os operadores comerciais queixam-se da não calibração das balanças no posto fronteiriço de Tete resultando em pesos errados e consequente, demoras desnecessárias.

**ii) Registo de negócio:** em relação a este aspecto, nota-se também uma ligeira melhoria em relação ao reportado em 2004. O governo estabeleceu o balcão único para acelerar o processo. O balcão único minimiza questões de exigências arbitrárias identificadas no relatório de 2004.

**iii) Comércio:** similar ao observado em 2004, alfândegas e taxas são complicados e incertos com a falta de coordenação entre as agencias de recolha rendimento, ausência de um sistema lógico e racional de taxas para reduzir as incertezas no planeamento financeiro, a alta taxa para produtos de valor acrescentado encorajam comercio transfronteiriço ilícito perigando a sobrevivência das actividades comerciais legais, reembolso atempado do IVA não existe, ausência de política nacional de comércio que incorpora treinamento, pesquisa, partilha de informação, tecnologia, finanças e ambiente favorável.

v) **Restrições:** tal como nas exportações, existe uma lista de produtos de importação proibida que inclui estupefacientes e substâncias psicotrópicas, bebidas com conteúdo químico prejudicial a saúde, drogas medicinais ou alimentos perigosos a saúde pública, material pornográfico e produtos de marca pirateada. Actualmente necessitando licença especial produtos restritos a importação incluem armas de fogo, explosivos e pólvora, açúcar e castanha não processada, substancia tóxicas ou venenosas, ouro e prata, produtos de vegetais, animais e produtos animais e produtos de taxa de regime especial. Integram na lista de produtos proibidos o açúcar resultando do esforço do governo de proteger a indústria nacional.

vi) **Regulamentos:** a outra BNF ao comércio observada está relacionada com os regulamentos técnicos e padrões. A este respeito constitui BNF a falta de procedimentos harmonizados na certificação de qualidade, resultando que produtos de mesma qualidade acabam sendo classificados como sendo de qualidades diferentes o que em algumas vezes resultam em pagamentos de montantes exorbitantes para qualidade de que os produtos não são.

A Tabela 2 sumariza os impactos de cada BNF no desenvolvimento de comércio tanto nacional como regional.

**Tabela 2. Impacto das BNF na Importação**

Descrição da BNF	Obstáculo ao Comércio Regional	Impacto no Custo de Negócio e Eficiência	Impacto no Acesso ao Mercado Doméstico
Acordos bi- e multilaterais	Alto	Moderado	Baixa
Infra-estruturas (terminais internacionais, portos, estradas)	Alto	Alto	Alto
Documentação e procedimentos aduaneiros	Alto	Alto	Moderado
Serviços ou custos não contidos na definição de despesas de importação	Alto	Alto	Moderado
Medidas técnicas	Alto	Alto	Alto
Licença de importação	Moderado	Alto	Baixa
Obrigatoriedade de Visa	Alto	Alto	Moderado
Quotas de importação	Alto	Moderado	Alto
Taxas de trânsito	Alto	Alto	Baixa
Procedimentos de registo e burocracia	Moderado	Alto	Baixa

## CAPÍTULO TRÊS: A LÓGICA DAS TAXAS FISCAIS NA AGRICULTURA EM MOÇAMBIQUE E

Para se perceber quão crítico é a questão das BNF para Moçambique, é importante primeiro colocar a economia de Moçambique, especialmente o sector agrícola em contexto. De facto, a agricultura é de longe o sector mais estratégico no processo de desenvolvimento quando se fala da taxa de emprego e renda familiar: envolve cerca de três quartos da população e é responsável por cerca de 23% do PIB. Assim, a remoção de qualquer BNF pode levar à expansão deste sector.

Apesar do crescimento económico global em média de cerca de 7% ano, a redução da pobreza melhorou ligeiramente desde 2002. O país está determinado a ultrapassar esta situação, e para isso o Governo aprovou vários incentivos para o sector agrícola. Entre alguns dos incentivos aprovados pelo Governo e estendidos até 2015 está a isenção de Imposto Sobre o Valor Acrescentado (IVA) para a primeira transacção no grão de milho produzido localmente (assim como para o importado), a redução de Imposto de Renda, redução de 50% sobre o imposto especial sobre o consumo de combustível, isenções de IVA sobre as importações de equipamentos e peças, entre outros incentivos.

Em termos tarifários, o país conta com cinco faixas tarifárias para a importação (0; 2,5; 5; 7,5; e 20%). Alguns bens e serviços também são objecto de um imposto sobre valor acrescentado de 17%, enquanto os produtos como tabaco e bebidas alcoólicas são objecto de um imposto especial específico.

Cerca de 87 por cento de tarifas sobre produtos foram reduzidos à taxa zero, esperando-se que a partir de Janeiro de 2013 se atinja os 100 por cento. A África do Sul, sendo um dos principais parceiros comerciais de Moçambique terá os seus produtos à taxa zero apenas em 2015.

Em alguns casos especiais, como no caso do açúcar ou de cimento, existe uma sobre taxa a pagar como forma de protecção á indústria nacional. Para além disso, em apoio à indústria de

transformação agro, o país tem uma taxa de exportação de 18% para castanha e outra taxa de exportação de 20% para a madeira não processada.

Embora estas taxas protejam de certa maneira a indústria agrícola nacional, os incentivos concedidos pelo Governo para estimular a mesma ficam incipientes pela existência de *bottle necks* e barreiras não tarifárias no sistema produtivo que precisam de serem tomados em consideração. Por exemplo, o crescimento da produtividade no sector tem sido mínimo nos últimos 30 anos, havendo muito pouco trabalho de pesquisa agronómica. Este *bottleneck* resulta, segundo alguns privados envolvidos no agronegócio, em custos para o sector privado, uma vez que o sector desvia recursos para uma área que deveria estar sob alçada do Governo. Outro exemplo é o acesso ao financiamento, visto como difícil e com um custo bastante proibitivo.

No esforço de procurar soluções a respeito das barreiras não tarifárias, decorreu recentemente em Moçambique um seminário promovido pelo Ministério da Indústria e Comércio, em parceria com o Secretariado Técnico da SADC, com o objectivo de os dotar de conhecimentos sobre procedimentos a observar na denúncia, monitoria, avaliação e eliminação das Barreiras Não Tarifárias. Intervindo neste seminário a Secretária Permanente do Ministério da Indústria e Comércio (MIC), afirmou que; “o processo de liberalização do comércio na região austral africana, que iniciou com a redução e eliminação de tarifas nas trocas comerciais entre países da SADC, não será efectiva, se for substituída pela aplicação das Barreiras Não Tarifárias” (comunicação: Cerina Mussá citada por Canalmoz, 2012<sup>4</sup>).

---

<sup>4</sup> <http://www.canalmoz.co.mz/hoje/20363-barreiras-nao-tarifarias-impedem-liberalizacao-do-comercio-na-sadc.html>

## CAPÍTULO QUATRO: BNF EM MOÇAMBIQUE A EVIDÊNCIA DO SECTOR PRIVADO

Neste estudo em particular, foram entrevistados cerca de 22 empresas privadas e 20 empreendedores e analistas, todas do sector privado. Para além destas, cerca de 12 entrevistas foram feitas junto de oficiais do Governo fosse para dar a sua percepção sobre determinada BNF ou mesmo para confirmar se alguma BNF mencionada pelo sector privado.

Baseado nas entrevistas conduzidas, as BNF que afectam o sector agrário tipificam-se em 5 grandes grupos que variam de acordo com o local, o produto e quantidade:

- (a) Em forma de procedimentos alfandegários ilegais ou práticas administrativas informais
- (b) Em forma de deficit de acesso ao crédito e infraestruturas
- (c) Em forma de restrições quantitativas (volume ou valor de importações é limitada)
- (d) Em forma de taxas especiais pouco claros
- (e) Em forma de regulamentos sanitários duplicados

De todas as barreiras mencionadas pelo sector privado como BNF, as principais foram agrupadas como se mostra na Tabela 3.

**Tabela 3. Grupo de BNF no Sector Agrário em Moçambique**

BNF	Política Relacionada	Alvo
Restrição Quantitativa	Quotas de Importação: Restrições de quantidade e / ou valor das importações de produtos	Frangos
Licenças e Taxas Não Fiscais	Guia de Circulação/Licença de Trânsito: Para movimentar produtos de um ponto para outro	Produtos agrícolas em geral
	Incentivo Diesel: Dificil o acesso	Produtos agrícolas em geral
	Taxa Rodoviária: Cobrada na exportação bananas	Bananas
SPS	Proibição do Movimento/Trânsito Interno: Efeito da mosca da fruta	Fruta
Controle Financeiro	Taxa de Câmbio: Restrições sobre os recebimentos ou pagamentos de divisas destinadas a controlar o comércio internacional ou movimentos de capitais	Todos
Procedimentos Administrativos	Vários	Todos
Estado das Infra-estruturas		Todos

## **A. Licenças e Taxas Não Fiscais**

A circulação de produtos agrícolas produzidos no País é livre, exceptuando-se os casos em que exista algum problema fitossanitário como por exemplo o caso da mosca da fruta onde se restringe a circulação de frutas a partir da região endémica.

O estudo, constatou-se a cobrança de várias taxas e exigências de documentos que não estão previstos na lei. Entre as várias taxas cobradas, as que foram mencionadas destaca-se a taxa de milho, a taxa da madeira, e a taxa de produtos pecuários.

Nestes 3 casos, mencionou-se que nos postos de controlo policiais, são exigidos estas taxas, podendo o camião ficar retido até a situação ficar esclarecida. No entanto, há várias discrepâncias entre o que é exigido num posto de controlo e o que é exigido noutra, ou seja, há uma gritante falta de uniformidade em termos de exigência de comprovativos de pagamento de taxas e documentos que devem acompanhar a mercadoria.

Em dois Serviços Distritais de Actividades Económicas (SDAE) visitados durante este trabalho (Cuamba e Nicoadala) constatamos que em relação ao movimento de grão de milho de um distrito para outro somente era necessário possuir uma Guia/Licença de Trânsito emitida pelo respectivo SDAE de onde saia o grão de milho. Nesta guia/licença deve constar a matrícula do veículo onde se transporta o produto e o número do Bilhete de Identificação do motorista, pagando-se como taxa cerca de 20 Meticais (Mt) por tonelada.

### **Caso 1: Transporte de Grão de Milho na Zambézia**

O sector privado envolvido na comercialização de grão de milho na província da Zambézia declararam a existência de uma taxa de milho consoante o volume a transportar que é paga aos SDAE de onde o produto sai. Segundo eles, esta taxa não é cobrada em distritos de outras províncias onde eles operam porque os respectivos SDAE a consideram extinta. O problema surge no posto de controlo de Nicoadala (província da Zambézia) onde a ausência de comprovativo de pagamento desta taxa implica a retenção do grão de milho e respectivo veículo transportador. A alternativa nestes casos é o pagamento imediato da referida taxa ao oficial da Direcção Provincial de Agricultura (DPA) estacionado naquele posto de controlo, taxa esta que varia de acordo com a tonelagem do camião. Não foi possível saber ao certo o valor a pagar e para onde vai a receita proveniente.

A respeito do movimento de grão de milho de um local para outro não conseguimos encontrar uma base legal que suporte a necessidade de pagamento de taxa ou a emissão de guia/licença alguma, tanto na DPA Zambézia e também na DPA Nampula. Em Nampula foi dito pela DPA que o transporte de grão de milho de um ponto para outro estava isento de qualquer emissão de guia/licença de transporte e também isento do pagamento de qualquer taxa. No entanto, esta DPA reconheceu que alguns transportadores pediam a emissão de uma Licença de Trânsito junto dos Serviços Provinciais de Agricultura daquela DPA pura e simplesmente porque os postos de controlo localizados em Mocuba e em Nicoadala (Província da Zambézia) exigiam esta licença. Tal como na DPA da Zambézia e Nampula, também na de Manica não encontramos uma base legal que suportasse a necessidade de possuir uma licença de trânsito para transporte de grão de milho e nem para pagamento de taxa alguma. Nesta DPA não encontramos alguma evidência que substancia-se a emissão desta licença. O que encontramos nesta província foi junto de um SDAE que confirmou a emissão de uma guia de trânsito, não sendo no entanto necessário pagar taxa alguma para o efeito.

Na DPA Maputo, também não encontramos referência alguma para esta taxa, talvez pelo facto da comercialização do grão de milho a partir de um distrito desta província ser marginal. Nesta DPA foi esclarecido que em relação ao pagamento de taxas, estão neste momento em vigor as seguintes:

**Tabela 4. Taxas em Vigor Actualmente na DPA Maputo para Transporte de Produtos Agrícolas**

<b>Tipo de Taxa</b>	<b>Valor da Taxa</b>
Importação de Ovos	0,15 Mt/Dúzia + 150 Mt de Emissão de Licença de Importação
Transporte de Ração	5 Mt por Saco
Transporte de Pintos	0,25 Mt por Pinto
Transporte Frangos Vivos	0,25 Mt por Frango

No caso de se pretender transportar produtos florestais de um local para outro, o interessado deve estar em conformidade com o que preconiza o Decreto Número 12 de 6 de Junho 2002 (Regulamento da Lei de Florestas e Fauna Bravia), destacando-se o artigo 10 (Transporte Produtos Florestais) onde estipula que o transporte de produtos florestais por qualquer via carece de uma guia de trânsito que é emitida pelos Serviços Provinciais de Florestas e Fauna Bravia (SPFFB).

Este decreto não especifica em que condições a guia de trânsito é emitida e muito menos o que deve constar na mesma, mas segundo a DPA Zambézia, pressupõe-se que os visados sejam:

- 1) Detentores ou estejam à coberto de uma licença de exploração florestal em dia (pagamento de taxas devidas)
- 2) Satisfeita a primeira exigência, emite-se a guia de trânsito que é passada pelos SPFFB do local de proveniência do produto, não se cobrando valor algum para a sua emissão
- 3) Nesta guia deve constar as quantidades e o tipo de produto florestal a transportar (mapa de especificações)

Importa aqui referir que o transporte de algumas espécies florestais pode estar isento da emissão de uma guia de trânsito, desde que tais espécie seja aprovada pelo Governador da respectiva província sob proposta dos SPFFB.

Ainda no transporte de produtos florestais, caso se trate de produtos já processados (barrotes, tábuas), os interessados devem dirigir-se aos SPFFB, manifestando o seu interesse em fazer transitar tais produtos para determinado local. Nestes casos, os SPFFB apenas emitem uma credencial para o efeito.

O transporte de produtos florestais sem a respectiva guia de trânsito impõe uma multa de 20.000 Mt, segundo o Decreto Número 76 de 30 de Dezembro de 2011 (Actualização das Multas Previstas na Lei de Florestas), ficando o produto retido até á apresentação do documento.

De realçar que a guia de trânsito deve fazer correspondência com o produto transportado. Tão importante como a guia de trânsito é o mapa de especificações, que deve corresponder com o produto transportado. Transportar um produto florestal sem estar acompanhado do mapa de especificações impõe uma multa de 20.000 Mt.

### **Caso 2: Transporte de Madeira na Província da Zambézia**

Madeireiros operando na província da Zambézia mencionaram a necessidade de possuírem um documento que os habilite a transportar a madeira denominado Guia de Remessa, que é chancelada pela Repartição de Finanças. Segundo eles, não se pode transportar madeira sem que a mesma venha acompanhada desta guia, para além da guia de trânsito que é passada pelos SPFFB. Ambas guias especificam a quantidades e a espécie de madeira transportada e a falta de uma destas guias, a madeira é retida assim como o veículo transportador.

Em relação á pecuária, o Decreto Número 26 de 17 de Agosto de 2009 (Regulamento de Sanidade Animal), o artigo 75 (Trânsito de Carnes Abatidas) preconiza que a carne abatida para consumo não pode circular sem que seja acompanhada da respectiva Licença de Trânsito onde deve constar a quantidade a transportar e a confirmação da inspecção sanitária. Esta licença é passada pelo inspector do matadouro. No caso do trânsito interno de animais e seus produtos/subprodutos, o artigo 19 do mesmo decreto diz que o trânsito de animais vivos não é permitido sem uma licença de trânsito emitida pela Autoridade Veterinária<sup>5</sup>. O pedido de emissão desta licença deve conter os seguintes elementos:

- a) Nome e morada do requerente
- b) Espécie, idade, sexo e raça do animal
- c) Local de origem (Província, Distrito, Localidade e Número do Curral)
- d) Tipo de produtos
- e) Quantidade
- f) Transporte a utilizar
- g) Destino
- h) Identificação do veículo

---

<sup>5</sup> Autoridade Veterinária corresponde ao Ministério que superintende a área da agricultura, neste caso concreto o MINAG, através da Direcção Nacional dos Serviços Veterinários (DNSV)

O mesmo artigo 10 diz que a carne fresca, com a exceção da suína, não carece dessa mesma licença de trânsito até um máximo de 15 quilogramas por interessado/família. Para além da carne fresca, as carcaças de animais de capoeira também não carece da mesma licença desde que as carcaças não ultrapassem 20 por interessado/família.

A violação do artigo 19 pressupõe a apreensão do produto, que reverte a favor do estado, e também á apreensão do veículo até ao pagamento da respectiva multa. A violação deste artigo impõe uma multa de 1.000 Mt por animal, 50 Mt por quilograma e 50 Mt por carcaça, ao passo que a violação do artigo 75 impõe uma multa de 60 Mt por quilograma.

### **Caso 3: Transporte de Frango Congelado de Maputo para Manjacaze**

Um homem de negócios operando uma pequena loja localizada em Manjacaze, província de Gaza, comprou duas caixas com 10 frangos congelados cada importado do Brasil em um armazenista em Maputo. Ele foi parado por um policial logo após cruzar a Ponte sobre o rio Limpopo na entrada de Xai Xai, em Gaza. Depois de mostrar a sua carta de condução, documentos do carro, seguro, e ficha de inspeção feita, o polícia inspeccionou a parte de trás de carrinha e pediu a guia para o transporte de frangos congelados. O homem disse que desconhecia a necessidade de ter em sua posse licença alguma para transportar o frango congelado, mas que tinha o recibo da compra. Foi quando o polícia insistiu que ele deveria ter uma guia para transportar aquela quantidade de frango congelado que iniciou uma discussão, uma vez que o polícia não conseguia mostrar ao homem documento algum onde estava estipulado a necessidade da licença de transporte. O polícia manteve seus documentos por cerca de 30 minutos, e só quando o homem de negócios decidiu pagar 200 Mt, ele conseguiu continuar a viagem.

### **Caso 4: Transporte de Frangos Vivos da Matola para Boane**

Uma mulher empresária localizada na cidade da Matola (apenas 10 km do centro da cidade de Maputo) cria frangos, em torno de 3.000 por ciclo. Toda produção é levada num camião alugado para o efeito para um matadouro localizado em Boane, a 22 km da cidade da Matola. A fim de chegar lá, o camião que transporta as aves deve atravessar um controlo policial, e uma vez chegado a este posto, a empresária têm de ter em sua posse uma licença de trânsito emitida pela DPA Maputo. Não estar em posse desta licença significa que todos os produtos (neste caso, todas as aves) são revertidos para o estado, ficando o camião sob o controle da polícia até a respectiva multa ser paga.

Além das taxas acima mencionadas (taxa para transportar grão de milho, taxa para transportar produtos florestais e taxa para transportar produtos pecuários) existem outras mais. Por exemplo, duas empresas que operam na província de Nampula mencionaram a existência de uma taxa a pagar a fim de utilizar o Terminal de Exportação de Nacala. De fato, existe a taxa de US\$ 500 paga por tramitar um contentor dentro do Terminal de Exportação de Especial de Nacala, valor considerado elevado pelo sector privado, afectando, portanto, a competitividade das exportações moçambicanas. Segundo eles, não há uma razão plausível para tal taxa.

Outra taxa é a taxa rodoviária aplicada para os camiões (transportadores estrangeiros contratados) que exportam banana para a África do Sul. O principal problema desta taxa reside no facto de não existirem no país camiões de refrigeração adequados para este tipo de produtos, onde a exigência de frio ronda os 8 graus, daí a necessidade de se contratar serviços de empresas Sul-africanas para o transporte.

O valor desta taxa é de cerca de US\$ 100 por cada camião carregado e ela é repassada para os produtores nacionais da banana, que por sua vez a repassam ao consumidor, reduzindo a competitividade desta cadeia de valor. Quando esta preocupação foi apresentada às instituições do Governo para a sua resolução, este aprovou uma redução da taxa em 50% através do Decreto Número 26 de 14 de Julho de 2010. No entanto, o que o sector privado pretendia não era uma redução, mas sim uma isenção para os exportadores de fruta (e vegetais também).

Outra preocupação do sector privado e também relacionada com esta taxa está no facto da mesma ser cobrada em Dólares quando a maioria das empresas faz o pagamento em Meticais. O que acontece é que o valor em Meticais é convertido para Dólares pelo oficial que recebe o pagamento com base numa taxa de câmbio, e este por sua vez converte os Meticais recebidos (para Dólares) no mercado secundário.

Outra taxa mencionada pelo sector privado como incipiente em termos de efectividade no apoio ao sector agrário foi a taxa de gásóleo, criada pelo Decreto Número 56 de 24 de Dezembro de 2003 (Regulamento da Taxa Sobre os Combustíveis).

Ao abrigo do Diploma Ministerial Número 118 de 13 de Junho de 2005 (Instruções Específicas Sobre o Uso do Incentivo da Taxa Incidente Sobre o Gasóleo), o sector da agricultura beneficia

de um incentivo da taxa incidente sobre o gasóleo em 50%. O primeiro problema com este incentivo prende-se com a sua divulgação quer junto dos potenciais beneficiários assim como junto dos funcionários do Estado (Áreas Fiscais). Por exemplo, o sector privado envolvido na produção de hortícolas reclama que as quantidades do gasóleo com direito ao incentivo são pequenas para aquela família de culturas. No entanto, este problema foi solucionado através do Diploma Ministerial Número 17 de 1 de Fevereiro de 2012. Para o caso do exemplo acima (hortícolas), o volume que anteriormente era de 80 litros por hectare (l/ha) passou a ser de 210 l/ha, tendo esta família saído do grupo das Restantes Culturas e passado para uma nova família, a das Hortícolas que anteriormente não existia.

Em relação às Áreas Fiscais, verificou-se que algumas delas não estão capacitadas para dar andamento a um pedido de uso deste incentivo, e este problema foi reconhecido pela Autoridade Tributária, tendo apontado como uma das causas a rotatividade do pessoal nas Áreas Fiscais.

O segundo problema com este incentivo e que ainda não está solucionado segundo o sector privado, está nos mecanismos de implementação, uma vez que exclui os pequenos operadores agrários quando a maioria da produção está nas mãos dos mesmos. De facto, os requisitos necessários para beneficiar do incentivo da taxa incidente sobre o gasóleo determinam a exclusão destes uma vez que não possuem contabilidade organizada e nem estão integrados no regime simplificado de escrituração. Por outras palavras, somente os operadores formais podem beneficiar-se (são elegíveis) deste incentivo.

Parece um paradoxo o sector privado colocar a questão da “adesão” da informalidade a este incentivo. Mas a ideia não é bem esta. O problema surge quando os formais actuam em regime de *contract farming* com centenas de pequenos produtores. Quando uma actividade na cadeia de produção depende da mecanização a gasóleo, o custo incorrido por estes é totalmente repassado ao promotor da cultura que por sua vez repassa o mesmo ao ponto seguinte da cadeia, o que por vezes diminui a competitividade.

O terceiro problema com este incentivo prende-se com a necessidade de submeter um requerimento ao Director Geral dos Impostos, o que pressupõe o envio do referido requerimento á Maputo. Este procedimento é considerado como bastante moroso, e por isso há que considerar a possibilidade descentralizar o processo.

## **B. Restrição Quantitativa**

A Associação Moçambicana de Avicultores (AMA), juntamente com a ADAM (Associação de Avicultores de Maputo) tem sido os principais interlocutores do Governo no desenvolvimento da avicultura no País.

Nos últimos anos, o País vêm registando um crescimento assinalável na produção da carne de frango, onde a produção é feita por avicultores comerciais, pequenos produtores e também por cooperativas. Parte deste crescimento deveu-se aos incentivos que o Governo e seus parceiros têm dado ao sector avícola, assim como devido ao melhor controlo das importações de frango congelado. De realçar que ainda que o país registe um crescimento assinalável na produção, ainda se verifica um défice na oferta, daí a necessidade de se importar.

Em relação ao frango congelado importado, um estudo conduzido pela TechnoServe em 2005 concluiu que grande parte era importada estando a sua validade no fim ou muito perto. Para além disso, o estudo apontava que o mesmo era de origem brasileira, mas não vinha de rota directa, ou seja, passava primeiro por um outro destino (exemplo: Dubai) e a partir deste era exportado para o país quando o prazo de validade estava muito próximo de expirar. Para além disso, havia evidências de que o mesmo entrava no país sem pagar direitos alfandegários e IVA.

Aquando da realização deste estudo pela TechnoServe, a AMA ainda não existia, e o seu surgimento foi impulsionado pelo estudo. Após a fundação desta organização, foram estabelecidos acordos com o Governo, e desses acordos estabeleceu-se a necessidade de, entre outros:

- Introduzir a inspecção pré-embarque
- Passar-se a fazer somente importações directas, ou seja, a obrigatoriedade dos frangos congelados passaram a vir dos seus países de origem
- Introduzir o prazo máximo de 90 dias entre o abate e entrada no país

Contudo, ainda em função das produções reais registadas no País, têm sido feitas importações de frango congelado para suprir o défice, para abastecimento do mercado, que em média é de cerca de 8.000 toneladas por ano, com picos nos meses de maior consumo que coincidem com a quadra festiva (natal e fim do ano).

Em 2009, foi formado o Grupo de Trabalho da Indústria Avícola (GTIA) constituído pelo MINAG (DNSV, CEPAGRI), MIC (Direcção Nacional de Comércio-DNC), Ministério das Finanças (Alfândegas de Moçambique), o sector comercial e o industrial. Este grupo tem como objectivo:

1. Partilhar informação entre os intervenientes da cadeia
2. Recomendar ao Governo na tomada de decisões político-estratégicas sobre o desenvolvimento do sector avícola
3. Criar linhas de desenvolvimento para o crescimento da avicultura

Para a região Sul do país, as importações de frango inteiro neste momento estão restritas a um grupo de grandes importadores que possuem uma licença de importação emitida pelo MIC e averiguada pelo MINAG. O limite de importação é estipulado pela AMA\MIC, de acordo com o défice existente na região.

Cada um destes importadores têm de fazer parte do GTIA, estando habilitado a importar uma fracção (quota) do défice estipulado pelo MIC e que está em consonância com o défice declarado pela AMA. Esta quota atribuída anualmente a cada um dos grandes importadores pode ser fraccionada ao longo do ano, ou seja, a importação não têm que necessariamente ocorrer de uma só vez. Para além disso, este sistema somente funciona para frangos inteiros e não para pedaços\partes de frango.

Este sistema de quotas é somente aplicado às importações para a zona sul, tendo a sua criação sido norteadada com base na necessidade de se proteger a indústria avícola na região considerada de maior consumo.

Resumindo o sistema de quotas de importação para a região sul do país, um pequeno comerciante, com capital para fazer uma importação directa de frangos em qualquer período do ano fica imediatamente incapacitado de o fazer pelo facto de não possuir á prior uma quota atribuída e também por não fazer parte do GTIA. A alternativa para este comerciante será negociar com um dos grandes importadores que ainda não tenha usufruído da totalidade da sua quota para o fazer em nome do primeiro, com custos por suportar, inevitavelmente.

Para além de excluir directamente os interessados em importar frango, o sistema de quotas não impede os importadores da região Centro e Norte de fazerem o dumping do mesmo para a região Sul.

### **C. Medidas Fitossanitárias**

O Regulamento de Inspeção Fitossanitária e Quarentena aprovado pelo Decreto Número 5 de 1 de Junho de 2009 diz que o movimento de produtos está sujeito a um controlo no território nacional sempre que se registar a ocorrência de uma praga que constitua risco de disseminação para outras regiões. Neste caso, compete á a Autoridade Nacional Fitossanitária (ANF) determinar medidas de quarentena doméstica que devem ser divulgadas nos órgãos de informação de maior cobertura no País<sup>6</sup>, competindo também á ANF estabelecer os requisitos fitossanitários a que deve obedecer a circulação dos produtos sujeitos a controlo dá região afectada para outras áreas.

---

<sup>6</sup> ANF neste caso é o Ministério que superintende a Agricultura, através da Direcção Nacional dos Serviços Agrários (DNSA)

Nas áreas abrangidas pela quarentena doméstica, o movimento de produtos que constituam risco de disseminação de pragas está sujeito a uma autorização emitida pela ANF através de uma guia de trânsito, que deve conter os seguintes elementos:

- a) Nome e morada do requerente
- b) Local de origem (Província, Distrito, Localidade)
- c) Tipo de produto
- d) Quantidade
- e) Transporte a utilizar
- f) Destino (Província, Distrito, Localidade);
- g) Identificação do veículo
- h) Identificação do transportador

Tudo o que for encontrado em contravenção ao acima disposto é apreendido e destruído no local, devendo os encargos ser da responsabilidade do proprietário.

O maior problema que surgiu neste grupo de BNF foi o da mosca da fruta. Todos os intervenientes no sector da banana ao redor do Corredor Agrícola da Beira (BAGC) acreditam que a banana colhida enquanto verde e mantida sob refrigeração não é um anfitrião da mosca da fruta. Eles afirmam que foi provado cientificamente através de vários ensaios conduzidos dentro do país por especialistas na matéria que a mosca da fruta não é atraída para a banana verde, e assim sendo, o Governo (neste caso a ANF) deveria declarar a zona como estando livre deste problema tal como no Sul do país.

As empresas envolvidas com o agronegócio da fruta ao longo da região Centro e Norte acreditam em algum momento que o Governo está a proteger indústrias semelhantes localizadas na região Sul, chegando a insinuar que alguns membros do governo possam deter participações nessas empresas, daí a protecção às mesmas por via de uma barreira não fiscal que na realidade não é.

Em resumo, as empresas de frutas (especialmente as empresas de bananas) que operam no Norte-Centro não podem nem exportar bananas para o Zimbabue e África do Sul (mercados potenciais na região), nem movê-los para o Sul, devido à proibição imposta pela influência da mosca da fruta. Se foi provado cientificamente que o problema não afecta a banana no estado verde, a proibição de movimento desta já deveria ter sido levantada. Segundo as mesmas, esta BNF está

matando o que poderia ser potencialmente uma importante agro-indústria no país, seja em termos de geração de receitas provenientes das exportações assim como em termos de criação de postos de trabalho.

### **E. Procedimentos Administrativos**

Em relação aos procedimentos administrativos, foram mencionadas algumas BNF. Em Nampula por exemplo, algumas empresas mencionaram que não estava claro onde eles devem obter licenças para importar soja da região da SADC. Quando a polícia manda parar os camiões transportando este produto, alguns pedem uma licença emitida a nível Provincial, enquanto outros pedem licenças emitidas a nível Central.

Ainda naquela província, uma empresa mencionou que apesar de estarem a operar sob a designada Zona Económica Especial de Nacala, e, portanto, sob acção do GAZEDA, eles deviam ser isentos de IVA dentro da zona. No entanto, são taxados 17% correspondentes ao IVA para os serviços prestados em Nacala por empresas que não estão sob acção do GAZEDA. Esta empresa acredita que o problema é de natureza puramente administrativa, e isso poderia ser resolvido com uma reunião envolvendo todas as partes interessadas, algo que nunca aconteceu, mesmo com todos os esforços feitos pela empresa para esse sentido.

De uma maneira geral, as empresas envolvidas no agronegócio mencionaram que uma BNF muito comum está relacionada com a uma desfasagem de tempo entre a data de emissão de novos regulamentos, actualizações sobre impostos ou novos procedimentos para importar até que a mesma chegue ao sector privado para conhecimento. O caso mencionado acima e relacionado ao incentivo ao gasóleo exemplifica este problema: alguns produtores de hortícolas não sabiam (em Dezembro de 2012) que as quantidades do gasóleo com direito ao incentivo tinham passado de 80 l/ha para 210 l/ha pelo Diploma Ministerial Número 17 de 1 de Fevereiro de 2012.

Outra questão levantada pelas empresas está relacionada com os enormes atrasos no desalfandegamento de mercadorias devido ao novo sistema chamado Janela Única. Eles disseram que é muito comum haver falhas de sistema, e esta situação constitui um custo de operação avultado.

Quase todas as companhias envolvidas no agronegócio, especialmente aquelas dedicadas á exportação, são unânimes em apontar inflexibilidades nos trâmites aduaneiros, tal como os

estudos de 2004 e 2007 já mencionavam. Um exemplo sobre este assunto verifica-se na importação temporária de sacarias, onde se perdes valores avultados das cauções de importação temporária de sacarias, uma vez que o período definido para a reexportação dos sacos é de 90 dias.

Outro grande problema apontado pelas companhias envolvidas no agronegócio na zona Norte está relacionado com o custo de transacção incorrido numa importação através da fronteira de Milange devido principalmente a falta de mandato deste posto alfandegário para realizar localmente despachos acima de um determinado valor.

## **F. Infra-estruturas**

Como vários entrevistados mencionaram o mau estado das estradas como um BNF, decidimos verificar como esta constitui uma BNF. Quatro transportadores na região Sul do país (província de Maputo) foram entrevistados. Reconhecendo que esta amostra é pequena demais para produzir resultados estatisticamente representativa, o exercício foi útil para fornecer algumas informações úteis.

Os proprietários destes quatro caminhões trabalham com uma variedade de produtos (dependendo da demanda dos clientes), variando de matéria-prima para produção de cimento (da África do Sul para Moçambique), produtos agrícolas (principalmente arroz do porto para armazenistas e grão de milho de áreas rurais para as principais cidades), ou mesmo produtos a partir de Maputo para Tete, por exemplo.

Nas entrevistas, nenhum dos transportadores pôde fornecer o custo incorrido por quilómetro numa estrada em mau estado de conservação, sendo que esta informação era crucial para fins de comparação com o custo incorrido numa melhor estrada. O que ficou claro na discussão foi o fato de que tem sido impossível para eles transportar bens para alguns locais, como resultado do mau estado das estradas. Isto, naturalmente, aumenta o custo do comércio em algumas partes do país uma vez que apenas veículos pequenos estão dispostos a operar nessas áreas.

Além disso, a corrupção acontece em quase todos os postos de controlo policiais ao longo das estradas. Nestes locais são exigidos todo o tipo de documentos (documentos do veículo, carta de condução, licenças, seguros, ficha de inspecção, licença/guia/autorização para o transporte da mercadoria quando o produto assim o exige), além do fato de que eles também estão sujeitos a todo o tipo de controlo de segurança e taxados por cada infracção, tais como pneus velhos, excesso de peso (nas balanças), lâmpadas quebradas, e assim por diante.

Para evitar multas maiores e reduzir o tempo de atraso, eles optam por dar uma gratificação aos polícias. A quantia gasta neste exercício é variável, mas para uma viagem de Maputo (Sul) para a Beira (Centro), entre 5-8 por cento do custo do frete são gastos em gratificações.

Notou-se que nos casos em que tudo está de acordo com a lei, pode passar-se entre 20-30 minutos desde que um motorista é mandado parar até que a polícia o mande seguir. Por exemplo, para uma viagem de uma hora e meia de Ressano Garcia (Moçambique / África do Sul) para uma fábrica de cimento em Boane (cerca de 100 quilómetros de distância), 20-30 minutos de tempo de espera num posto de controlo representa cerca de 22-33 por cento do tempo total de viagem.

Algumas empresas do agronegócio que operam no Norte do país, mais especificamente na província da Zambézia, alegam que o custo do transporte até o porto de Nacala (província de Nampula) é muito alto, não só devido ao estado das estradas, mas também devido a atrasos verificados no porto principalmente devido ao fluxo irregular de navios assim como devido à reduzida capacidade de manuseamento de carga do porto.

## CAPÍTULO CINCO: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Embora Governo de Moçambique esteja a envidar esforços para o aumento da competitividade da agricultura Moçambicana, principalmente através da concessão de benefícios fiscais e incentivos aos operadores económicos, ainda persistem sérios entraves a este processo relacionados a Barreiras Não Fiscais (BNF). Este estudo procurou documentar os vários tipos de BNF que afligem o sector privado envolvido no agronegócio em Moçambique, de modo a gerar recomendações de política agrária, fiscal e económica.

Ficou evidente durante o estudo que existe várias BNF no país, destacando-se as quotas de importação, as licenças de trânsito, procedimentos administrativos não homogéneos nas múltiplas agências do Estado onde se aplica legislação diferente, e controlo fitossanitário, entre outros, suscitando tudo isso a corrupção.

### **Sobre as Diversas Taxas a Pagar e Documentação**

A primeira conclusão a tirar em relação á documentação que deve acompanhar o transporte de produtos agrícolas (grão de milho por exemplo) é a falta de uniformidade (em termos documental e taxas a pagar) naquilo que é exigido nos postos de controlo policiais (postos de fiscalização e controlo) pelo país. Nem todos estão capacitados para exigirem o que quer que seja, visto não dominarem a legislação relacionada. O exemplo mostrado na caixa 3 (transporte de 20 frangos congelados de Maputo para Manjacaze) é um exemplo disso. A autoridade policial foi incapaz de provar que a lei estava do seu lado como ele dizia estar (talvez por falta de domínio da documentação relacionada e talvez falta de treinamento), mas que no final não estava. Olhando para o que diz o Regulamento de Sanidade Animal, somente para uma quantidade acima de 20 frangos ele devia exigir tal licença de trânsito.

Para além disso, parece que qualquer brigada policial, mesmo uma de trânsito estacionada ocasionalmente num determinado ponto rodoviário para simples controlo de tráfego, têm competência para tal exigência. Um transportador levando consigo cerca de 50 sacos de grão de milho de Nhamatanda a Maputo (mercado Xiquelene) foi mandado parar por 11 vezes nesse

trajecto, algumas das vezes por polícias de trânsito (neste caso concreto por 2 vezes, ambas em Sofala) que exigiram uma licença de transporte de grão de milho. Por outras palavras, este transportador foi em média mandado parar 1 vez de 100 em 100 km entre o ponto de partida até o seu destino.

Convém aqui realçar a confusão existente entre guia de trânsito versus licença de trânsito. Alguma legislação no país emprega a palavra licença, como por exemplo o Regulamento de Sanidade Animal, onde se exige uma **licença de trânsito**, ao passo que alguma outra legislação emprega a palavra **guia de trânsito**, como por exemplo o Regulamento da Lei de Florestas e Fauna Bravia. Como o oficial de agricultura destacado para um determinado posto de controlo (fiscalização) tanto fiscaliza o transporte de produtos pecuários assim como produtos florestais, ele pode empregar um único termo (digamos guia de trânsito) no processo de fiscalização de qualquer mercadoria. Olhando com cuidado para ambas legislações, subentende-se que se trata da mesma coisa, ou seja, o transportador deve estar munido de um documento que o permite fazer o trânsito da mercadoria, reconhecendo porém que o conteúdo seja diferente de um caso para outro.

Outra confusão existente nesta matéria está relacionada com a distinção entre licença de trânsito (ou guia) e taxas. A licença de trânsito é o documento emitido por uma entidade (digamos SPFFB) que permite a um transportador circular com uma determinada mercadoria, ao passo que taxa é o valor a pagar (por unidade especificada em legislação) á mesma entidade para se poder transportar a mercadoria. Há casos em que o transporte da mercadoria deve ser acompanhado da respectiva licença de trânsito (ou guia) e também do comprovativo da taxa paga. Por exemplo, o transporte frangos vivos do aviário para o matadouro pressupõe que o transportador esteja em posse de uma licença de trânsito e também do comprovativo de pagamento da taxa de transporte, que corresponde a 0,25 Mt por frango vivo.

Como recomendação neste assunto de documentação e taxas, primeiro o MINAG devia publicar, de uma maneira sucinta, que licenças ou guias são necessárias para transportar (mover) um produto de um local para outro, seja ele de origem animal, vegetal ou florestal. Para além disso,

deveria também publicar da mesma maneira que taxas se deve pagar. Crê-se que este papel cabe integralmente ao Centro de Documentação Agrária existente no MINAG.

O que ficou claro até este ponto é que as taxas a pagar são as resumidas a seguir, não havendo mais alguma.

**Tabela 5. Taxas em Vigor no Sector Agrário em Moçambique**

<b>Tipo de Taxa</b>	<b>Valor (Mt)</b>	<b>Licenças/Guias (Quem Emite, Se Necessário)</b>	<b>Legislação</b>
Transporte de Madeira (toros)	-	Guia de Trânsito (SPFFB)	Decreto 12/2002 de 6 de Junho
Transporte de Madeira Processada	-	Guia de Trânsito (SPFFB)	Decreto 12/2002 de 6 de Junho
Transporte de Carvão/Lenha	-	Guia de Trânsito (SPFFB)	Decreto 12/2002 de 6 de Junho
Importação de Ovos	0,15 por Dúzia + 150 de Emissão de Licença de Importação	????	????
Transporte de Ração	5 por Saco	????	????
Transporte de Pintos	0,25 por Pinto	????	????
Transporte Frangos Vivos	0,25 por Frango	Licença de Trânsito (Autoridade Veterinária)	Decreto 26/2009 de 17 de Agosto
Importação Produtos Vegetais (Quantidades acima de 50 kg)	150 por Licença	Licença Fitossanitária de Importação (DNSA – Departamento de Sanidade Vegetal)	Decreto 5/2009 de 29 de Dezembro

Segundo, devia estar muito claro que postos de controlo policiais (ou postos de fiscalização) têm competências para tal efeito, ou seja, que postos de controlo policiais (sua localização) têm o mandato e capacidade criada e instalada para mandar parar um transportador com produtos agrários e exigir o estipulado na lei.

Terceiro, o Ministério da Agricultura, talvez numa iniciativa inter ministerial, deveria ser mais proactivo na disseminação da informação necessária para se transportar determinado produto agrário de um local para outro, quer seja através de panfletos ou mesmo campanhas publicitárias nos maiores meio de comunicação de massas: *spots* publicitários na televisão, difusão via rádio.

Quarto, deveria haver treinamento e reciclagens constantes para os agentes do MINAG colocados nos postos de controlo (fiscalização). Um dos fiscais que estava colocado no Posto de Controlo da Matola Rio em Maputo afirmou que não participava numa acção de formação/treinamento a mais de 2 anos.

Por último, e isto foi unânime entre os intervenientes no agronegócio, o Governo (neste caso o MINAG) deveria eliminar as licenças de trânsito de produtos avícolas dentro do país. Os casos ilustrados nas caixas 3 e 4 mostram o grau de ineficiência introduzido no agronegócio e na economia em geral pela existência de tal licença.

### **Sobre a Taxa do Gasóleo**

Em relação á taxa de incentivo sobre o uso do gasóleo, não parece que haja problemas no incentivo em si (50%), tanto que nenhum privado contactado neste estudo mencionou a necessidade de haver uma isenção completa, embora tal fosse desejável. A única barreira aqui encontrada está relacionada com a divulgação e implementação do incentivo, uma vez que ele não é abrangente (somente os formais são elegíveis) e também por ser totalmente centralizado (despacho emitido em Maputo pelo DGI).

Portanto, há algumas coisas por melhorar. Primeiro, com vista a permitir a sua implementação efectiva, há que divulgar a existência do Diploma Ministerial que cria as instruções de uso deste incentivo, quer seja junto dos agricultores em geral assim como junto dos funcionários do Estado (Ministério das Finanças, Ministério da Agricultura, SDAE).

Segundo, existe a necessidade de criar algum mecanismo para que os pequenos/médios produtores tenham acesso a este incentivo, sem querer de modo algum fomentar a informalidade. Por fim, existe a necessidade de descentralizar (para o nível provincial) os despachos dos requerimentos para o uso deste incentivo. Um despacho ao requerimento emitido a partir do nível provincial em nada lesa (não cria dano) ao Estado.

### **Sobre a Taxa Rodoviária**

De acordo com o sector privado, não pode este estar envolvido no processo produtivo da banana (assim como outros produtos nas mesmas condições), que por si já é complicado, e ao mesmo tempo estar a importar e gerir frotas de camiões de frio de modo a evitar o pagamento da taxa rodoviária. Embora haja aqui uma janela de oportunidade de investimento para o empresariado nacional na área dos transportes, o sector privado pretende ver esta taxa no valor zero a muito curto prazo (no imediato).

Enquanto a decisão de se retirar esta taxa não for tomada, sugere-se que a cobrança da mesma seja feita em Meticais, a um valor pré-fixo e não variável como vêm acontecendo de momento (em função de uma taxa de câmbio do dia). Este sistema não é de todo transparente, visto que pode-se gerar grandes ganhos em comissões de troca de moeda que em nada beneficiam o estado.

### **Sobre a Quota de Importação**

O sistema de quotas de importação instituído somente para a região sul do país impossibilita a um pequeno comerciante de fazer uma importação directa de frangos em qualquer período do ano pelo simples facto de não possuir á priori uma quota atribuída e também por não fazer parte do GTIA. A alternativa para este comerciante será negociar com um dos grandes importadores que ainda não tenha usufruído da totalidade da sua quota para o fazer em nome do primeiro, com custos por suportar, inevitavelmente.

Para além de excluir directamente os interessados em importar frango, este sistema de quotas não impede os importadores da região Centro e Norte de fazerem o dumping do mesmo para a região Sul. Neste caso, somente os custos de comercialização e também os de transacção podem impedir este dumping de frango das zonas Centro e Norte para o Sul.

Sobre esta BNF, recomenda-se um estudo sobre o real impacto que este sistema de quotas introduz no desenvolvimento do sector avícola no Sul do país, uma vez que por si só não blinda o movimento de frangos da região Centro/Norte para o Sul.

### **Sobre a Mosca da Fruta**

Em relação á mosca da fruta, se foi provado cientificamente que a banana colhida enquanto verde e mantida sob refrigeração não é um anfitrião da mosca da fruta, a proibição de movimento desta já deveria ter sido levantada.

Parece que o problema do não levantamento da proibição do movimento não está na má-fé de quem gere o assunto, mas sim na ausência de um diálogo harmonizado entre todos intervenientes na cadeia, incluindo a instituição que tem o papel regulador no país.

Por isso, sobre este assunto, recomenda-se uma maior aproximação entre a investigação e a ANF, mas antes disso, recomenda-se uma maior divulgação dos resultados da investigação (não somente neste caso da mosca da fruta) para domínio público.

## CAPITULO SEIS: CONSTATAÇÕES DOS SEMINÁRIOS DE VALIDAÇÃO

Após a produção do relatório preliminar deste estudo foram realizados diversos *workshops* de validação nas províncias de Sofala, Zambézia e Nampula. Nestes *workshops* foram feitas as seguintes constatações sem no entanto significar a ordem de importância:

### **Sobre a guia de circulação**

Estas variam em função do subsector da agricultura. No sector madeireiro são necessárias cerca de 6 guias, o operador ao ser licenciado recebe um livro de guias de remessa no qual contem a informação fundamental, note-se que esta **guia de remessa** não substitui a **guia de trânsito**. A madeira ao ser retirada do campo para o local de processamento precisa de uma guia de remessa contendo a origem e o destino da madeira, quantidades e outras especificações. O destino poderá ser o porto, local de processamento ou um cliente localizado numa das cidades principais do país. Em alguns casos para além da guia de remessa se exige fotocópia ou prova do NUIT do remetente e do destinatário nos vários postos de controlo ao longo da via. Os operadores mostram-se insatisfeitos pelo facto de não existir clareza quanto aos objetivos e propósitos da diferença entre a guia de remessa e a de trânsito.

### **Sobre os Postos de Controlo**

Os agentes económicos operando na agricultura reclamam o facto de existirem vários postos de controlo ao longo da via os quais exigem múltiplos documentos e múltiplos processos. Por exemplo o posto de Nicoadala tem representadas as seguintes entidades: funcionários das alfândegas que verificam a conformidade dos impostos externos, funcionários da Autoridade Tributária que verificam a conformidade dos impostos internos, fiscais do Ministério da Agricultura os quais tratam de matérias relativas a fitossanidade, legalidade da madeira transportada, legalidade dos animais transportados e a prova do pagamento das taxas para a circulação interna de vegetais e cereais nomeadamente taxa de milho, copra, soja etc.

Os operadores económicos em todas províncias visitadas reclamaram o impacto negativo do custo e tempo perdido quando tem que fazer circular mercadorias dentro do país. No caso específico da Zambézia foi solicitado **um estudo sobre o impacto do custo e do tempo a que incorrem os empresários que circulam naquela via.** O mais preocupante para a classe empresarial e a dos decisores é que os postos de controlo não aumentam a base tributária do sistema nacional de impostos, mas sim postos de descontrolo propensos a actos de corrupção. Nestes postos de controlo também afigura-se muito difícil lidar com as básculas pois registam-se de forma recorrente registar-se divergências entre a tonelagem declarada pelo transportador e a tonelagem apurada pela báscula.

### **Sobre as taxas sobre vegetais e cereais**

Relativamente as taxas cobradas nos distritos para comercialização e circulação de produtos agrícolas, a DPA Zambézia explicou durante o seminário que estas taxas forma foi abolidas<sup>7</sup> pelo Decreto 5/2009 o qual actualizou o regulamento fitossanitário e a quarentena vegetal. A DPA recordou que para a implementação desta nova directiva duas circulares foram emitidas em 2009 e enviadas aos Serviços Distritais das Actividades Económicas (SDAE) e aos exportadores. No entanto os operadores económicos do setor agrário insistiram no facto de a cobrança destas taxas continuar a ocorrer nos distritos de Gurué, Milange, Maganja da Costa e Pebane e que as mesmas são pagas aos SDAE. Sem especificar locais e valores os operadores económicos de Nampula corroboraram com os da Zambézia confirmando a cobrança destas taxas nos distritos da Província de Nampula.

Outras taxas foram também reportadas, nomeadamente a taxa de comercialização agrícola vulgo taxa da balança cobrada durante as campanhas de comercialização agrícola. Esta taxa foi reportada como sendo cobrada tanto na Zambézia como em Nampula. No caso da Zambézia esta taxa foi reportada como sendo diária cujo valor é de 10,00MT/dia, durante todo o período da campanha de comercialização a qual varia entre 4 a 6 meses em função das culturas nomeadamente milho, castanha, soja, gergelim, amendoim, girassol, copra e mandioca entre outros. Esta taxa foi reportada como sendo paga aos chefes tradicionais locais.

Os operadores/exportadores queixaram-se da exorbitância das taxas cobradas para a emissão das licenças fitossanitárias, recomenda-se que a CTA verifique quais são as práticas internacionais nessa matéria.

### **Acesso ao crédito**

Mais uma vez os operadores lembraram aos consultores que para fazer uma agricultura moderna com recurso a novas tecnologias e conseqüentemente altos níveis de rendimento e produtividade é necessário capital. Em todas as províncias visitadas os operadores reclamaram as dificuldades de acesso e o custo do financiamento em Moçambique, bem como a inexistência de produtos alternativos e consentâneos com o sector agrícola. Mas uma vez os operadores económicos reclamaram a falta de correlação entre as taxas directoras do Banco Central e as taxas de juro cobradas pelos bancos comerciais, pois mesmo quando o BM baixa a taxa directora a taxa de juro dos bancos comerciais não altera. Assim recomenda-se que a CTA verifique ate que ponto o Banco Central influencia ou afecta a disponibilidade de meios financeiros para crédito por parte dos Bancos comerciais - ou seja donde vem o dinheiro que os bancos usam para conceder crédito? Foi também recomendado que a CTA e a União Nacional de bancos discutissem novos produtos para o crédito a economia. Para os operadores económicos a falta de acesso ao crédito por parte das agroindustriais inibe o processamento local. No caso do setor do caju a exportação do caju não processado resultante deste fenómeno constitui uma verdadeira exportação de postos de trabalho. Em palavras mais simples os potenciais postos de trabalho no agro processamento têm sido perdidos por falta destas agroindústrias.

---

<sup>7</sup> O desconhecimento e as fraquezas na implementação da legislação aprovada permitem a cobrança de taxas e senhas ilegais as quais se tornam fonte de corrupção e extorsão ao cidadão. Por exemplo fala-se do caso duma autoridade administrativa local que cobrou uma taxa pela resolução de um caso de adultério.

### **Sobre o incentivo em 50% da taxa incidente sobre o Gasóleo**

De forma geral os operadores económicos de um lado mostraram falta de informação sobre a matéria, por outro lado os que detinham informação reportaram ser difícil usar este incentivo. Uma das causas principais para o não acesso a este incentivo é a necessidade de se ter uma contabilidade organizada, um requisito de difícil alcance por parte dos pequenos e médios agricultores cuja maioria nem sequer está registada no sistema fiscal nacional.

### **Sobre o incentivo pela taxa de potência de energia**

Relativamente a este incentivo foi referido o facto negativo deste incentivo não abranger o agro processamento. Foi também reportado o problema da baixa qualidade da energia e o elevado custo e morosidade do processo de ligação à rede elétrica. Apesar de a compra do transformador, a montagem da infraestrutura estar a cargo do empresário e sabendo-se que esta instalação beneficiará a comunidade circunvizinha. Para os operadores não constitui problema arcar com parte dos custos operacionais, mas entendem-no como um acto de responsabilidade social. O problema começa quando excesso de ligações cria uma sobrecarga de uso e regista-se uma avaria na rede elétrica e os encargos pela manutenção e reparação são imputados ao investidor. Mas do que isso os investidores reclamam pelo facto de uma instalação de eletricidade com as características acima mencionadas ser convertida automaticamente em património da EDM sem no entanto clarificar-se os termos e condições que fundamentam tal trespassse. Por exemplo a EDM aumenta o seu património a custa do investidor e cobra a comunidade pelo seu uso. Esta matéria deve ser objeto de estudo aturado pela CTA. Foi ainda recomendado que os ministérios da Energia e o da Agricultura trabalhassem em sintonia com vista a criar melhores condições para o desenvolvimento da agricultura em Moçambique.

### **Sobre a Terminal de Nacala (Porto Seco)**

Os operadores económicos da província de Nampula reclamaram a introdução desta terminal em adição ao scanner já existente no Porto de Nacala criando uma multiplicação de tarefas e custos, para estes operadores. O uso obrigatório daquele terminal de um lado reduz a competitividade dos produtos nacionais e doutro lado reduz os lucros dos camponeses, dado que sendo os nossos

exportadores tomadores de preços no mercado internacional todos custos a jusante são repassados ao camponês.

De lembrar que grande parte dos produtos de exportação de Moçambique são também produzidos na vizinha Tanzânia pelo que qualquer aumento dos custos de operação dos nossos portos reduz a nossa competitividade, veja-se o exemplo da castanha de caju. O mais flagrante exemplo reportado em Nampula é o do farelo dado que o seu preço no mercado internacional é de \$60 USD/ton, no entanto o custo actual de exportação passou para \$100USD/ton, por conta da terminal.

Outra fraqueza desta terminal é o facto de ela ter horário de fecho e abertura sabendo-se que um dos pressupostos do comércio internacional é não ter horário sendo este um importante indicador de performance e eficiência dos portos e corredores de desenvolvimento.

### **Sobre a concorrência desleal do sector formal, o informal e o Estado**

Em todas as províncias visitadas foi reportada a existência de uma falta de disciplina no processo de comercialização agrícola sobretudo na época de campanha. O informal tem sempre uma vantagem competitiva no processo de comercialização pois não paga impostos e não tem grandes custos de estrutura (pagamento de salários, impostos, INSS, salário mínimo, etc) isto permite ao informal oferecer preços de compra mais atractivos. Foi também reportado um novo tipo de concorrência desleal entre o Estado e o sector privado no agro-processamento foi dado como exemplo a construção de uma fábrica de agroprocessamento de cereais cujo a capacidade no arroz prevê-se que seja o dobro da capacidade produtiva das duas fábricas de processamento de arroz existentes na zona sul. Note-se que as duas fábricas debatem-se com sérios problemas de fornecimento de matéria-prima por parte dos produtores de Chokwe e do baixo Limpopo. Recomenda-se que a CTA valide a robustez desta preocupação e a dinâmica dos seus impactos positivos ou negativos.

### **Sobre o acesso a tecnologia**

Nesta esfera os operadores queixam-se da total ausência de centros de máquinas, de contabilidade e micro-gestão, formação adequada e assistência ao produtor no uso destas tecnologias. Por outro lado estes produtores reportam a falta de sistemas de conservação de produtos frescos e cereais. As fracas infraestruturas de irrigação e a qualidade da gestão da água

foram também apontadas como um enorme entrave ao desenvolvimento da agricultura em Moçambique.

No tocante à irrigação gostariam de ver criado um ambiente propício à entrada de privados na construção e gestão de sistemas de regadios. Tal provavelmente passaria por **adequar o presente quadro legal/regulatório no sector agrícola.**

Finalmente, os operadores queixaram-se da falta de laboratórios de certificação sementes e de análise de terras o que permitiria maior facilidade na identificação do tipo de cultura/produto agrícola que pode ser cultivado em que local específico dadas as características dos solos. A certificação de sementes permitiria o uso de sementes de maior poder germinativo o que aumentaria a produção e produtividade por hectare lavrado. Relativamente a estes dois pontos os operadores reclamam uma maior intervenção do IIAM.

### **Sobre a ambiguidade e a rigidez de acesso as isenções fiscais**

Foram também reportados velhos assuntos como a morosidade nos pagamentos do Estado quando lhe são fornecidos bens ou prestados serviços e a demora no reembolso do IVA. As despesas com os serviços portuários não param de subir salvo o facto de estes custos serem transferidos para o preço ao consumidor. Por exemplo, existe a isenção do IVA para a importação de maquinaria agrícola mas no entanto a interpretação da pauta aduaneira de forma fraudulenta conduz a cobrança de IVA aos acessórios. Por exemplo um tractor ou um pulverizador paga os impostos por acessórios como pneus e outros componentes o mesmo regista-se em outros equipamentos que por lei já estão isentos. Sobre a matéria fiscal e com vista a reduzir a desconfiança entre as partes a AT e o empresariado recomenda-se a introdução do cartão de identificação do agricultura - CIA, o qual será inclusivamente útil para a subsídio 50% da taxa do gasóleo e outros subsídios ao sector.

Relativamente a estrutura dos incentivos, propõem-se que seja levado a cabo um estudo comparativo sobre as isenções dadas aos agricultores em Moçambique e as dadas aos agricultores de países concorrentes ou de onde Moçambique importa produtos de origem agrícola ou agro-processados.

## Recomendações

1. Seria importante que se verificasse a existência das diversas taxas incidentes sobre os vegetais e cereais noutras províncias do país que não foram cobertas pelo presente estudo.
2. Estas cobranças ilegais mostram desconhecimento e ausência de informação tanto dos operadores económicos como dos agentes do Estado. Pelo que recomenda-se a realização de uma campanha massiva ao nível dos distritos e dos postos de controlo ao longo da via, advogando a abolição destas taxas em Moçambique.
3. Relativamente a taxa da balança<sup>8</sup> pelas autoridades tradicionais recomenda-se o esclarecimento sobre os fundamentos legais e as diretivas que sustentam a sua aplicação.
4. Para garantir maior participação os operadores económicos envolvidos no sector agrário recomendo-se que os próximos seminários sobre agricultura fossem realizados ao nível dos distritos aonde se localizam estes operadores para melhor captar a essência do problema .
5. Para a sua divulgação recomenda-se como meio a radio Moçambique e as rádios comunitárias dado que os jornais não chegam aos distritos e quando chegam, fazem-no demasiado tarde.
6. Alguns agentes do Estado propuseram que o sector privado fundamentasse a sua reclamação sobre a exigência da guia de circulação.
7. Durante o seminário da validação a questão relativa a isenção do IVA foi ponto de discussão. Por conta disso recomenda-se a celeridade na solução desta barreira ao sector agrário em Moçambique.
8. Dada a importância para as exportações recomenda-se um estudo sobre os custos incorridos pelos exportadores quando usam o porto seco de Nacala.

---

<sup>8</sup> Esta é matéria que deverá ser discutida entre o sector privado (CTA), o Ministério da Administração Estatal e o Ministério da Agricultura no âmbito do processo de descentralização administrativa e com a Autoridade Tributária no âmbito do alargamento da base tributaria.

## BIBLIOGRAFIA

Hamela, Hipólito, 2012. O IVA no Sector da Agricultura em Moçambique. [http://www.speed-program.com/library/resources/documents/ivanosectorda\\_agricultura-dec2011\\_draftfinal\\_21-02.pdf](http://www.speed-program.com/library/resources/documents/ivanosectorda_agricultura-dec2011_draftfinal_21-02.pdf)

Harrison, Graham and Russell Krelove, 2005. —VAT Refunds: A Review of Country Experience, IMF Working Paper 05/218. Novembro de 2005.

Keen, Michael and Stephen Smith. 2007. —VAT Fraud and Evasion: What Do We Know, and What Can Be Done?|| IMF Working Paper 07/31. Fevereiro de 2007.

Mertens, Jo Berth, 2012. Taxation in Agricultural Sector in Mozambique. <http://www.speed-program.com/our-work/by-topic/competitiveness/taxation-in-the-agricultural-sector-in-mozambique>

Sítio web da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral. <http://www.sadc.int/tifi/tax>

## ANEXO A. MATRIZ ANALÍTICA

Categorias	Problema	BARREIRAS NÃO FISCAIS AO DESENVOLVIMENTO NO SECTOR DA AGRICULTURA EM MOÇAMBIQUE [MATRIZ ANALÍTICA]			Recomendações, Plano de Acção & Indicadores Relevantes ao Sector Privado
	BNF	Impacto Económico	Politica, Procedimento administrativo	Grupo Afectado	
PRESSUPOSTOS DO ESTUDO	BNF é referida a qualquer medida administrativa diferente de uma tarifa que restringe ou distorce o comércio. Dois estudos prévios na área do IVA e sistema de impostos na agricultura identificaram o problema.	Avalia-se as implicações em termos de “economia real” com base em dados estatísticos sectoriais, a estrutura dos custos de transacção, a cadeia de produção/valor e o acesso ao mercado que as BNF criam .	Enquadramento dos pressupostos de política sobre os incentivos a agricultura e identificar os “Bottlenecks” desarticulação intersectorial, assimetrias de informação, sobreposição de funções, corrupção e excesso de zelo.	Identificação do grupo afectado de forma directa na cadeia de valor do sector agrário usando as variáveis [tipo de produto, localização geográfica, operador formal ou informal e a fonte da BNF.	Como remover a BNF ou a distorção por ela causada. Assume-se que as instituições devem tomar medidas: esclarecimento, formação, procedimento disciplinar para os infratores. E os afetados devem ser informados
1. Objectivo de curto prazo	Exigência de Guia de Circulação ou Licença de Trânsito Rodoviário para movimentar mercadoria agrícola de um ponto para outro dentro de Moçambique	<p>Aumento dos custos de transacção, deterioração de mercadorias. Aparentemente fala se da taxa de milho no entanto existem para a madeira e outros produtos. Assimetrias entre o que é exigido num posto de controlo e o que é exigido noutra, exigência de comprovativos de pagamento de taxas e documentos que devem acompanhar a mercadoria. A falta da guia de trânsito acarreta como custo a multa de 20.000Mt.</p> <p>Nos casos de exportação a taxa por contentor pode variar entre 100U\$ e 500U\$ nos portos de Maputo, Nacala e Beira.</p>	<p>Licenças e Taxas Não Fiscais Produtos agrícolas em geral estabelecido por legislação como decretos: 12/2002; Decreto 76/2011.</p> <p>Em termos práticos uma é licença (autorização) não sujeita a pagamento e a outra coisa Taxa (implica pagamento) para transporte de milho, taxa para transporte de produtos florestais, taxa para transportar produtos pecuários. O fundamental é que elas resumem-se numa tabela de 8 taxas e as respectivas licenças.</p>	Afecta a todos os sectores produtivos da agricultura familiar e comercial portanto ± 1.000.000 de unidades produtivas. ≥85% dos agricultores trabalham em pequenos lotes e produzem alimentos para o consumo doméstico, principalmente milho, arroz, mandioca e diversas frutas e hortícolas.	<p>Revisão e revogação dos decretos de lei: 12/2002; Decreto 76/2011. Envio de propostas para análise.</p> <p>Resumir uma tabela com as taxas em vigor e divulgar.</p> <p>Acelerar a criação de única entidade a tratar de todos requisitos técnicos não fiscais para a circulação de produtos agrícolas por forma a reduzir os custos de transacção de mercadorias.</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">2. Objectivo de curto prazo</p>	<p>Falta de implementação do Incentivo sobre o Diesel ou a Dificuldade de adesão.</p>	<p>A dificuldade implementação deste incentivo de 50% de isenção sobre o preço de Gasóleo esta associada a 3 factores barreira de acesso ao incentivo por via de custos de montagem de um tanque diesel no local de produção, assimetrias de informação e limitações institucionais/técnicas por quem de direito A.T de accionar este incentivo em tempo útil. Associado a isto do lado da procura nota-se que a maior parte dos operadores estão fora do sistema nacional de tributação só os agricultores ou agro-industriais com NUIT podem accionar este incentivo.</p> <p>De certo modo a estrutura da concorrência concede vantagens competitivas aos médios e grandes empresários deixando de lado a maior parte das associações de produtores e cooperativas de horticultores e pecuária. O rácio actual de 210L/1ha assim sendo o preço do diesel são 37.00Mt significa a metade do preço dado o subsidio de 50%.</p>	<p>Para baixar os custos de transporte e produção o Governo aprovou o decreto 26/2003 e o respectivo regulamento 118/2005 que regulamenta a taxa incidente sobre o Gasóleo ou diesel. 'É necessário fazer um requerimento ao director nacional de impostos</p>	<p>Afecta a todos os sectores produtivos da agricultura familiar e comercial portanto ± 1.000.000 de unidades produtivas.</p> <p>Os custos afectam toda a cadeia de valor desde o produtor, transportador, processador até ao consumidor final a redução em 50% poderíamos baixar os custos reais e incidir sobre maior lucro, maior produtividade e maior completividade do sector agrário no geral.</p>	<p>Descentralizar o Sistema do incentivo junto as direcções distritais e provinciais onde se localizam as empresas agrárias.</p> <p>Simplificar e criar acordos com as gasoleiras de modo a associar sinergias em torno desta taxa.</p> <p>Divulgar entre os produtores esta possibilidade que existe de accionar estes incentivos.</p> <p>Por outro lado existe a necessidade de eliminar o “ a esta falha de mercado” que existe entre a promulgação de uma lei e a sua aplicação e conhecimento por parte de quem de Direito (AT, SD, DPA, DIC, PT )</p>
--	---	--	--	---	---

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">3. Objectivo de curto prazo</p>	<p>Falta de acesso ao crédito e a linhas de financiamento a actividade agropecuária e agro-industrial</p>	<p>As taxas de juro andam a volta de 32% e com custos relativamente proibitivos (seguro) associados a garantias rias como colateral.</p> <p>Inexistência de um banco de desenvolvimento e seguro de campanha.</p> <p>Em Moçambique, menos de 6% do total de empréstimos em 2010 foi dedicado à agricultura, Um grupo restrito dos chamados produtos tradicionais (chá, açúcar, caju, sisal, coco e algodão) são os principais beneficiários da agricultura de crédito (67,7%).</p> <p>De forma geral os lucros acumulados e o crédito informal constituem a fonte de financiamento para a maioria dos produtores e comerciantes de PME.</p> <p>Portanto a incidência vai para produtos de exportação.</p> <p>As relações de procura e oferta de financiamento são ainda incipientes e pouco estruturadas uma vez que os bancos carecem de centros de risco com acesso ao histórico e toda a documentação da contabilidade, no entanto poucas são as PME agrícolas que cumprem com estes requisitos.</p>	<p>Falta de legislação e mecanismos claros de financiamento ao sector agrário. Contudo existe legislação sobre capitais de risco, de investimento, lei orgânica do Banco de Moçambique, lei que regula as instituições de crédito.</p>	<p>Todas as cadeias de valor e todos produtores. Já os agro-processadores e armazenistas conseguem fazer parte dos bancáveis mas queixam- das taxas de juro alta, por outro lado as PME e produtores familiares são os que menos acesso tem a credito diferentemente das grandes empresas.</p>	<p>Introdução das centrais privadas de registo de crédito.</p> <p>Massificar as linhas de microcrédito orientadas para a actividade agrária.</p>
--	---	---	--	--	--

4. Objectivo de curto prazo	<p>Apreciação do metical do mercado Financeiro e acesso a divisas</p>	<p>Volatilidade da taxa de câmbio resultante da apreciação das principais moedas de transacções internacionais como são a o caso do rand e do dólar as variações e uma tendência de depreciação do metical levam a maior parte dos importadores a perder divisas.</p> <p>Por outro lado as restrições sobre os recebimentos ou pagamentos de divisas destinadas movimentos de capitais conduzem ao estabelecimento de limites na aquisição de divisas necessárias para a compra de insumos que quanto maior a escala menor o preço fica.</p>	<p>O banco emissor, Banco de Moçambique, também está tentando simplificar os procedimentos e emissão de novo regulamento específico (Lei n.º 11/2009, de 11 de Março) (Aprova uma nova Lei Cambial e revoga uma anterior Lei n.º 3/96, de 4 de Janeiro) que simplifica transacções financeiras internacionais. Tornando o sistema cambial mais complexo com a nova lei cambial de meticalização da economia.</p>	<p>Afecta aos exportadores ligados a cadeia de valor da fruta, castanha, madeira produtos de artesanais e pescas.</p> <p>Também afecta a cadeia de valor dos importadores de insumos e maquinaria agrícola, agro-processadores, importadores de cereais e outros produtos agro-industriais.</p>	<p>A procura interna justifica o reforço do crédito bancário a produtos como: estes incluem ovos, frango, carne, leite e até mesmo frutas e legumes. Que actualmente estão a ser importados massivamente.</p>
5. Objectivo de curto prazo	<p>Postos de controlo</p>	<p>Em número excessivo acaba duplicado tarefas e aumentando os custos de transacção e armazenagem nesses postos.</p>		<p>Afecta todos os produtores que tenham que transportar mercadorias agrícolas.</p>	<p>Ministério da Agricultura e Ministério do interior</p>

<p style="text-align: center; color: red;">6. Objectivo de curto prazo</p>	<p>Estabelecimento de mecanismo regulado por quotas para a Importação de frangos e seus derivados.</p>	<p>Distorção do mercado avícola resultante do oligopólio das empresas que detém as quotas de importação.</p> <p>Observa-se risco permanente de “Dumping” na indústria avícola uma vez que as cotas restringem se a região sul, existindo portanto a possibilidade de importadores do centro e norte colocarem estes produtos na região sul. As restrições de quantidade ou valor das importações de produtos avícolas 8000 toneladas ano.</p>	<p>Esta medida resulta de encontros de concertação do Grupo de Trabalho da Indústria Avícola (GTIA) constituído pelo MINAG (DNSV, CEPAGRI), MIC (Direcção Nacional de Comércio-DNC), Ministério das Finanças (Alfândegas de Moçambique), o sector comercial e o industrial. Que estabelecem quotas importação em função défice existente região.</p>	<p>Avicultores comerciais, pequenos produtores e também cooperativas de avicultores.</p>	<p>1. A CTA deve estabelecer regras de protecção ao sector que flexibilizem a quota de importação sem no entanto prejudicar os produtores locais. O CEPAGRI, o GIRB e o DASP são entidades fundamentais para a remoção deste tipo de barreiras ao investimento privado no sector.</p>
--	--	---	--	--	---

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">7. Objectivo de Médio prazo</p>	<p>Falta de clareza nos regulamentos e procedimentos administrativos para o comércio internacional:</p> <p>Importação, exportação e trânsito</p>	<p>As várias restrições para além de estarem dispersas em termos de legislação e serem aplicadas de forma arbitrária e desarticulada.</p> <p>Nota se muitas vezes a falta de vantagens competitivas e que muitas das vezes não existe capacidade tecnológica para fazer o processamento da madeira em Moçambique o máximo que conseguem em transforma-la em artesanato.</p> <p>No que concerne às BNF que afectavam as importações, as mais frequentes estavam relacionadas com os procedimentos aduaneiros, ineficiência nos portos e procedimentos de importação, licenciamento e outros requerimentos regulatórios, custos de despachos, licenciamento de importação e procedimentos de registo são tidos como os maiores constrangimentos encarados pelos comerciantes</p> <p>Processo de exportação</p> <p>Falta de informação de mercados</p> <p>Custos e Taxas Aduaneiras em Insumos Importados para Exportação</p>	<p>Decreto Nº 29/2002 relativo a exportação de madeira.</p>	<p>Afecta aos importadores de “insumos” e tecnologias agrícolas e os exportadores de culturas de rendimento.</p> <p>Afecta aos exportadores de madeira.</p>	<p>Constituição de grupo de trabalho para harmonizar todos os procedimentos administrativos e criar um formulário único de todos os procedimentos para início de actividade, licenças de importação e exportação</p>
--	--	--	---	---	--

<p>8. Objectivo de Médio prazo</p>	<p>Impedimentos técnicos resultantes do controlo fitossanitário mosca da fruta</p>	<p>As medidas de quarentena inibem a exportação da Banana de Manica para outros pontos de Mocambique assim como para o mercado internacional. O problema da saída do mercado desacelera o nível de competitividade e o lucro do sector da fruticultura em Moçambique.</p>	<p>Proibição do Movimento/Trânsito Interno regulamentada por decreto 5/2009 o objectivo subjacente é controlar o risco de pragas e doenças de alto risco de disseminarem-se de uma região para outras regiões: como são os casos da mosca da fruta ou aflatoxina que afecta a saúde humana através da ingestão do amendoim.</p> <p>No caso vertente Autoridade Nacional Fitossanitária (ANF) que é o Ministério que superintende a Agricultura, através da Direcção Nacional dos Serviços Agrários (DNSA)</p>	<p>Produtores de Banana ao norte do rio Save.</p> <p>Produtores de amendoim na província de Nampula</p>	<p>Coordenar e partilhar as mais recentes pesquisas sobre a matéria uma vez que ficou provado que por exemplo a banana refrigerada não hospeda a mosca da fruta. Portanto esta medida é uma BNF que já devia ter sido levantada.</p> <p>Existem estudos que mostram que é possível reduzir aflatoxina</p>
<p>9. Objectivo de Longo prazo</p>	<p>Problema do acesso a água e sistemas de irrigação</p>	<p>Torna o custo de água elevado e ao mesmo tempo aumenta.</p>	<p>Ministerio das obras publicas</p>		<p>Verificar a possibilidade de privados construírem regadios</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">10. Objectivo de Longo prazo</p>	<p>Problema de acesso e qualidade a eletricidade</p>	<p>Bloqueia a possibilidade de instalação de agro processamento. Altos custos de montagem e manutenção das redes.</p>	<p>O regulamento esta em vigor não tem impacto.  Em estudo a estratégia nacional de energia.</p>	<p>Todo o sector</p>	<p>FUNAE</p>
---	--	---	--	----------------------	--------------

11. Objectivo de Longo prazo	Deficit de acesso a fertilizantes	Taxa de produtividade por hectar baixa, qualidade abaixo dos "standards" internacionais, ineficiência tecnológica,	MINAG e os centros de maquinas em forja.	Todo o sector	Esta matéria carece da intervenção direta do MINAG. o PNISA e esta a trabalhar nessa componente no entanto os serviços provinciais da agricultura puderam intervir de forma pontual.
12. Objectivo de Longo prazo	Deficiente acesso a terra para investimento	A taxa de acesso a terra e direitos de uso. Além de dificuldades na implementação de leis de todo o país, algumas leis se sobrepõem, tornando-as mais complexas de interpretar e implementar. A Lei do Ambiente, Lei de Terras, Lei da Fauna Bravia e Lei de Benefícios Fiscais fornecem todas sobreposições e muitas vezes informações contraditórias.	A legislação é clara na materia	Todo o setor sofre da insegurança de posse e os investidores tem o problema de acesso. O sistema de gestão de terras esta em melhoramento lento pra a demanda.	MINAG

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">13. Objectivo de Longo prazo</p>	<p>BNF Transversais incluem a corrupção, o acesso a terra e o quadro geral de políticas de instituições Governamentais que concorrem para a melhoria da competitividade e a remoção de BNF no sector da agricultura em Moçambique.</p>	<p>Moçambique encontra-se na posição 2.7 do índice de corrupção. Transparência Internacional, o Índice de Percepção da Corrupção (2010). Pontuados em uma escala de 1 a 10, com 10 sendo o melhor (percebidos como menos corruptos).</p>	<p>A lei específica anticorrupção (Lei nº6/2004) foi aprovada pelo Parlamento e regras adicionais seguidas.</p> <p>Política e Estratégia Industrial (Ministério da Indústria e Comércio)</p> <p>Estratégia para o Melhoramento do Ambiente de Negócios-EMAN II</p> <p>Estratégia para o Desenvolvimento da Comunidade Sul Africana (SADC) integração regional</p> <p>Plano Estratégico para Desenvolvimento do Sector Agrícola (PEDSA) (Ministério da Agricultura).</p> <p>Plano de Acção para Produção de Alimento (PAPPA) (Ministério da Agricultura)</p> <p>Programas de Desenvolvimento da agricultura nacional (PROAGRI)</p> <p>Plano Estratégico para Desenvolvimento do Sector Agrícola de Moçambique</p>	<p>Todo sector agrário.</p>	<p>Maximizar as possibilidades abertas pelas Zonas económicas especiais.</p> <p>Ministério da Agricultura</p> <p>Ministério da Indústria e Comércio</p> <p>Ministério de Planificação e Desenvolvimento</p> <p>Ministério das Finanças</p> <p>Ministério do Meio Ambiente</p> <p>Ministério da Justiça</p> <p>Zona Económica Especial</p>
---	--	--	--	-----------------------------	---

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">14. Objectivo de Longo prazo</p>	<p>Deficiência de Infra-estruturas portuárias e vias de acesso.</p>	<p>O sector público carece de materiais financeiros, humanos, e capacidade tecnológica infra-estrutura para comercialização de produtos agrícolas - incluindo instalações de armazenamento, estradas, portos e tecnologia da informação. Não se justifica que zonas consideradas economicamente estratégicas tenham a falta de serviços básicos para a actividade económica os custos são imensuráveis podemos fazer estimativas sectoriais.</p>	<p>Legislação intersectorial</p>	<p>Esta BNF atinge a todas cadeia de valor do sector da agricultura.</p>	<p>A resposta funciona de forma sistémica e estruturada em áreas de ligação prioritário</p>
---	---	--	----------------------------------	--	---

## ANEXO B. QUESTIONÁRIO

A ideia principal é recolher opiniões sobre as barreiras não tarifárias que afectam o sector comercial. Barreiras não tarifárias são aqui definidas como o conjunto de medidas adoptadas pelo Governo que de uma maneira ou outra restringem uma actividade comercial. Por exemplo, a introdução de uma licença para transportar um produto, digamos algodão por exemplo, de um distrito para outro pode ser classificado como uma barreira não tarifária. Outro exemplo pode ser a necessidade de realizar inspecções fitossanitárias para mover um produto de um mercado para outro.

Nome do Entrevistado \_\_\_\_\_

Nome da Empresa \_\_\_\_\_

Sede da Empresa \_\_\_\_\_

Principal Actividade \_\_\_\_\_

1. Como descreveria a situação da sua actividade comercial hoje comparada com o passado? Está melhor? Pior?

---

---

---

a. Quais factores têm actualmente contribuído **positivamente** ao seu negócio?

---

---

---

---

b. Quais factores têm actualmente contribuído **negativamente** ao seu negócio?

---

---

---

---

2. O senhor acha que no futuro a sua actividade comercial vai crescer?

Sim\_\_\_\_\_

Não\_\_\_\_\_

a. Por que não?

---

---

3. Acha que o governo **apoia** a sua actividade comercial através da introdução de medidas favoráveis ao crescimento da actividade?

Sim\_\_\_\_\_

Não\_\_\_\_\_

a. Se sim, pode enumerar algumas dessas medidas favoráveis criadas pelo Governo?

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

4. Na materialização da sua actividade comercial, acha que existe alguma medida adoptada pelo governo que de alguma maneira **em nada** beneficia a sua actividade?

Sim\_\_\_\_\_

Não\_\_\_\_\_

a. Se não, pode enumerar algumas dessas medidas criadas pelo Governo que em nada beneficiam a sua actividade?

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

5. Já considerou alguma vez fechar/desistir de parte do seu negócio devido a existência destas medidas?

Sim\_\_\_\_\_

Não\_\_\_\_\_

6. Em quais situações a sua empresa tem contacto com agentes/inspectores ou fiscalizadores do governo?

---

---

a. O que acontece quando um inspector passa? O que faz o inspector?

---

---

7. A sua empresa tem acesso a crédito/já pediu crédito?

Sim\_\_\_\_\_

Não\_\_\_\_\_

a. Por que não?

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

8. Acha que empresários que são membros de qualquer partido político têm mais sucesso no seu negócio?

Sim\_\_\_\_\_

Não\_\_\_\_\_

a. Por que sim?

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

9. A sua empresa a coopera com outras em termos de troca de informação ou contactos para melhorar a posição no seu negócio?

Sim \_\_\_\_\_

Não \_\_\_\_\_

a. Por que sim?

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

10. Gostaríamos de saber se os seguintes assuntos representam um obstáculo para a operação e a dinâmica da sua empresa.

ÁREA	SIM	NÃO
TELECOMUNICAÇÕES		
ELECTRICIDADE		
ÁGUA		
INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE		
CONCORRÊNCIA		
CORRUPÇÃO		
CRIMINALIDADE		
OBTENÇÃO DE LICENÇAS		
1. LICENÇA _____		
2. LICENÇA _____		
PAGAMENTOS DE TAXAS		
1. TAXA _____		
2. TAXA _____		

10. O que o senhor espera do governo para melhorar o desenvolvimento da sua actividade comercial?

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

## **ANEXO C. LISTA DAS INSTITUIÇÕES DO GOVERNO E ONG'S CONSULTADAS**

1. Ministério da Indústria e Comércio
2. Ministério da Agricultura
3. Ministério das Finanças
4. Autoridade Tributária
5. Direcção Provincial da Agricultura – Zambézia
6. Direcção Provincial da Agricultura – Nampula
7. Direcção Provincial de Agricultura – Manica
8. Direcção Provincial de Agricultura - Maputo
9. Serviços Distritais de Actividades Económicas – Cuamba (Niassa)
10. Serviços Distritais de Actividades Económicas – Nicoadala (Zambézia)
11. Visão Mundial - Maputo

## ANEXO D. LISTA DE INDIVIDUALIDADES CONSULTADAS

1. Higinio Marrule	-	Technoserve
2. Anabela Mabota	-	Agrifuturo
3. Guilherme Machado	-	Export Marketing
4. Rui Ribeiro	-	COWI
5. Gabriel Muianga	-	MIC
6. Vitorino Xavier	-	MIC
7. Yassine Daya	-	Privado
8. Ismael Gordandas	-	Privado
9. Paulo Negrão	-	GAPI
10. Ananias Mabasso	-	DNSV
11. Ana Jamisse	-	Delegado CEPAGRI Nampula
12. Nelson Santos	-	Delegado CEPAGRI Zambézia
13. Sérgio Nemba		
14. Cardoso Muendane	-	SICS
15. Sheila Gonçalves	-	AT
16. Casimiro Macoo	-	
17. Nurdine Salé	-	SDC
18. Raul Pitoro	-	PhD Student (Michigan State University)
19. Ilídio Massinga	-	Delegação CEPAGRI Manica
20. Marbelis	-	Privado
21. António Gomes	-	Privado
22. Hiten Jantilal	-	DNSA