

# **CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA JAPONESA DO BRASIL**

- 1. INFORMAÇÕES SOBRE A CÂMARA JAPONESA**
- 2. MAPA DAS INDÚSTRIAS JAPONESAS DO ESTADO DE SÃO PAULO**
- 3. PESQUISA SOBRE SISTEMA TRIBUTÁRIO**
- 4. PROPOSTAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE MAIORES INVESTIMENTOS - APRESENTADAS AO GOVERNO BRASILEIRO**
- 5. PROPOSTAS A INVESTE SÃO PAULO**



## INFORMAÇÕES SOBRE A CÂMARA JAPONESA

A Câmara Japonesa foi fundada em 1926 e, denominava-se então “Cooperativa de Comércio Japonesa”. Interrompeu suas atividades durante Guerra e, reiniciou em 1951 como “Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil”. Desde então empenha-se em estreitar os laços comerciais entre Brasil e Japão, tendo parceria com as entidades japonesas, a Nippon Kedanren e a Japan Chamber of Commerce.

Atualmente a Câmara Japonesa possui 351 empresas associadas, sendo que 212 delas são subsidiárias das empresas multinacionais japonesas.

Possui 10 Departamentos Setoriais, tais como: Automotivo; Metalmeccânica; Equipamentos Eletrônicos/Informação e Comunicação; Gêneros Alimentícios; e Produtos Químicos.

Também possui 12 Comissões tais como: Promoção de Intercâmbio Econômico Nipo-Brasileiro, Relações Institucionais, Planejamento e Estratégia e; Jurídica.

As atividades da Câmara Japonesa são conduzidas essencialmente pelas Comissões e Departamentos Setoriais, baseando nos 3 pilares: “fornecimento de informações”; “Intercâmbio pessoal”; “Propostas aos governos”, visando a promoção de relações econômicas entre Brasil e Japão e desenvolvimento dos negócios das empresas associadas.

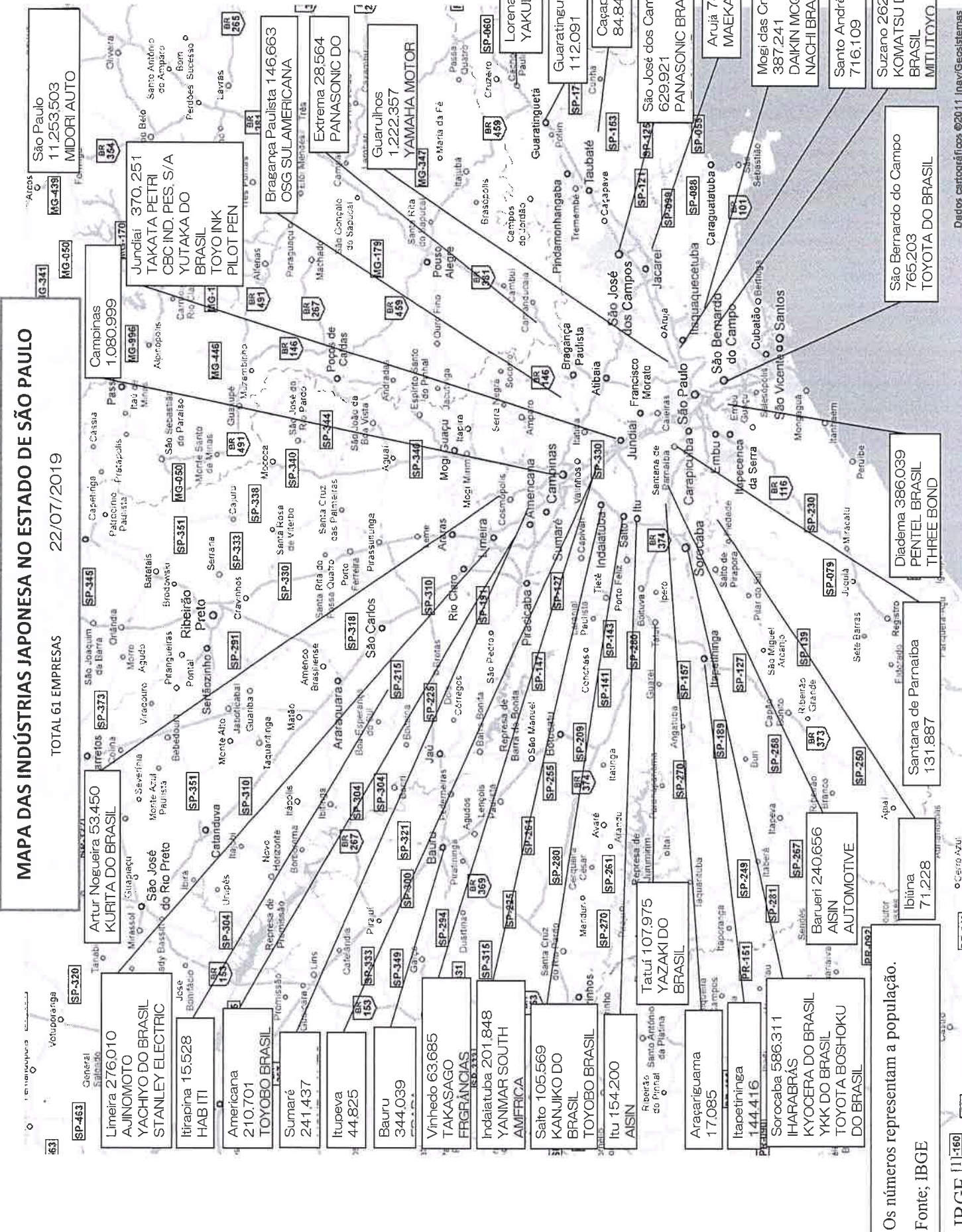
(Veja mais detalhes no website da Câmara [www.camaradojapao.org.br](http://www.camaradojapao.org.br) e também no nosso vídeo institucional)



# MAPA DAS INDÚSTRIAS JAPONESAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

22/07/2019

TOTAL 61 EMPRESAS



São Paulo  
11.253.503  
MIDORI AUTO

Campinas  
1.080.999

Jundiaí 370.251  
TAKATA PETRI  
CBC IND. PES. S/A  
YUTAKA DO  
BRASIL  
TOYO INK  
PILOT PEN

Bragança Paulista 146.663  
OSG SULA-AMERICANA

Extrema 28.564  
PANASONIC DO

Guarulhos  
1.222.357  
YAMAHA MOTOR

Lorena 82.553  
YAKULT

Guaratingatá  
112.091

Caçapava  
84.844

São José dos Campos  
629.921  
PANASONIC BRASIL

Arujá 74.818  
MAEKAWA DO

Mogi das Cruzes  
387.241  
DAIKIN MCGUAY  
NACHI BRASIL

Santo André  
716.109

Suzano 262.568  
KOMATSU DO  
BRASIL  
MITSUBISHI

São Bernardo do Campo  
765.203  
TOYOTA DO BRASIL

Diadema 386.039  
PENTEL BRASIL  
THREE BOND

Santana de Parnaíba  
131.887

Ibira  
71.228

Barueri 240.656  
AISIN  
AUTOMOTIVE

Tatuí 107.975  
YAZAKI DO  
BRASIL

Araraquã  
17.085

Itapetininga  
144.416

Sorocaba 586.311  
IHARABRÁS  
KYOCERA DO BRASIL  
YKK DO BRASIL  
TOYOTA BOSHOKU  
DO BRASIL

Os números representam a população.  
Fonte: IBGE



# 課税に関するアンケート調査（2019年） Pesquisa sobre Sistema Tributário (ano 2019)

ブラジル日本商工会議所  
Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil

Powered by

22.07.2019

## 67 respostas( por empresas)

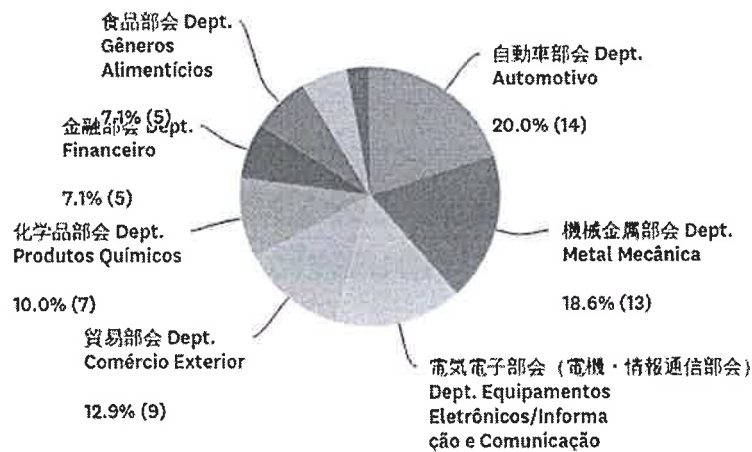
全回答数

作成日: 2019年5月21日

完了済み回答: 67

## Q2: 前提問：貴社の所属する当会議所の部会をお選び下さい。（いずれか一つ選択） Departamento Principal (da Câmara) a qual a empresa pertence

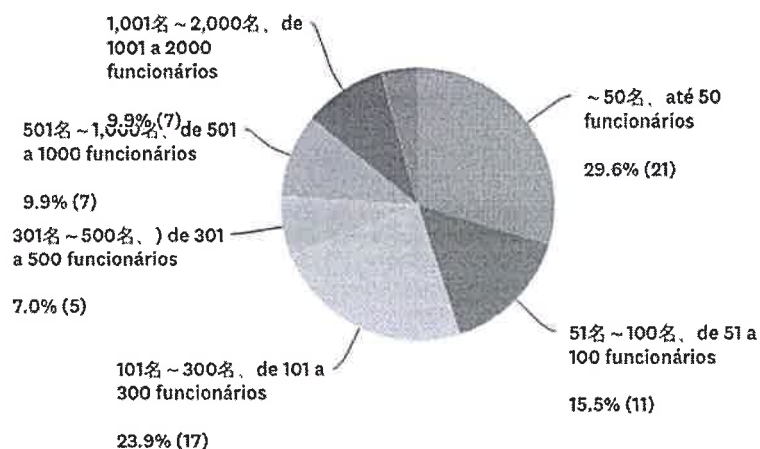
Answered: 70 Skipped: 1



Powered by SurveyMonkey

## Q3: 前提問：貴社の従業員数をお選び下さい。（いずれか一つ選択） Informe o número de funcionários

Answered: 71 Skipped: 0

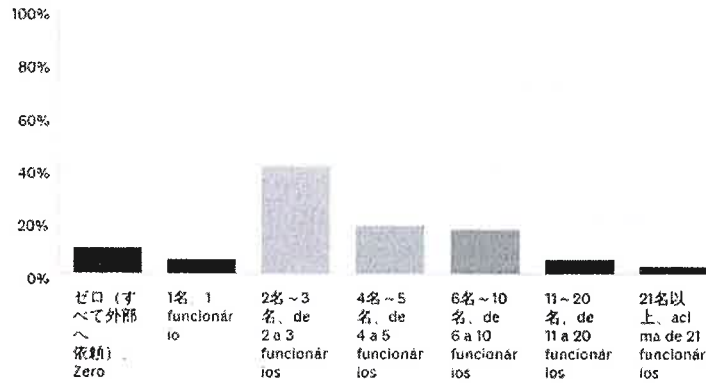


Powered by SurveyMonkey



**Q4: 前提問：貴社の税務業務に従事している人数をお選び下さい。（いずれか一つ選択） Informe o número de funcionários envolvidos nos serviços tributários**

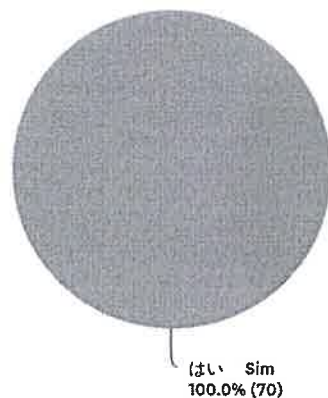
Answered: 71 Skipped: 0



Powered by SurveyMonkey

**Q5: ブラジルの間接税の多さがブラジル競争力を阻害していると思いますか？ Você acredita que a grande quantidade de impostos indiretos presentes no Brasil estão interferindo na competitividade do país?**

Answered: 70 Skipped: 1



Powered by SurveyMonkey

**Q6: 現在のブラジル政府は税務の簡素化を目指していますが当該方針を支持しますか？ O atual governo brasileiro está objetivando a simplificação tributária. Você apoia essa política?**

---

Answered: 71 Skipped: 0



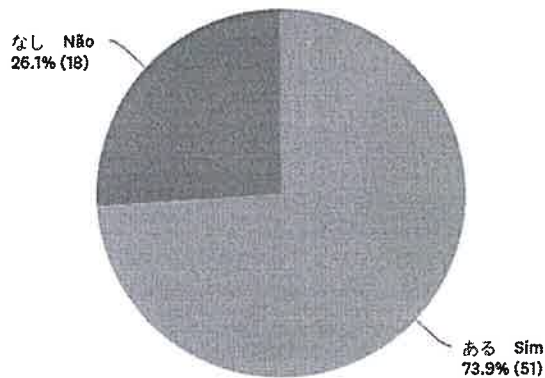
---

Powered by SurveyMonkey

**Q7: 連邦税の還付・相殺できる税務クレジット（仮払税金）がありますか？ Sua empresa possui Crédito Tributário Federal restituível ou compensável ?**

---

Answered: 69 Skipped: 2

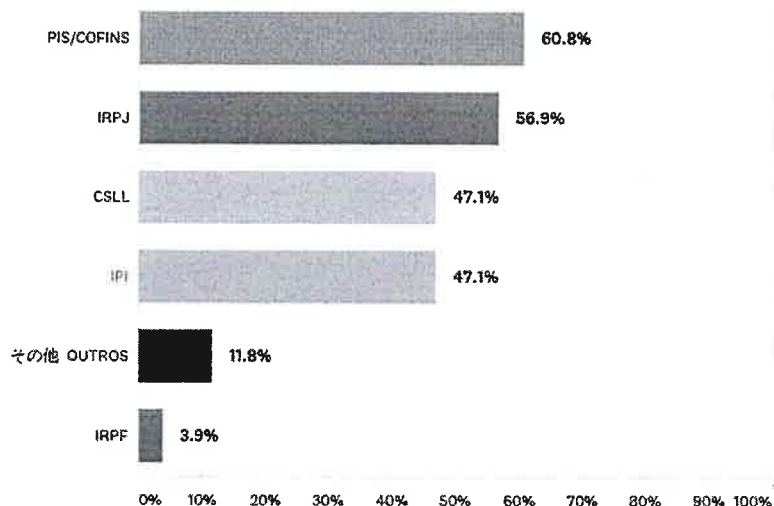


---

Powered by SurveyMonkey

Q8: 「ある」と回答された方は、どの種類の税金のクレジットがありますか？（複数回答有） Se “sim”, especifique que tipos de impostos são: (pode ser resposta múltipla)

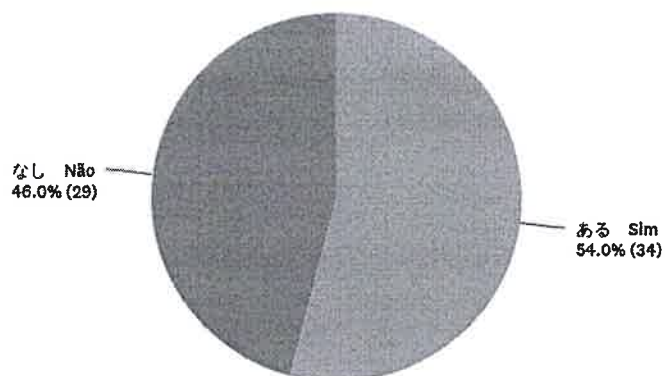
Answered: 51 Skipped: 20



Powered by SurveyMonkey

Q9: 連邦税の還付請求を行ったことがありますか？ Sua empresa já solicitou restituição de tributos federais?

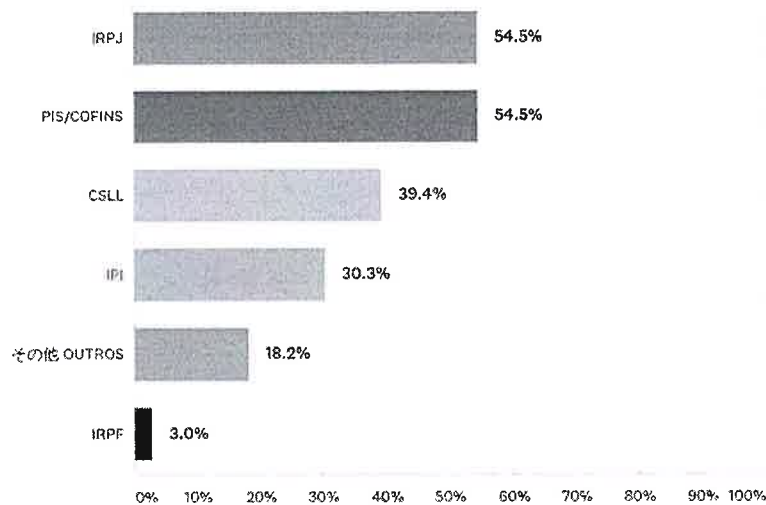
Answered: 63 Skipped: 8



Powered by SurveyMonkey

**Q10: 「ある」と回答された方は、どの種類の税金の還付請求を行いましたか？  
(複数回答有) Se “sim”, especifique que tipo de tributo federal foi  
solicitado para restituição: (pode ser resposta múltipla)**

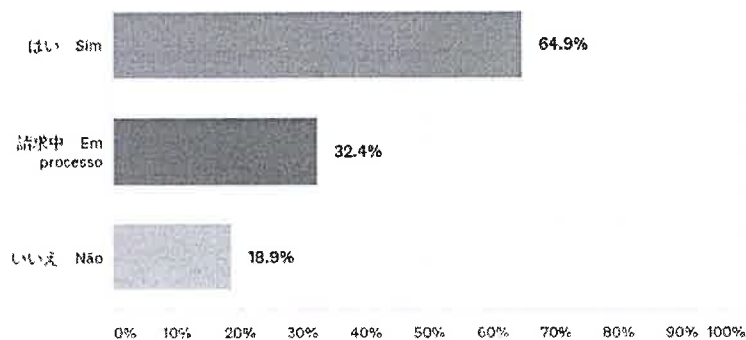
Answered: 33 Skipped: 38



Powered by SurveyMonkey

**Q11: 連邦税の還付請求を行ったことがある企業へ伺います。既払い税金の還付を得られましたか？(複数回答有) Pergunta destinada às empresas  
que solicitou restituição de tributos federais: Conseguiu a restituição dos  
impostos solicitados? (pode ser resposta múltipla)**

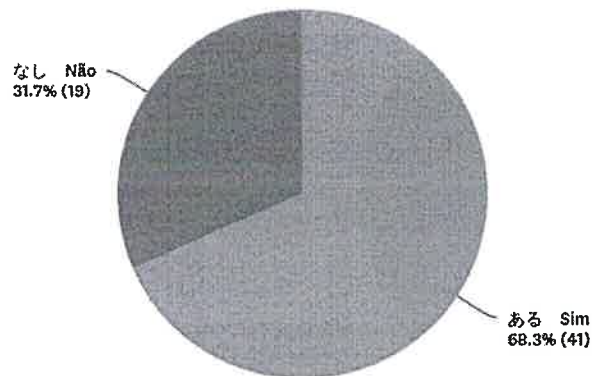
Answered: 37 Skipped: 34



Powered by SurveyMonkey

**Q12: 連邦税間での相殺請求を行ったことがありますか？ Sua empresa já solicitou compensação dos impostos?**

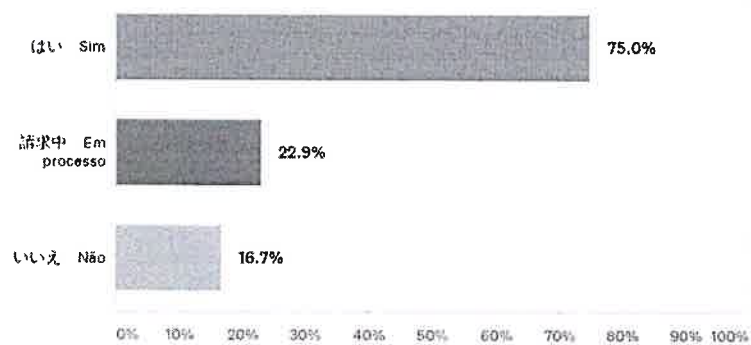
Answered: 60 Skipped: 11



Powered by SurveyMonkey

**Q13: 既払い税金の相殺を得られましたか？（複数回答有） Sua empresa conseguiu a compensação solicitada? (pode ser resposta múltipla)**

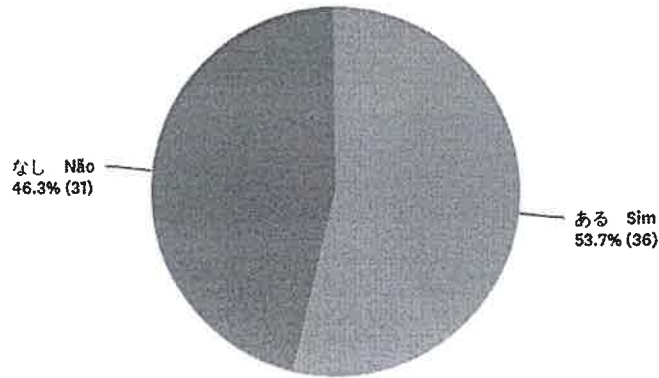
Answered: 48 Skipped: 23



Powered by SurveyMonkey

### Q14: 現状、蓄積しているICMS税クレジットがありますか？ Atualmente, a sua empresa possui acúmulo de crédito de ICMS ?

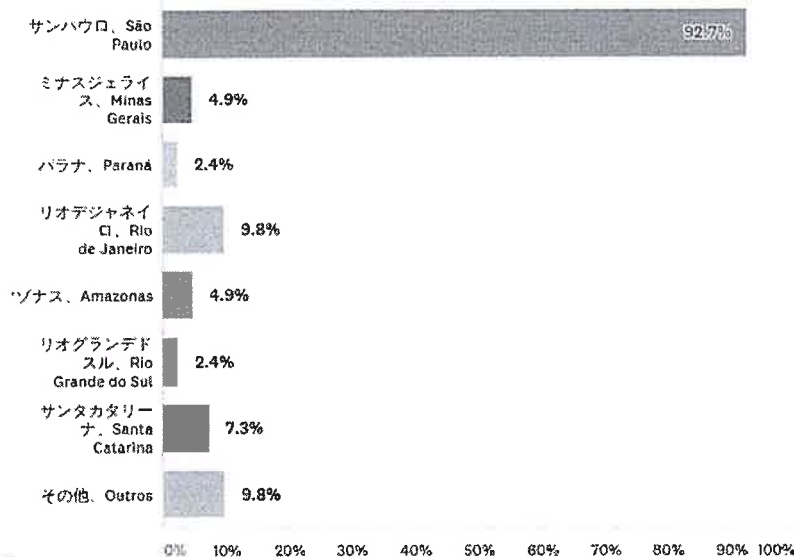
Answered: 67 Skipped: 4



Powered by SurveyMonkey

### Q15: どの州でのクレジットを有していますか？（複数回答有） Possui créditos de quais estados? (pode ser resposta múltipla)

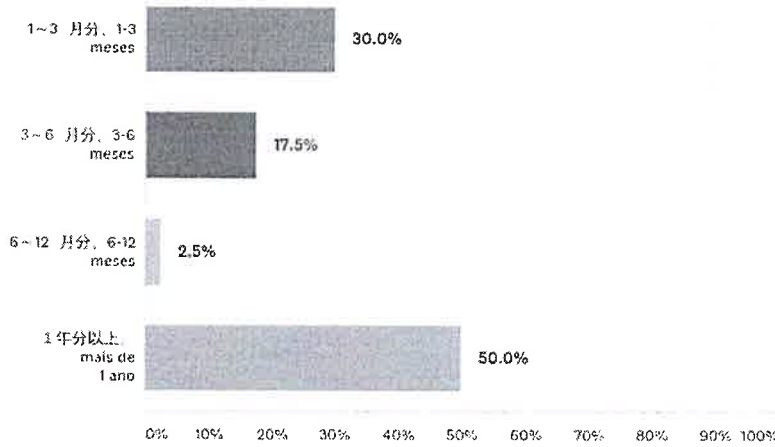
Answered: 41 Skipped: 30




Powered by SurveyMonkey

**Q16: ICMS税クレジットの蓄積額の規模はどの程度ですか？（月商ベース）  
Especificar qual o grau do valor de acúmulo de crédito de ICMS ? (com base na receita mensal)**

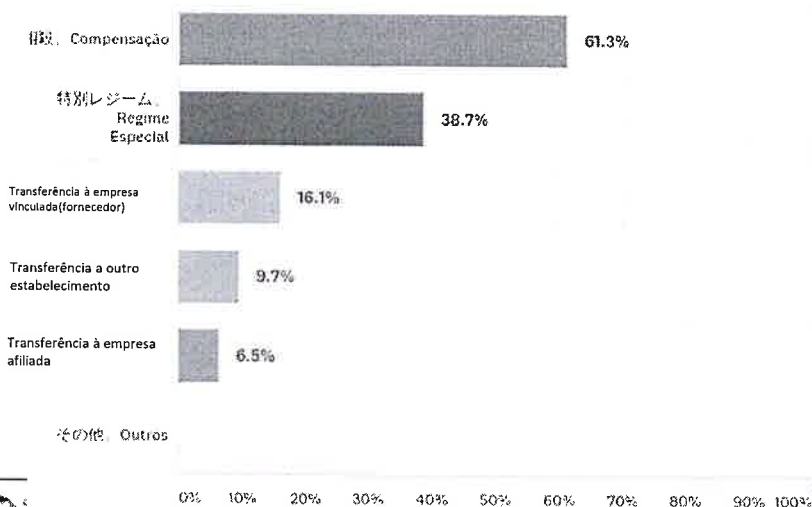
Answered: 40 Skipped: 31




Powered by  SurveyMonkey

**Q17: ICMS税クレジット残解消策として以下のどの制度を活用していますか？（複数回答有）  
Qual(is) método(s) a sua empresa utiliza para a solução ao acúmulo do Crédito do ICMS ? (pode ser resposta múltipla)**

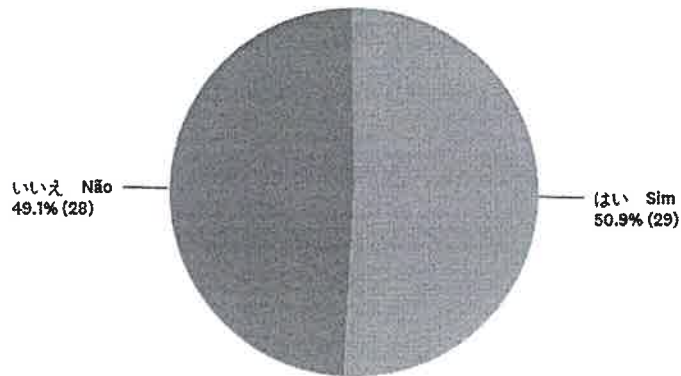
Answered: 31 Skipped: 40



Powered by 

**Q19: 現状、御社の業務は、ICMS税(Substituição Tributária)ST制度の対象となりますか？ Atualmente, sua empresa está sujeita à Substituição Tributária (ST) do ICMS ?**

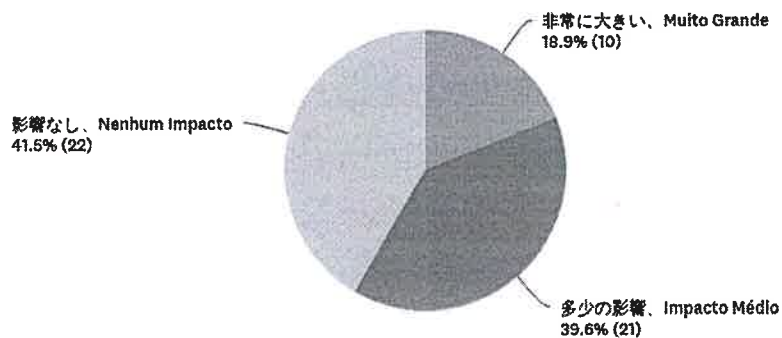
Answered: 57 Skipped: 14



Powered by SurveyMonkey

**Q20: ICMS税ST制度のキャッシュフローに及ぼす影響はどの程度ですか？ Qual é o impacto que a Substituição Tributária (ST) do ICMS exerce no fluxo de caixa ?**

Answered: 53 Skipped: 18

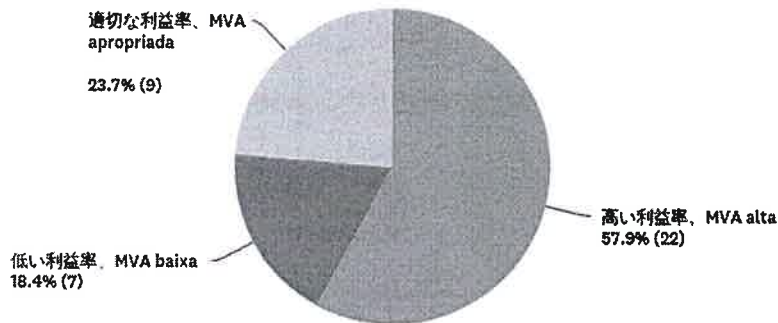


Powered by SurveyMonkey



**Q21: ICMS税ST制度で定められている利益率は貴社の製品に照らして適切ですか？ A margem de Valor Agregado (MVA) declarada é apropriada para o seu produto?**

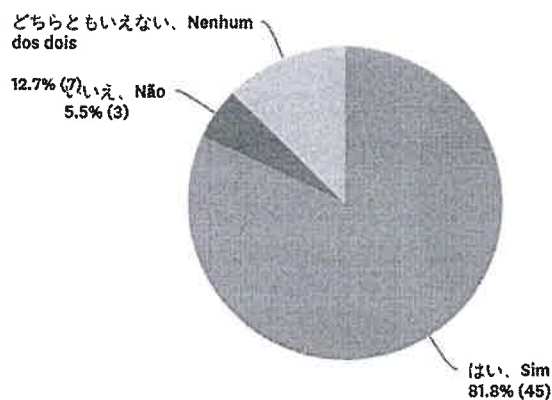
Answered: 38 Skipped: 33



Powered by SurveyMonkey

**Q22: ICMS税ST制度がブラジル競争力を阻害していると思いますか？ Na sua opinião a Substituição Tributária (ST) do ICMS está interferindo na competitividade do país?**

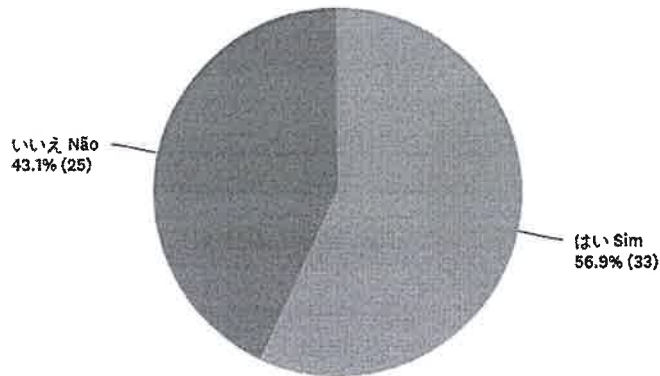
Answered: 55 Skipped: 16




Powered by SurveyMonkey

### Q23: Nos Conformes (サンパウロ州) について、その存在を認識していますか？ Você conhece o programa “Nos Conformes”?

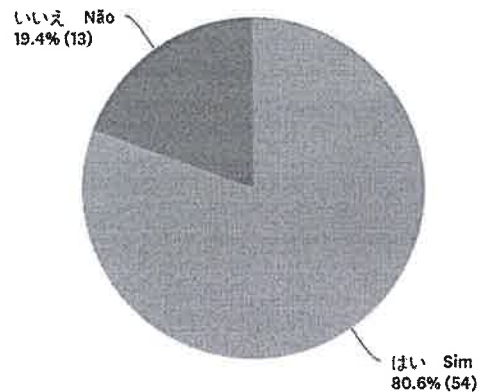
Answered: 58 Skipped: 13



Powered by  SurveyMonkey

### Q25: 現状、貴社の業務はブラジルの移転価格税制の対象となりますか？ Sua empresa está sujeita à tributação de Preço de Transferência ?

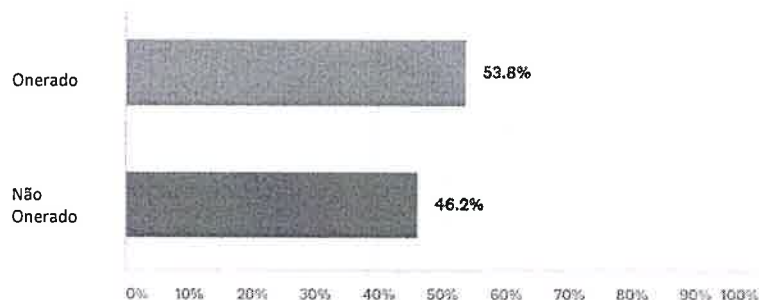
Answered: 67 Skipped: 4



Powered by  SurveyMonkey

Q26: 「はい」と回答された方へ伺います。移転価格税制に係る加算調整を直近3年以内（2016年度～2018年度）で実施していますか？ Se respondeu “sim”, também responder se está onerado imposto adicional relacionado ao Preço de Transferência nos últimos 3 anos (2016 a 2018).

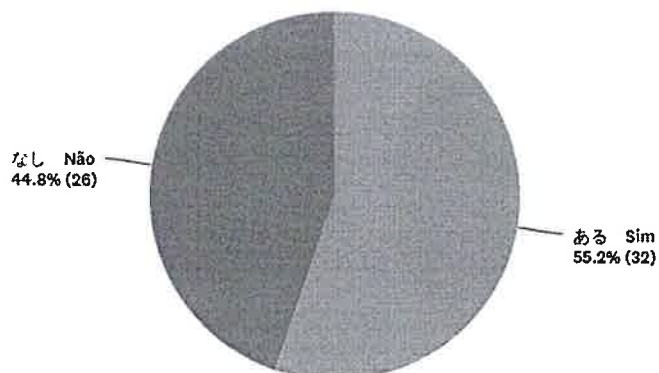
Answered: 52 Skipped: 19



Powered by SurveyMonkey

Q27: ブラジルの移転価格税制適用にあたって困難なことはありますか？ Há alguma dificuldade em aplicar o sistema de preços de transferência do Brasil?

Answered: 58 Skipped: 13



Powered by SurveyMonkey

Q28: ブラジルはOECD加盟国を目指しており、その中で移転価格税制がOECDガイドラインとは異なっている点が1つの論点となっています。移転価格税制がOECDガイドラインに準拠したほうがいいと思いますか？O Brasil pretende ser um país membro da OCDE, contudo, será necessário seguir às diretrizes estabelecidas pela OCDE. Na sua opinião, você acredita que o sistema de preços de transferência brasileira deve adotar os parâmetros da OCDE?

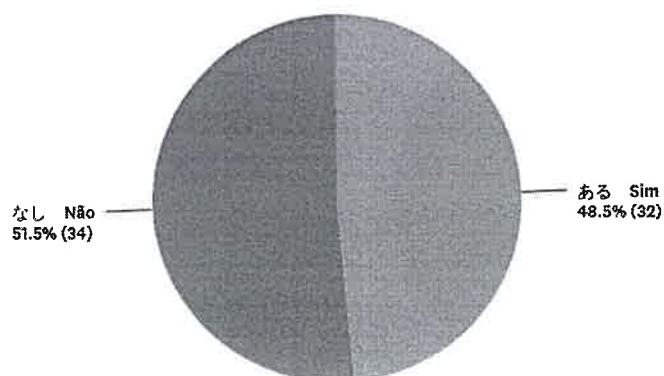
Answered: 60 Skipped: 11



Powered by SurveyMonkey

Q30: 貴社は過去5年以内に税務調査を受けたことがありますか？Nos últimos 5 anos, a empresa foi autuada pela fiscalização tributária?

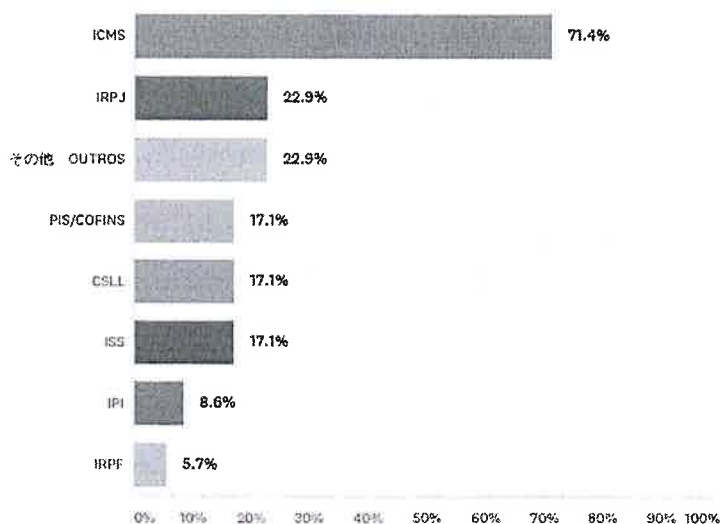
Answered: 66 Skipped: 5



Powered by SurveyMonkey

**Q31: 「ある」と回答された方へ伺います。どの税制についての調査でしたか？ Pergunta para quem respondeu “sim”. A fiscalização foi referente a qual tributação?**

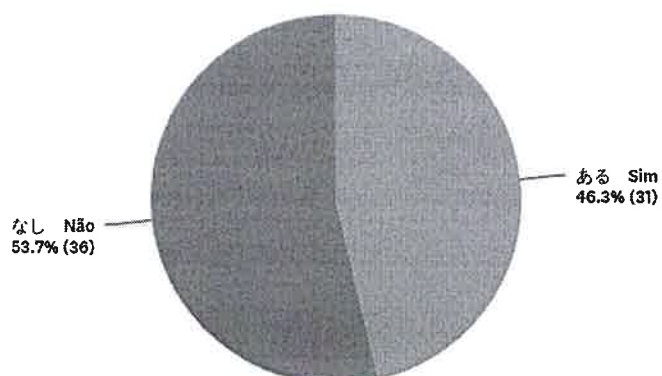
Answered: 35 Skipped: 36



Powered by SurveyMonkey

**Q33: 現在利用している税務インセンティブもしくは利用しようとしている税務インセンティブはありますか？ Está se beneficiando ou pensa em se beneficiar de algum tipo de incentivo fiscal?**

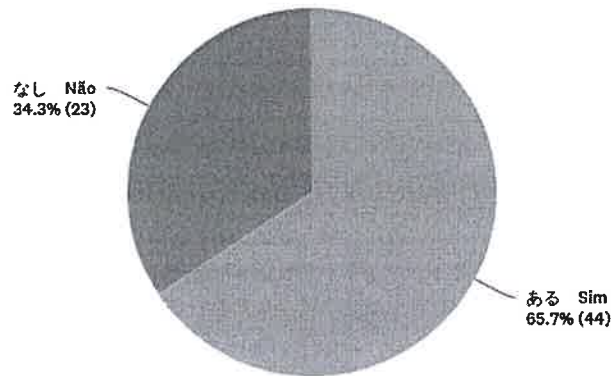
Answered: 67 Skipped: 4



Powered by SurveyMonkey

### Q37: 1 貴社は現在税務訴訟を抱えていますか？ Sua empresa possui processos tributários?

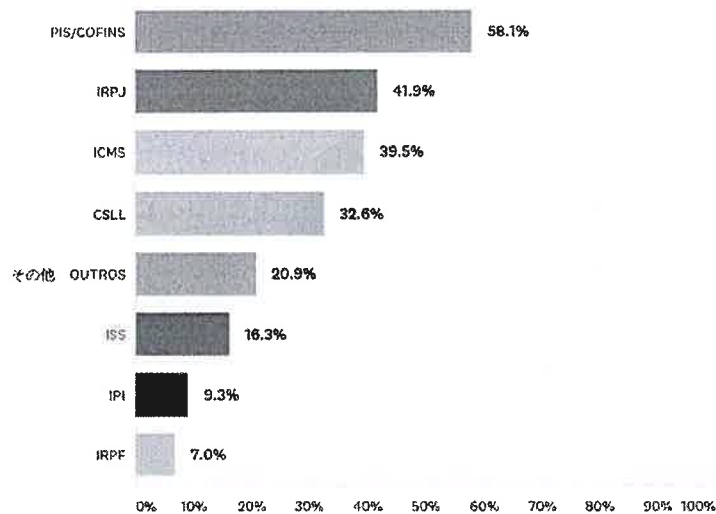
Answered: 67 Skipped: 4



Powered by SurveyMonkey

### Q38: 「ある」と回答された方へ伺います。どの税金についてですか？ Pergunta para quem respondeu "sim". Sobre qual imposto?

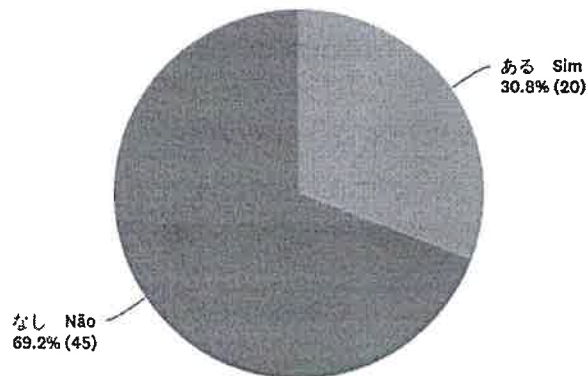
Answered: 43 Skipped: 28



Powered by SurveyMonkey

**Q41: 関連当事者へ支払っているロイヤリティはありますか？ Possui pagamento de royalties para as empresas afiliadas?**

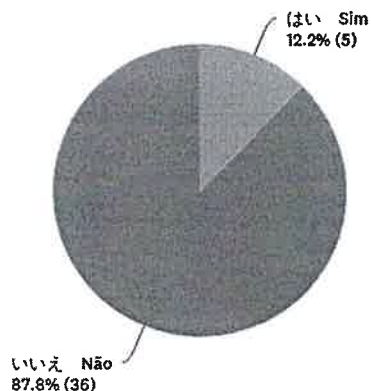
Answered: 65 Skipped: 6



Powered by SurveyMonkey

**Q42: ロイヤリティ損金算入限度額がブラジル税法上定められていますが、その限度額について親会社との間で議論となったことはありますか？ Existe um limite de dedução de royalties de acordo com a legislação tributária brasileira. Informe se já recebeu questionamentos por parte da matriz em relação ao valor limite dedutível?**

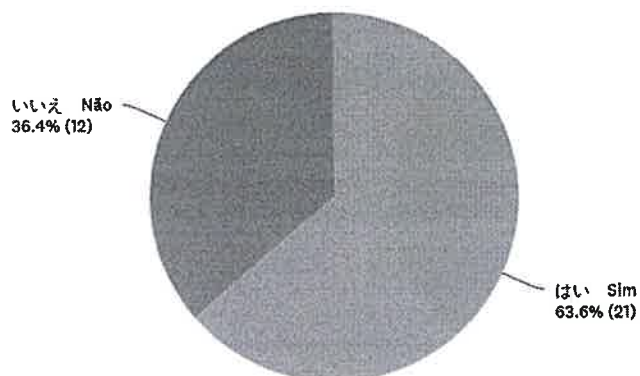
Answered: 41 Skipped: 3



Powered by SurveyMonkey

### Q43: ロイヤリティ契約は、INPI登録されていますか？O contrato de royalties está registrado no INPI?

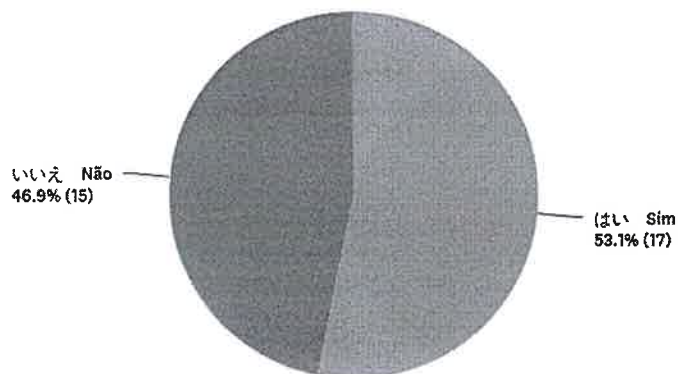
Answered: 33 Skipped: 38



Powered by  SurveyMonkey

### Q44: INPIへの登録は5年となっているかと思いますが、過去その契約をさらに5年間延長されたことはありますか？O contrato registrado no INPI possui validade de 5 anos. Você já solicitou a prorrogação do contrato para mais 5 anos?

Answered: 32 Skipped: 39

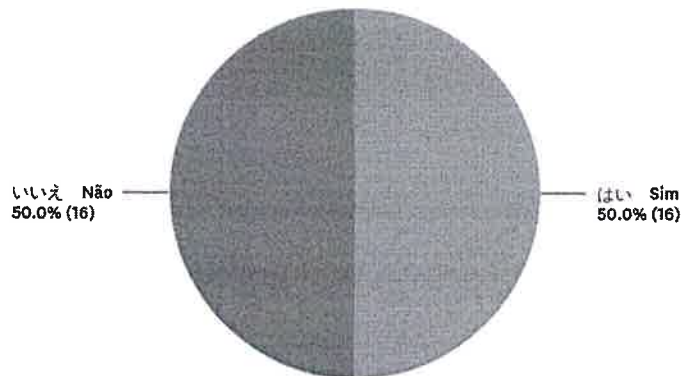


Powered by  SurveyMonkey



**Q45: 更なる契約延長（2回目以降の延長）を望んでいますか？ Você deseja prorrogar mais de 2 vezes?**

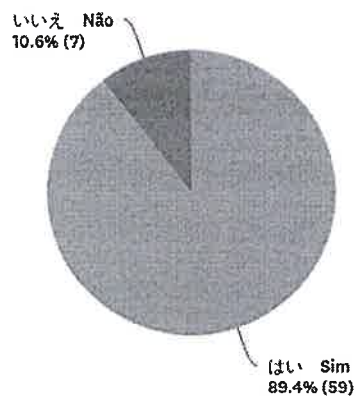
Answered: 32 Skipped: 39



Powered by  SurveyMonkey

**Q47: 税制改正の多さが貴社の税務業務をさらに煩雑、または貴社のコスト増加となっていますか？ As constantes revisões tributárias estão tornando suas operações tributárias mais complicadas ou aumentando seus custos?**

Answered: 66 Skipped: 5



Powered by  SurveyMonkey



# Propostas para Implementação de Maiores Investimentos

( AGIR: Action plan for Greater Investment Realization)

## 1. Tributário ( página 1~3)

- 1 Simplificação do sistema tributário e proteção do contribuinte** ----- página 1 ~ 2
  - Simplificação do sistema tributário complexo, imposto pela União e pelos Estados e municípios ----- 1
  - Melhoria do sistema de consulta prévia ----- 1
  - Estabelecimento de tempo suficiente para ampla divulgação ----- 1
  - Prorrogação do prazo para resposta ao auto de infração ----- 1
  - Garantia da eficácia do sistema de pedido de restituição ----- 1
  - Garantia da eficácia do sistema de compensação ----- 2
- 2 Reforma radical do sistema de ICMS que provoca pressão sobre o cash flow e redução de competitividade das empresas** ----- página 2
  - Absorção dos créditos acumulados do ICMS ----- 2
  - Extinção do Sistema de Substituição Tributária ----- 2
  - Revisão do CONFAZ (medidas para correção da alíquota do imposto sobre transações interestaduais) ----- 2

## **3 Revisão radical do sistema tributário de preço de transferência que leva à perda da competitividade internacional (preço) e da própria viabilidade do negócio** ----- página 3

- Estabelecimento do sistema tributário de preço de transferência em conformidade com as regras da OCDE ----- 3
- 4 Facilitação da introdução de tecnologia visando fortalecimento da competitividade internacional (tecnológica)**
  - Simplificação e aceleração do trabalho prático de registro relacionado a contrato de assistência técnica ----- 3
  - Correção da cobrança do imposto sobre serviços sobre royalties ----- 3
  - Introdução de tecnologia com valor agregado mais alto ----- 3

## 2. Aduaneiro ( página 4)

- 1 Agilização, flexibilização, simplificação dos trâmites aduaneiros** ----- página 4
  - Serviço de inspeção rápida nas Linhas Amarela e Vermelha ----- 4
  - Realizar a redução no tempo de desembaraço aduaneiro promovido pelo programa OEA e aprovação mútua do regime de OEA entre o Brasil e o Japão. ----- 4

- Elucidação das regras de aplicação da isenção das multas relativas à licença de importação ----- 4
- Melhoria da ética do trabalho ----- 4
- 2 Garantia da transparência e da imparcialidade institucional**
  - Divulgar as informações relativas ao sentido do regime e da forma de uso do dinheiro ----- 4

## 3. Competitividade Industrial e Desenvolvimento de PMEs & Departamento – Automotivo ( página 5 ~8)

- 1 Elaborar iniciativas industriais para reforçar a competitividade dos fornecedores brasileiros** ----- página 5
  - Plano de promoção da indústria automobilística ----- 5
- 2 Promover a cadeia produtiva automotiva (Visando o aumento do conteúdo local)** ----- página 5 ~ 7
  - Promover a introdução de tecnologia com maior valor agregado ----- 5
  - Promover a introdução de equipamentos de especificações melhores ----- 5
  - Promoção do treinamento de pessoal ----- 6
  - Atração de pequenas e médias empresas japonesas ----- 7

## **3 Proteção ao direito de propriedade intelectual no Brasil** ----- página 8

- Agilizar o registro de propriedade intelectual e aumentar a qualidade ----- 8

## 4. Infraestrutura ( página 9 ~10 )

- 1 Melhoria do ambiente de investimento em infraestrutura para investidores estrangeiros** ----- página 9
- 2 Redução de atraso na conclusão de obras** ----- 9
- 3 De forma geral, implementação de regras de compliance nos projetos de infraestrutura** ----- 9
- 4 Auxílio na modelagem dos projetos** ----- 9
- 5 Melhoria do ambiente de investimento em infraestrutura para investidores estrangeiros** ----- 10
- 6 Incentivo ao uso eficiente de energia** ----- 10
- 7 Melhoria de legislação/regras para uso eficiente de energia**
  - Introdução de legislação e incentivo para promover tecnologia avançada para uso eficiente de energia ----- 10
  - Proposta de melhoria da avaliação de conformidade quanto à economia de energia ----- 10



## Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR:Action plan for Greater Investment Realization) Grupo de Trabalho - Tributária

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	Nº	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecer a competitividade das empresas
	Simplificação do sistema tributário complexo, imposto pela União e pelos Estados e municípios	Redução do custo operacional e risco tributário desnecessário para atender ao sistema tributário complexo e abrangente	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Caso não se tenha familiaridade com o sistema tributário complexo de impostos federais, estaduais e municipais, não se perdem os benefícios como também pode se violar a lei de governança e, independentemente de as intenções serem boas ou más, é possível levar muita considerável e sofrer danos desnecessários nos resultados da empresa.</li> <li>Tem sido necessário despendido custos elevados para se assegurar mão de obra ou para contratar consultores a fim de fazer frente ao sistema tributário complexo e ao alcance de suas alterações.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desejamos fortemente a integração dos impostos federais e estaduais bem como a integração dos itens de taxação.</li> <li>Com relação ao sistema tributário complexo, solicitamos a elaboração de um manual que explique tudo de maneira consistente, sem fazer distinção entre impostos federais e estaduais; ou o aperfeiçoamento na prestação de informações em sites de órgãos competentes, incluindo páginas em inglês. Quanto a esse ponto, caso haja solicitação do governo brasileiro, desejamos estudar a possibilidade de colaboração de setores públicos e privados do Japão na confecção de mídia para divulgação oficial sobre assuntos fiscais.</li> <li>Desejamos que as disposições da legislação tributária vigente sejam aplicadas de modo que possa ser preservado nas empresas o espírito de estar em conformidade com as leis, por exemplo, concedendo isenção ou redução substancial de multa quando um contribuinte bem-intencionado, que não pretende praticar sonegação ou evasão fiscal, toma iniciativa para corrigir erros. Embora haja legislação tributária que estabelece esse tipo de tratamento, existe o reconhecimento de que na prática ela não é aplicada, havendo muitos casos em que aos juros são acrescidas multas. Se a razão para isso é a "dificuldade para julgar se a intenção da empresa é boa ou má", desejamos que sejam estabelecidos requisitos para "empresa bem-intencionada", baseados em fatos objetivos como histórico das declarações do passado, e que empresas bem-intencionadas que voluntariamente comunicam o erro antes de terem suas falhas apontadas pelos órgãos competentes não recebam o mesmo tratamento daquelas que fizeram declaração de correção com más intenções ou porque foram obrigadas a isso. Desejamos que, desse modo, haja esforços por aplicação da lei segundo o espírito que norteou seu estabelecimento.</li> </ul>
	Melhoria do sistema de consulta prévia	Melhoria visando um sistema de consulta prévia em que é garantida a confiabilidade das informações sobre o contribuinte	2	Há situações em que, mesmo que se consultem especialistas sobre como adequar-se ao sistema tributário complexo, não se obtém resposta ou então as opiniões divergem. E caso se pergunte ao órgão tributário competente, como existe a possibilidade de o nome da empresa ou o conteúdo da consulta serem aproveitados em fiscalização tributária, não é possível sequer fazer consulta prévia e, como consequência, há casos em que acaba sendo feita declaração errada, sujeita a multa.	Como medida de proteção de empresas que procuram lidar de maneira sincera com questões tributárias, ao mesmo tempo que solicitamos melhoria visando um sistema aberto de consulta prévia que não gere posteriormente desvantagens ao contribuinte, desejamos o estabelecimento de regras padronizadas de aplicação de legislação (melhoria do sistema de consulta baseado no decreto nº 7.235 de 1972). Quanto a esses pontos, caso haja solicitação do governo brasileiro, desejamos estudar a possibilidade de colaboração de setores públicos e privados do Japão na construção desse sistema.
Simplificação do sistema tributário e proteção do contribuinte	Estabelecimento de tempo suficiente para ampla divulgação	Estabelecimento de tempo suficiente para ampla divulgação da revisão de legislação tributária, do decreto ministerial ou de circular do secretário geral desde a sua promulgação até a entrada em vigor, bem como realização de atividades de divulgação ampla mediante webistes, seminários e diversos tipos de publicação.	3	Como há frequentes mudanças no sistema tributário, é necessário sempre prestar atenção às alterações na legislação. E como é curto o período entre a publicação e a entrada em vigor (há casos em que a lei entra em vigor na data de sua publicação), quando ocorre alteração na legislação relacionada há de repente uma enorme carga de trabalho e, como consequência, há casos em que acaba sendo feita declaração errada, sujeita a multa.	Na revisão das leis ou na publicação de nova legislação, levando em consideração a carga para implantação na prática e as possibilidades de adequação, solicitamos que haja de antemão conversa suficiente com cada ramo de negócio (com cada federação, por exemplo) e que a resolução seja adotada somente após obtido um acordo. E desejamos ainda que, em cima disso, seja feito o anúncio antecipado da legislação, levando em consideração o período de preparação das empresas, e que posteriormente as regras sejam aplicadas segundo o cronograma planejado.
	Prorrogação do prazo para resposta ao auto de infração	Extensão do prazo para resposta ao auto de infração a fim de que a empresa possa fazer estudo cuidadoso sobre seu conteúdo	4	No sistema vigente, exige-se a apresentação da impugnação ou do contencioso tributário dentro de 30 dias depois de receber o auto de infração, e se a empresa não fizer isso, assume-se que ela aceitou o conteúdo da correção. Em períodos como o final do ano em que há feriados mais prolongados ou quando se recebe o auto de infração sobre questões em que há necessidade de ajustes entre empresas do mesmo grupo, há muitos casos em que não se consegue tomar decisão dentro de 30 dias.	Solicitamos a criação de um mecanismo pelo qual, antes de ser emitido o auto de infração, seja possível obter oportunidade para explicação prévia e consulta adequada ao órgão competente. E pensando nos casos em que não há explicação suficiente antes da lavratura do auto de infração, ou nos casos em que a época coincide com feriados oficiais, solicitamos que seja estabelecido um período razoável de prorrogação até que a empresa possa definir as diretrizes a seguir. Juntamente com isso, solicitamos maior leque de opções após o recebimento do auto de infração (por exemplo, oportunidade para discutir assunto com o órgão competente antes da apresentação da impugnação).
	Garantia da eficácia do sistema de pedido de restituição	Aceleração da restituição do imposto pago e esclarecimento do processo de restituição (incluindo a especificação dos documentos a serem apresentados)	5	Os direitos reconhecidos não funcionam na prática e o processo para o exercício desses direitos também não é claro. Quando surge a situação em que uma empresa faz jus à restituição do imposto pelo governo federal, incluindo as contribuições sociais, é reconhecido o direito de compensar, mas também de pedir a restituição. A resposta do órgão competente, porém, é ambígua e confusa e, como consequência, por muitos anos a restituição não é feita e o sistema de pedido de restituição não funciona na prática. Dependendo do desempenho da empresa, há casos em que ela necessita não (da) compensação, mas da restituição do imposto já pago, e o fato de o sistema de restituição não estar funcionando exerce grande impacto sobre a situação financeira das empresas.	Quanto à questão dos impostos indiretos cuja restituição está atrasada, solicitamos que seja instituída uma reunião consultiva periódica de órgãos competentes para esclarecer os motivos desse atraso e que se dê orientação, com agilidade, quando a causa estiver nas empresas. E que se procure solução rápida quando a causa estiver no órgão administrativo, estabelecendo assim a estrutura necessária para que a restituição seja efetivada o quanto antes. Por outro lado, solicitamos correções e melhorias, para o aumento da eficácia, nos casos em que há apenas o sistema de compensação, portanto onde não há sistema de restituição. sistema de compensação, como meio a ser utilizado, e aqui também se veem ocasionalmente casos em que a eficácia não é garantida, solicitamos a correção. (abaixo)

## Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR:Action plan for Greater Investment Realization) Grupo de Trabalho - Tributária

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	Nº	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhorias para fortalecer a competitividade das empresas
	Garantia da eficácia do sistema de compensação	Esclarecimento de regras de compensação entre os vários itens de taxa, a começar pelos impostos federais (incluindo a especificação dos documentos a serem apresentados)	6	Com relação à compensação dos diversos tipos de impostos indiretos e diretos, não está claro quando é possível a compensação e quando não, nem se sabe ao certo quais os documentos necessários para a compensação; e, mesmo que se faça o requerimento após consulta ao órgão competente, leva-se muito tempo, de modo que na prática é impossível obter a compensação.	Desejamos fortemente a construção de um mecanismo que não gere retenção de crédito (em especial, algum dispositivo sobre a alíquota de imposto indireto relacionado ao ICMS). Quanto ao aproveitamento de créditos, solicitamos a ampliação dos meios de compensação de créditos retidos de impostos estaduais, como, por exemplo, o reconhecimento de compensação integrada de impostos federais e estaduais (apertamento do sistema de compensação). Desejamos também a melhoria do sistema de crédito, tal como o estabelecimento de medidas especiais em relação aos ramos de negócio em que estruturalmente é mais fácil ocorrer a retenção de créditos (por exemplo, redução de alíquota ou prorrogação do prazo para pagamento do imposto até o momento da venda do produto).
	Absorção dos créditos acumulados do ICMS	(1) Uniformização da alíquota do ICMS entre os Estados (2) Criação do sistema de compensação com outros impostos e restituição em dinheiro (3) Garantia da eficácia do "regime Especial de ICMS" do Estado de São Paulo (4) Ampliação do sistema de drawback (5) Prorrogação do prazo de pagamento do ICMS relacionado a importação de material produtivo até o momento da expedição (6) Expansão do período de direito ao crédito	7	Entre as empresas exportadoras e as que realizam muitas transações interestaduais, observam-se muitas firmas que têm créditos acumulados de ICMS, e isso tem contribuído para piorar o cash flow das companhias. Como meios para absorção, a legislação reconhece usos em transferência do contribuinte para outra instalação, ou transferência para companhia do mesmo grupo com a qual tem relação de capital ou pagamento para fornecedores, mas como todas as empresas têm muitos casos de créditos acumulados, não conseguem aproveitá-los na prática, e o sistema não tem sido eficaz. No Estado de São Paulo, existe o Regime Especial de ICMS, sistema pelo qual é possível destinar os créditos acumulados ao pagamento do ICMS por ocasião da importação de mercadorias, como, porém, o processo de requerimento é complexo, é necessário muito tempo até a aprovação e na prática ele não pode ser aproveitado. Passados os 5 anos da prescrição, não há outra coisa a fazer senão considera-los contabilmente como perda e, por isso, a absorção da perda do crédito representa não só redução do caixa como também um grande problema que exerce influência sobre a própria administração da empresa.	(1) Como o sistema leva as empresas exportadoras e as que realizam muitas transações interestaduais a ter estruturalmente créditos acumulados de ICMS, solicitamos que haja unificação de alíquotas entre os Estados mediante medidas do CONFAZ, e que haja revisão do sistema a fim de que não haja acúmulo de créditos. (2) Solicitamos a criação de um sistema em que se possa obter restituição em dinheiro, não se limitando ao método atual de compensação. (3) Quanto ao Regime Especial de ICMS, já sistematizado no Estado de São Paulo, solicitamos a simplificação e a aceleração dos trâmites para requerimento a fim de que o processo caminhe rapidamente e o sistema seja eficaz. (4) Para a absorção dos créditos gerados por negócios de exportação, solicitamos a simplificação do sistema de drawback, aumentando sua eficácia. (5) Como é necessário tempo considerável desde a importação do material produtivo até sua expedição passando pelo processo de produção, o pagamento antecipado do ICMS tem constituído fardo pesado sobre o cash flow dos produtores. Quanto ao ICMS relacionado à importação de matéria prima por produtores, solicitamos o diferimento do pagamento do imposto até o momento da expedição dos produtos. (6) Enquanto as medidas acima vão sendo colocadas em prática e a absorção dos créditos é facilitada, solicitamos que se procure a expansão do período de direito ao crédito fixado atualmente em 5 anos.
Reforma radical do sistema de ICMS que provoca pressão sobre o cash flow e redução de competitividade das empresas	Extinção do Sistema de Substituição Tributária	Migração para o sistema em que em cada etapa de circulação de mercadoria cada distribuidor recolhe o imposto de acordo com o valor agregado	8	No sistema de Substituição Tributária, há muitas situações em que a quantia de valor agregado definida pela Receita Federal (marque legal) está dissociada do preço real de mercado e, nesse caso, a empresa que se encontra na etapa intermediária da cadeia de circulação é obrigada a arcar com carga tributária maior que a correta. Por essa razão, como muitos distribuidores ajustam a quantidade adquirida nos casos em que o lucro sofre pressão, a receita do produtor também sofre influência negativa. E como não funciona o incentivo para vender por quantia inferior ao valor agregado, o preço final de venda no varejo tende a ficar mais alto e o consumidor também tem desvantagens. Além disso, não fica claro se o crédito retido pelo produtor será restituído (compensado) corretamente e, se o período de retorno se alongar, não só surge a carga dos juros como também há o grande risco de não ser recuperado no caso de o comprador do produto falir.	(1) No sistema atual, o ICMS, que na verdade deve ser arcado pelo consumidor final e recolhido pelo varejista, é estimado no seu todo e cobrado no momento da primeira transação. Diz-se que esse sistema foi introduzido para prevenir as pequenas sonegações de imposto em cada etapa de circulação de mercadoria, mas impõe fardo excessivo sobre o produtor que se torna o contribuinte substituído e é irracional do ponto de vista de carga tributária adequada. Devido a esse sistema, a competitividade do produtor é reduzida e o desempenho das empresas sofre impacto negativo, mas entendemos que esse não é o objetivo da autoridade competente. Solicitamos que sejam estabelecidas estruturas de inspeção e disposições punitivas para prevenir as pequenas sonegações e que se faça a migração para o sistema no qual em cada etapa de circulação de mercadoria cada distribuidor recolhe o imposto de acordo com o valor agregado real. (2) Como medida de curto prazo até que seja adotada a ação acima, solicitamos que haja revisão urgente do valor agregado que não corresponde à realidade. Quanto a esses pontos, caso haja solicitação do governo brasileiro, desejamos estudar a possibilidade de colaboração de setores públicos e privados do Japão na construção de metodologia de tributação em etapas do ICMS e na construção de estrutura de inspeção e detecção visando a prevenção de pequenas sonegações.
	Revisão do CONFAZ (medidas para correção da alíquota do imposto sobre transações interestaduais)	Exclusão dos produtos nacionais da lista de itens tributados do CONFAZ	9	Por meio dessa medida, dependendo do produto, a alíquota do ICMS sobre artigos importados das empresas concorrentes chega a 4%, havendo casos em que os produtos nacionais no mercado brasileiro perdem competitividade em matéria de preço de venda (a alíquota normal de ICMS é de 1,2%).	Para que não se perca o esforço empresarial do produtor nacional pelo fato de a competitividade em preço de venda de produtos nacionais (produtos manufaturados, cujo código NCM sofre modificação) ser inferior à dos produtos importados, solicitamos que os artigos produzidos no Brasil sejam excluídos da lista dessa medida.



## Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR>Action plan for Greater Investment Realization) Grupo de Trabalho - Tributária

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	Nº	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecer a competitividade das empresas
Revisão radical do sistema tributário de preço de transferência que leva à perda da competitividade internacional (preço) e da própria viabilidade do negócio	Estabelecimento do sistema tributário de preço de transferência em conformidade com as regras da OCDE	Extinção do atual sistema tributário de preço de transferência e estabelecimento de novo sistema em conformidade com as regras da OCDE	10	O sistema tributário de preço de transferência revisado em 2012 ainda não está em conformidade com as orientações da OCDE sobre preço de transferência e presença de método de cálculo e alíquota peculiares ao Brasil. E esse sistema, não só possui pontos complexos, com detalhes obscuros, como também é de difícil compreensão para o capital estrangeiro em consequência de revisões com sucessivas tentativas mal-sucedidas de corrigir erros. Hoje as empresas, com destaque para as companhias japonesas, que têm oferecido aos clientes a preços razoáveis os mais diversos produtos que incorporam a mais avançada tecnologia do mundo, desenvolvem o seu fluxo de negócio, que consiste em planejamento, pesquisa e desenvolvimento, compras, produção, marketing, venda e administração, no plano multinacional, incluindo seus fornecedores, não seguindo normalmente um modelo de negócio em que tudo se completa dentro de um único país. Por outro lado, o sistema tributário brasileiro de preço de transferência não só exige muito tempo e despesa para a declaração, como também fixa a margem de lucro definida por lei numa taxa mais elevada em comparação com outros países, obrigando-nos a descrevê-lo como um sistema rígido em que é impossível incorporar os progressos e as mudanças velozes dos negócios internacionais. Atualmente, por causa do sistema tributário brasileiro de preço de transferência, muitas empresas japonesas hesitam em iniciar operações no Brasil e, mesmo entre as empresas que já operam no País, muitas adotam a configuração segundo a qual evitam realizar atividade produtiva no Brasil em que, por causa da cadeia de suprimentos no fluxo de negócio, surge inevitavelmente a necessidade de compra de empresas do mesmo grupo, e preferem vender diretamente de outros países para terceiros no Brasil a fim de fugir do sistema tributário de preço de transferência. Pode-se dizer que é um sistema que atrapalha a liberdade da estratégia de crescimento saudável e a maximização do lucro das empresas.	Pensamos que para resolver esse problema é necessário não apenas fazer uma emenda da legislação atual com mudanças superficiais de algumas palavras e frases, mas, sim, estabelecer uma nova legislação radicalmente reformada, baseada nas orientações da OCDE. No atual sistema tributário brasileiro de preço de transferência, para se fazer importação de alguma empresa do mesmo grupo, em termos operacionais quase não há outra coisa a fazer senão aplicar o método Preço de Revenda Menos Lucro (método PRL), sendo exigida a utilização da margem de lucro definida por lei para cada ramo de negócio e do método de cálculo por item, e não sendo reconhecido e observado o sistema de OCDE. O sistema atual não leva absolutamente em consideração o equilíbrio com a margem de lucro de empresas do mesmo grupo localizadas em outros países nem a situação atual dos negócios internacionais. Também em outras partes do sistema existem muitos pontos que não estão em conformidade com as orientações da OCDE sobre preço de transferência, e o custo administrativo para fazer declaração segundo o método peculiar do Brasil, o elevado custo de cálculo por item e o risco de cobrança posterior de impostos de exercícios anteriores pelas autoridades fiscais, têm sido um fardo muito pesado para as empresas. Além disso, em setembro de 2014 as orientações da OCDE foram revisadas parcialmente e tornou-se obrigatório o relatório por país. As empresas japonesas que operam no plano multinacional passarão a obedecer a esse sistema. Por meio desse relatório, um quadro completo dos negócios passa a ser apresentado anualmente às autoridades fiscais, informando o lucro das empresas que operam multinacionalmente obtém em que países e quanto imposto elas pagam. Isso é motivo de preocupação, pois se uma empresa desenvolve negócios no Brasil ou estuda a possibilidade de fazê-lo, a margem legal de lucro, estabelecida de maneira peculiar no Brasil, será comparada à margem real de lucros em outros países, tornando mais evidente ainda o desequilíbrio dessa taxa de lucro, aumentando o risco de ser considerada transferência de lucro e sofrer tributação por parte da autoridade tributária de outras nações. A combinação desse custo e risco não só constitui grande entrave para início de operação no Brasil, como também pode reduzir a atividade produtiva das empresas que já operam no País. Isso pode se tornar também causa da aceleração da oligopolização por uma parte das empresas já presentes bem como de aumento da inflação. A extinção do sistema vigente pode temporariamente provocar redução de receitas fiscais. Pensando, porém, em longo prazo, deve trazer aumento de receitas fiscais pelo fato de muitas empresas estrangeiras, inclusive as japonesas, desenvolverem operações no Brasil e efeturem mais investimentos. Temos a convicção de que a construção de um ambiente em que produtos de alta qualidade são fornecidos de modo estável ao povo brasileiro a preços mais razoáveis, num mercado caracterizado por uma competição justa, proporcionará desenvolvimento saudável da economia brasileira.
		Simplificação e aceleração do trabalho prático de registro relacionado a contrato de assistência técnica	11	O processo de registro no INPI é complexo e gasta-se muito tempo cada vez na explicação da tecnologia introduzida, dificultando a transferência de dinheiro. E também os requisitos para aprovação da prorrogação do contrato não são claros e, como no momento do requerimento da prorrogação (quando estiver se esgotando o período inicial de contrato [5 anos]) e decidido se o pedido é aceito ou não, não resta opção senão elaborar plano de recuperação do investimento que pressupõe período de 5 anos, o que produz como resultado a conclusão de que não é viável, de modo que não se consegue fazer a transferência de tecnologia, e inventivo a produção nacional.	Como por ocasião do registro no INPI gasta-se muito tempo na explicação de detalhes sobre a novidade e o valor da tecnologia em questão, solicitamos que se planeje aumentar o número de encarregados e, ao mesmo tempo, realizar periodicamente treinamentos para esses encarregados, tendo como objetivo a aquisição de conhecimento sobre tecnologia de ponta em cada ramo de negócio. Quanto a esse ponto, caso haja solicitação do governo brasileiro, a Câmara de Comércio e Indústria Japonesa deseja estudar a possibilidade de colaborar na elaboração do programa desses treinamentos e no envio de instrutores. Também solicitamos o esclarecimento dos requisitos para a prorrogação do contrato e, para que no momento do requerimento inicial do registro já seja possível visualizar se o pedido de prorrogação será aceito ou não, solicitamos que esses requisitos para aprovação sejam organizados num manual, incluindo exemplos concretos.
		Correção da cobrança do imposto sobre serviços sobre taxa de uso do know-how técnico, que traz grande dificuldade para retorno de royalties	12	Em alguns municípios o pagamento de royalty é considerado pagamento de compensação pelo serviço, e têm surgido casos em que é exigido ISS (imposto sobre serviços), trazendo grande impacto sobre plano de recuperação de investimento	No Brasil, existe na lei complementar uma lista de atividades sobre as quais é cobrado o ISS, e a transferência do direito de uso de marca é sujeito a esse imposto, mas o royalty não. Para que não surjam dúvidas na interpretação da legislação como nos casos que têm ocorrido em alguns municípios, solicitamos que através de legislação e outros meios seja amplamente divulgado aos governos que o pagamento de royalties não está sujeito ao ISS.
		Introdução de tecnologia com valor agregado mais alto	13	O prazo para recuperação de royalty normalmente é de 5 anos e, mesmo que se aprove sua prorrogação, a recuperação do investimento só é possível no máximo em 10 anos. Quando se pensa em transferência de tecnologia com vida longa e que custa a ficar ultrapassada ou em tecnologia necessária para fabricar produtos de ciclo de vida relativamente breve, tanto num caso como no outro por causa do prazo para pagamento de royalty e devido ao regulamento de taxa, não se obtém retorno de investimento compatível com a tecnologia, e a consequência tem sido postergação da transferência. Enquanto persistir essa situação, será difícil elevar o nível técnico das empresas brasileiras e sua competitividade internacional nunca será alta.	Mesmo que não seja possível tratar toda a indústria da mesma maneira, com relação a tecnologia que contribui para desenvolvimento da infraestrutura social (como energia elétrica e água) ou que está relacionada a indústria que fortalece a promoção, ou a tecnologia que é transferida com um valor definido de investimento, solicitamos que por determinação do Ministério da Fazenda a regulamentação seja eliminada ou relaxada, autorizando a ampliação do prazo para pagamento ou o aumento dessa taxa, a fim de elevar dramaticamente a competitividade industrial do Brasil por intermédio da tecnologia.





Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR:Action plan for Greater Investment Realization)  
Grupo de Trabalho - Aduaneiro

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	N°	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecer a competitividade das empresas
Agilização, flexibilização, simplificação dos trâmites aduaneiros	Serviço de inspeção rápida nas Linhas Amarela e Vermelha	Assegurar uma previsibilidade definindo um número diário de processamento dos funcionários aduaneiros ou aumentando o número de fiscais.	1	Na fiscalização aduaneira nas linhas amarela e vermelha, é difícil ter uma previsão do tempo de desembaraço alfândegário porque, por exemplo, as instruções diferem de fiscal para fiscal, o que acaba fazendo com que as empresas atrase o plano de produção ou terem de constituir um estoque adicional. Este é um fator que gera elevação no custo de produção, por causa da sobrecarga dos custos elevados de armazenagem, e diminuição da competitividade empresarial.	Para elevar o efeito econômico da administração empresarial brasileira gostaríamos que sejam implementados programas para agilizar o desembaraço aduaneiro ou garantir a previsibilidade do tempo de desembaraço por meio do aumento do número de funcionários aduaneiros nas linhas amarela e vermelha e da definição de um número diário de processamento para cada fiscal. Se o Governo Brasileiro assim desejar, gostaríamos de estudar a possibilidade de solicitar a colaboração do Governo Japonês nas atividades de agilização dos exames aduaneiros.
	Realizar a redução no tempo de desembaraço aduaneiro promovido pelo programa OEA e aprovação mútua do regime de OEA entre o Brasil e o Japão.	Aumentar o número de empresas certificadas no programa OEA-Conformidade fiscais.	2	Atualmente a linha azul tem número de usuários restringidos por tamanho da empresa, categoria de negócio, histórico de exportação e limite de número, obrigando muitas empresas a passarem pelo processo aduaneiro usual todas as vezes. Graças a isso, as empresas são obrigadas a manterem um estoque presumindo os trâmites das linhas amarela e vermelha, o que eleva seus custos.	O programa de OEA instituído recentemente, prevê a certificação de empresas de importação até o fim do ano para melhorar o fluxo de importação. O aproveitamento deste regime de certificação diminuiria o custo logístico por meio da redução do encargo de armazenagem e consequentemente aumentaria a competitividade empresarial, portanto pedimos que analisem generosamente para dar a oportunidade de uso deste programa ao maior número possível de empresas, incluindo as de pequeno e médio porte. Assim que o programa for posto em prática, a Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil se dispõe a trabalhar para divulgar o e incentivar o uso do programa entre as empresas japonesas no Brasil. Nós também temos grandes expectativas quanto à aprovação do OEA entre o Brasil e o Japão, portanto gostaríamos de trabalhar junto ao Governo Japonês para a concretização do programa.
		Sobre as commodities, elucidação do critério e procedimento necessário para obtenção de multa na nova importação quando da alteração do preço	3	No caso de certos commodities, como produtos químicos, existem casos em que a negociação de preço prossegue durante o transporte marítimo, o que pode ocasionar uma diferença no valor na saída e na chegada do produto. Para estes casos, o Comunicado Nº 07 de 10/04/97 permitia a alteração de preço após embarque, sem multa, porém esta regra foi excluída com o inciso III do artigo 55 da Portaria Secex 17 de 1/12/03. Desde então, não existe uma legislação que corresponde a regra supracitada, exigindo que os importadores façam negociações pontuais com a aduana, resultando no aumento do custo de operação.	Sobre alteração de preço na licença de importação, sabemos que é permitida a alteração de preço sem solicitar nova licença e sem multa quando o valor da alteração está dentro dos 5% do valor para obtenção da licença de importação antes de embarque, sendo esta considerada como mesma carga. Porém, como não existe uma legislação clara sobre este tema, o importador é obrigado a negociar pontualmente com a aduana, mantendo o solicitante (importador) numa situação de insegurança jurídica, causando o aumento no custo de operação. Para manter a coerência nos atendimentos pelo órgão competente em relação a necessidade ou não da nova obtenção de licença, bem como a incidência ou não das multas, solicita-se a elaboração de um regulamento definitivo para tais processos*, e também a elucidação do critério de aplicação, documentos necessários, e procedimento necessário, e divulgar amplamente aos importadores através de folders explicativos disponibilizando-os nos escritórios da aduana e também no site do órgão competente. Solicitamos a regularização deste item para conceder igualdade para todos os importadores, sem depender de negociações pontuais com a aduana.
		Excluir as mercadorias que se tornaram objeto de aplicação de multa depois que saíram do porto	4	As mercadorias que se tornaram alvo de aplicação de multa por revisão do regulamento de licença de importação depois da partida delas do porto não podem ser, com base no próprio regulamento, multadas por falta de licença na hora do desembaraço. No entanto, o SISCOMEX trata-as como passíveis de multa, obrigando as empresas a negociarem com a alfândega toda vez que acontece para removê-las da condição de multa. Esta operação de negociação exige tempo e esforço, ao mesmo tempo que importadoras que não conhecem meios de negociação são obrigadas a pagar multas desnecessárias, elevando o custo de importação e reduzindo a competitividade.	* Quando o valor for maior que 5%, resultando na necessidade de uma nova licença de importação, propõe-se incluir no regulamento a possibilidade de emitir uma licença sem a data da emissão discriminada.
		Melhoria da ética do trabalho	5	O horário de funcionamento estabelecido na alfândega, atualmente, é das 08h às 12h e das 14h às 17h, mas existem fiscais da alfândega que chegam tarde, o que atrasa o trabalho de fiscalização. A demora desnecessária no desembaraço de mercadoria importada gera o aumento dos custos de armazenagem.	Gostaríamos que um novo regulamento operacional seja promulgado ou uma melhoria no programa do SISCOMEX seja feita para que, independente do tamanho da empresa, da experiência de importação e de diálogo da importadora com a alfândega ou da necessidade de negociação caso a caso, tais mercadorias fiquem isentas sistematicamente do alvo da multa. Se o Governo Brasileiro assim o desejar, gostaríamos de estudar a possibilidade de o Governo Japonês colaborar na atividade de cooperação para a melhoria do sistema aduaneiro.
		Divulgar as informações relativas ao sentido do regime e da forma de uso do dinheiro	6	Atualmente, uma das taxas cobradas além da tarifa é a AFRMM e graças a ela existe uma taxa adicional de quase 25% sobre o valor constante no B/L. A proporção que esta taxa ocupa dentro dos encargos tarifários do serviço de comércio exterior a torna um dos grandes fatores que rebatam a competitividade empresarial.	Se por um lado, uma grande sobrecarga é imposta pela AFRMM, a justificativa de sua cobrança e o uso do dinheiro nos tempos atuais não está nada clara. Para que os importadores, que são os contribuintes do presente sistema tributário, possam reconhecer a necessidade desta tarifa, pedimos a transparência de seu uso e, caso mostre ser uma tarifa cuja importância tenha perdido o sentido ou enfraquecido, pedimos a sua extinção ou a redução da alíquota da tarifa para aliviar a carga tributária dos importadores.



Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR:Action plan for Greater Investment Realization)  
Grupo de Trabalho - Competitividade Industrial e Desenvolvimento de PMEs & Departamento - Automotivo

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	Nº	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecer a competitividade das empresas
Elaborar iniciativas industriais para reforçar a competitividade dos fornecedores brasileiros	Plano de promoção da indústria automobilística	Realização de um diálogo público-privado (setor da indústria automobilística brasileira) para aumentar o índice de conteúdo local, promover a transferência de tecnologia e incentivar o aumento da capacidade das fornecedoras e a pesquisa e desenvolvimento, incluindo a discussão do efeito do Programa Inovar-Auto.	1	Atualmente, na visão das montadoras japonesas de automóveis, as capacidades tecnológica, fabril (qualidade, preço e prazo de entrega) e nível da instalação dos fornecedores brasileiros está bem abaixo da média mundial. Isto impede o aumento do índice de conteúdo local das montadoras japonesas. A dependência das peças importadas causa aumento no custo e as montadoras perdem competitividade de exportação.	Com a intenção de desenvolver uma indústria automobilística que, seja mais competitiva com o mercado exterior propomos a criação de um canal de diálogo entre governo e empresas para discutir os esforços necessários, tanto a nível público quanto privado, para fortalecer a competitividade, por meio da conscientização da posição mundial atualmente ocupada pelos fornecedores brasileiros segundo a capacidade técnica e fabril.
		<p>2</p> <p>3</p> <p>4</p>	<p>1. Criação de um regime de financiamento público de longo prazo e baixos juros que possa ser utilizado na renovação de equipamentos, inclusive equipamentos estrangeiros (com nível tecnológico que não pode ser satisfeito com equivalentes nacionais).</p> <p>2. Eliminação do requisito de proporção de conteúdo nacional no programa financeiro do FINAME (Permitir que ele possa financiar inclusive produtos com conteúdo 100% estrangeiro, desde que possua um nível tecnológico que não seja alcançável por um equivalente nacional)</p> <p>3. Possibilitar a importação de um equipamento usado que mantenha um determinado nível de qualidade, independente da existência ou não de um equivalente nacional.</p>	<p>Como incentivo para a inovação administrativa dos fornecedores brasileiros, propomos dar assistência para aumentar a capacidade técnica, informatização, seleção e treinamento de pessoal, prospecção de parceiros, introdução de novos equipamentos e estabilização do fluxo de caixa, além de criar diversos planos voltados às pequenas e médias empresas que possam ser aproveitados pelas fabricantes de autopeças. <u>Se o Governo Brasileiro mostrar interesse, gostaríamos de apresentar as empreitadas da Agência da Pequena e Média Empresa do Japão e as atividades de ajuda administrativa que a JETRO e a Câmara de Comércio e Indústria promove para as pequenas e médias empresas, além de estudarmos a possibilidade de o Governo Japonês dar sugestões de planejamento para a implementação das medidas no Brasil.</u></p> <p>Propomos que nas áreas tecnológicas em que atualmente a indústria de apoio da cadeia produtiva automotiva brasileiro está em nível inferior às dos países, concorrentes principalmente o México, o Governo afrouxe a regulamentação dos direitos autorais, independente da existência ou não de patente, para promover a entrada de uma tecnologia de alta qualidade.</p>	
Promover a introdução de tecnologia com maior valor agregado	Promover a introdução de equipamentos de especificações melhores	Abrandamento da regulação dos direitos autorais da área tecnológica, o que contribuiria para a promoção da cadeia produtiva automotiva.	3	A transferência de tecnologia de alto valor agregado, cuja regulamentação se baseia, em leis internacionais não avança no Brasil porque está dissociada com os padrões internacionais, o que dificulta a recuperação do investimento. Por conta disso, é difícil melhorar a capacidade tecnológica e fabril dos fornecedores, obrigando as montadoras japonesas a importarem muitas das peças exigidas.	Na tentativa de aumentar a qualidade da cadeia produtiva brasileiro, propomos a implementação de um plano de apoio para impulsionar a renovação dos equipamentos de produção de peças dos fornecedores, incluindo equipamentos de origem estrangeira.
		<p>(1) Criação de um regime de financiamento público (com juros subsidiados) que também atenda os produtos estrangeiros;</p> <p>(2) Alteração do método de operação do regime de financiamento vigente;</p> <p>(3) Relaxamento da regulação de importação de equipamentos antigos</p>	4	Os equipamentos de produção que os fornecedores possuem são muito antigos e as montadoras não estão conseguindo obter produtos com a qualidade que atendam as necessidades, obrigando as montadoras a recorrerem aos produtos importados.	<p>1. Criação de um regime de financiamento público de longo prazo e baixos juros que possa ser utilizado na renovação de equipamentos, inclusive equipamentos estrangeiros (com nível tecnológico que não pode ser satisfeito com equivalentes nacionais).</p> <p>2. Eliminação do requisito de proporção de conteúdo nacional no programa financeiro do FINAME (Permitir que ele possa financiar inclusive produtos com conteúdo 100% estrangeiro, desde que possua um nível tecnológico que não seja alcançável por um equivalente nacional)</p> <p>3. Possibilitar a importação de um equipamento usado que mantenha um determinado nível de qualidade, independente da existência ou não de um equivalente nacional.</p>

Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR: Action plan for Greater Investment Realization)  
Grupo de Trabalho - Competitividade Industrial e Desenvolvimento de PMEs & Departamento - Automotivo

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	Nº	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecer a competitividade das empresas
Promover a cadeia produtiva automotiva (Visando o aumento do conteúdo local)	Promoção do treinamento de pessoal	Planejar e implementar um programa de treinamento técnico para formação de pessoal com alta capacidade técnica na cadeia produtiva automotiva que as montadoras japonesas buscam.	5	Há grande variação na qualidade dos fornecedores e há muitos casos de reprovação de parcerias por rejeição da qualidade. Atualmente existem fornecedores que não satisfazem os requisitos mínimos exigidos pelas montadoras, que por sua vez, são obrigadas a dar orientações e a fazer o gerenciamento de assuntos de níveis muito básicos, ficando impossibilitadas de fornecer a assistência de melhoria de operação da linha de produção, um suporte técnico largamente realizado em outros países. O setor automobilístico possui uma indústria de apoio abrangente e é praticamente impossível que a montadora do final da cadeia gerencie o nível tecnológico do fornecedor da extremidade oposta da cadeia. A responsabilidade de verificar a qualidade do fornecedor da extremidade de baixo da cadeia fica em grande parte por conta do fornecedor primário, porém a capacidade de gerenciamento de muitos fornecedores não são elevados e são incapazes de fazer uma avaliação legítima de qualidade e, por consequência, a montadora é obrigada a depender da importação.	Propomos a iniciativa de fazer um projeto de treinamento (treinamento de técnicos de alto nível) pelo trabalho conjunto do SENAI, das montadoras japonesas e de órgãos de treinamento de pessoal para a indústria como a HIDA (Overseas Human Resources and Industry Development Association), para elevar o nível técnico da cadeia produtiva automotiva brasileira até o padrão global, aumentar o índice de regionalização e aumentar a competitividade internacional do setor. Pedimos, portanto, que adiem o aumento da exigência de índices de conteúdo nacional e de adensamento das etapas fabris prevista no Programa Inovar-Auto até que os projetos de treinamento proporcionem os níveis tecnológico e de qualidade que satisfaçam os requisitos das montadoras.
			6	Para muitos fornecedores, parece haver uma falta de gerentes a quem confiar a definição de horários-hora e cronogramas de trabalho, além do controle do progresso de trabalho, o que dificulta o andamento da produção dentro do planejamento previsto.	Propomos a iniciativa de fazer um projeto de treinamento (treinamento de formação de gerentes) por meio de um trabalho conjunto do Instituto Sindipeças de Educação Corporativa, das montadoras japonesas e dos órgãos de treinamento de pessoal para a indústria como a HIDA, com o objetivo de formar gerentes com capacidade de gerenciamento, administração, produção e controle de qualidade para a indústria de apoio do setor automobilístico brasileiro.
Promover a cadeia produtiva automotiva (Visando o aumento do conteúdo local)		Redução do Custo Brasil nas esferas tributárias, alfandegárias, trabalhistas e logísticas	7	Atualmente existem muitos desafios no ambiente brasileiro de investimento e negócio que são motivos para que as companhias japonesas instaladas no país evitem planejar investimentos agressivos e que as pequenas e médias empresas japonesas hesitem em vir ao Brasil. Pensamos em melhorar cada um desses desafios por meio de diálogos junto a órgãos do Governo Brasileiro para planejar e estimular um melhor investimento ou de intercâmbio de pessoal junto a empresas japonesas. Desejamos trabalhar com o treinamento de pessoal de alta capacidade por meio do incentivo à transferência de tecnologia ou de know-how de ponta das empresas japonesas para elevar a competitividade internacional da cadeia produtiva automotiva brasileiro e aumentar as oportunidades de negócio entre as empresas japonesas e brasileiras.	A Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil dividiu os desafios que muitas empresas japonesas instaladas no Brasil enfrentam no país em cinco setores. A Câmara criou cinco grupos de trabalho em setembro do ano passado para resumir os pontos mais importantes de cada setor em documentos de proposta endereçados ao Governo e ao setor econômico brasileiro. Em março deste ano, os documentos de propostas de melhorias para os cinco setores ficaram prontos. Desejamos, com base nestes documentos, dialogar com os órgãos envolvidos sobre as políticas a serem adotadas. (Ver os detalhes nos documentos de proposta de cada Grupo de Trabalho)
			8	Para as pequenas e médias empresas que possuem recursos limitados como pessoal, bens, dinheiro, equipamentos, poder de informação, etc. é extremamente complicado investir em um país que exige uma carga pesada nos custos tributários, trabalhistas, logísticos, de processos de licenciamento, etc. e uma dificuldade grande na atividade de negócios como levantamento de fundos e prospecção de canais de venda. O atual ambiente brasileiro de negócios inibe a entrada de empresas de pequeno e médio porte com alta capacidade tecnológica que são aquelas que sustentam a cadeia de suprimentos da indústria automobilística na Ásia e na ASEAN.	Atualmente, o Brasil instalou Zonas de Processamento de Exportação e Zonas Francas para a indústria automobilística na região nordeste, mas propomos a instalação de Zonas de Processamento nas redondezas de São Paulo que é o maior mercado consumidor. Ao fazer isso, diminui-se o custo de logística, permite uma cooperação de negócio mais eficiente entre as montadoras, inclusive as ocidentais, além de proporcionar oportunidades de exploração do mercado externo por meio de <i>business matching</i> com fornecedores de melhor qualidade técnica existentes na zona metropolitana. Propomos também que dentro das Zonas de Processamento seja implementado um guichê único de atendimento que concentra diversas prestações de serviço de licenciamento ou centros despachantes para trâmites de requerimentos, além de realizar serviços de <i>business matching</i> para dar assistência às pequenas e médias empresas para funcionarem como polos de incentivo à exportação equivalentes aos existentes nos países da Ásia e da ASEAN que permitem que as pequenas e médias empresas possam se dedicar à própria atividade de produção e negócios. Para fortalecer a competitividade de preço internacional das empresas de cada Zona de Processamento e incentivar a exportação, aumentar a conveniência por meio da simplificação do regime de drawback e conceder benefícios fiscais como a continuidade do programa Reintegra, ou seja, pedimos que forneça incentivos que cheguem a eliminar um dos grandes fatores que aumentam o custo Brasil que é a área trabalhista.



Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR>Action plan for Greater Investment Realization)  
Grupo de Trabalho - Competitividade Industrial e Desenvolvimento de PMEs & Departamento - Automotivo

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	Nº	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecer a competitividade das empresas
	Atração de pequenas e médias empresas japonesas	Incentivo ao intercâmbio e ao <i>business matching</i> entre as empresas japonesas e brasileiras	9	Atualmente há pouca troca de informação e de intercâmbio entre as empresas dos dois países e é difícil prospectar fornecedores, compradores e fabricantes subcontratadas em busca de novas oportunidades de negócio entre companhias japonesas e brasileiras.	Planejamento de programa de missões de inspeção e organização de intercâmbios de negócios de montadoras de automóveis e fornecedores locais para incentivar a entrada de pequenas e médias empresas japonesas no Brasil, além disso, propomos que o Governo Brasileiro faça atividades dinâmicas de atração de empresas como a organização de sessões de explicação sobre o regime das Zonas de Processamento de cada Estado. Para as iniciativas desta natureza, a Câmara de Comércio e da Indústria do Japão e a JETRO oferecerão o suporte que for possível ao Governo Brasileiro. (Exemplo: Em janeiro de 2015, a JETRO convidou interessados da indústria automobilística brasileira ao Japão para realizar sessões de intercâmbio de negócio junto a fornecedores japoneses em Toquio e em Nagoya)
		Incentivar o intercâmbio de técnicos entre os dois países (Redução do tempo de emissão de visto de entrada para técnicos da área da indústria automobilística e o abrandamento dos regulamentos de remessa por transferência de tecnologia)	10	Além da regulamentação da remessa de royalties ser baseada na leis internacionais, é exigido um tempo muito longo para obter o visto para enviar técnicos japoneses que darão suporte ou fazer a transferência tecnológica. Isto cria dificuldades em criar oportunidades de intercâmbio tecnológico entre os dois países e cria barreiras para a transferência de tecnologia de ponta japonesa ao Brasil. A remessa de dinheiro depois do envio do técnico também é muito trabalhoso e demanda uma tarifa que onera o custo do lado da empresa japonesa e desencoraja a transferência de tecnologia.	Desajustes melhorias na emissão de visto tecnológico por meio da simplificação nos trâmites de requisição de entrada e renovação do visto para os técnicos estrangeiros que forem introduzir novas tecnologias ou ajudar a elevar a tecnologia vigente para criar mais oportunidades de intercâmbio técnico entre os dois países e melhorar a indústria de apoio do setor automobilístico brasileiro. Com relação aos comprovantes (de justificativas de remessa) exigidos para realizar a remessa de royalties, pedimos um melhor esclarecimento das normas de aprovação, a agilização dos trâmites de aprovação e abrandamento dos itens exigidos, além de isentar algumas taxas e encargos para criar um ambiente que impulse as atividades de suporte técnico e fortalecer a competitividade da indústria de apoio do setor automobilístico brasileiro.
		Fortalecer o mecanismo de atração de investimentos da APEX (Colocação de um atendente encarregado por empresas japonesas, abertura de um escritório no Japão, etc.)	11	O número de empresas japonesas que vem ao Brasil é muito menor que o da Ásia, ASEAN e México devido aos seguintes fatores que desanimam as pequenas e médias empresas japonesas que estudam em vir ao Brasil: 1. Fontes limitadas de informação sobre os regimes de investimento; 2. Custo de empreendimento caro em comparação a outros países; 3. Falta de oportunidades para a prospecção de parceiros; 4. Custo alto dos lotes industriais; 5. Juros altos.	Propomos a criação das seguintes estruturas como parte do plano de atração que visa dar apoio à vinda do Brasil de pequenas e médias empresas japonesas com boa capacidade técnica. Elas têm como referência as políticas adotadas pelos países da Ásia e ASEAN onde muitas empresas japonesas estão instaladas. 1. Instalar um órgão de promoção de investimentos no Japão (dentro da Embaixada Brasileira no Japão, por exemplo) Instalar um escritório japonês da APEX na Embaixada Brasileira no Japão para funcionar como polo atrator onde as empresas japonesas possam recorrer para obter informações sobre os regimes de investimento existentes, pedir aconselhamentos de investimento, requisitar aprovações de investimento e conseguir oportunidades de intercâmbio com empresas brasileiras instaladas no Japão. 2. Oferecer a estrutura de Shared Service Criar Zonas Especiais com centros de serviço compartilhado que se encarregam de administrar departamentos indiretos como RH, contabilidade ou TI, a fim de criar um polo de promoção de exportação em que as pequenas e médias empresas que possuem recursos limitados possam se dedicar às suas atividades de produção e negócio. 3. Oferta de oportunidades de business matching Para impulsionar a cooperação entre as empresas ou a coligação entre as empresas que contribuem para o fortalecimento da competitividade internacional da indústria de apoio do setor automobilístico, o Governo Brasileiro e as Câmaras de Comércio e Indústria de cada país poderiam contribuir para criar uma base de dados empresarial ou realizar sessões de intercâmbio de serviço e de negócio do tipo negociação cara a cara, para fornecer oportunidades de prospecção de parceiros de negócio para as empresas de pequeno e médio porte do mesmo setor produtivo. 4. Expansão das oportunidades de apoio financeiro ou de tributação preferencial (*) Pedimos a criação de financiamentos públicos e de tributação preferencial para dar apoio às pequenas e médias empresas que possuem pouca força patrimonial e pequena capacidade de captação de recursos. (*) (Exemplos) 1. Tributação de incentivo ao investimento das pequenas e médias empresas; 2. Regime de exceção por dedução da perda financeira do preço de aquisição de ativos depreciáveis de baixo valor; 3. Sistema tributário Anjo (Incentivo tributário especial para a promoção de investimento em negócios de risco); 4. Financiamento para instalação de equipamentos de alta qualidade; 5. Regime de financiamento para investimento em TI; 6. Regime tributário para pesquisa e desenvolvimento; 7. Regime de suporte para conversão adiada de contas a receber; 8. Seguro para comércio exterior.

Plano de Ação para A Realização de Um Investimento Maior (AGIR:Action plan for Greater Investment Realization)  
 Grupo de Trabalho - Competitividade Industrial e Desenvolvimento de PMEs & Departamento - Automotivo

Item Principais	Item Secundários	Item Específico	N°	Impacto da Situação Atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecer a competitividade das empresas
Proteção ao direito de propriedade intelectual no Brasil	Agilizar o registro de propriedade intelectual e aumentar a qualidade	Criar um programa de auxílio ao treinamento para melhorar o conhecimento e aumentar o número da equipe examinadora	12	<p>Enquanto há aumento no número de requerimentos de patente conforme o crescimento econômico, o tempo de requisição e a qualidade do exame de pedidos de patente não satisfazem as necessidades do requerente. O proprietário de propriedade intelectual sente recio na qualidade da proteção brasileira à propriedade intelectual e tende a não fazer um esforço ativo no desenvolvimento de tecnologia no Brasil.</p>	<p>Propomos o aumento da equipe de exame de pedidos do INPI e a realização de oficinas periódicas com o objetivo de assimilar tecnologias de ponta, e assim, melhorar a qualidade do exame. Como parte da atividade de treinamento de pessoal da indústria promovida pela cooperação das montadoras japonesas com o SENAI e o HIDA, gostaríamos de estudar a possibilidade de preparar um curso de capacitação tecnológica no setor automobilístico voltado para os examinadores de propriedade intelectual.</p>

Plano de Ação para Implementação de Maiores Investimentos (AGIR: Action plan for Greater Investment Realization)  
Grupo de Trabalho - Infraestrutura

Atualização: Junho de 2018

Eixo	Tema	Matéria	Órgão de interesse	Período de Implantação	Nº	Impacto da situação atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecimento da competitividade das empresas
Horizontal	Melhoria do ambiente de investimento em infraestrutura para investidores estrangeiros	Incentivo ao desenvolvimento da infraestrutura com permissão de uso de moeda estrangeira (revisão das normas de uso de moeda estrangeira, dentre outros)	Ministério da Fazenda Banco Central		1	As limitadas alternativas para mitigação e/ou redução de riscos cambiais no Brasil são um dos fatores que desestimulam o investimento estrangeiro na infraestrutura do Brasil. Situação atual: 1. A entrada no Brasil de moedas estrangeiras (dólar, iene, euro, etc.) é regulamentada. 2. De um lado, é regra geral que o investimento em infraestrutura (ferrovia, rodovia, portos, geração de energia, etc.) seja calculado com base na moeda local (com exceção de uma parte relacionada à exploração do petróleo). 3. Por outro lado, os investimentos dos estrangeiros são sempre calculados com base na moeda estrangeira o que, aliado ao reduzido número de opções para mitigação e/ou redução dos riscos cambiais, há grande desincentivo para a participação de estrangeiros em projetos de infraestrutura.	O Brasil possui inúmeros projetos de investimento em infraestrutura promissores. Como um meio de fomentar o investimento estrangeiro, propomos a criação de um regime cambial/de investimento que permita a utilização da moeda estrangeira. Solicitamos que modelos utilizados por outros países latino-americanos (conforme abaixo exemplificado) sejam uma referência/paradigma de métodos de redução/mitigação do risco cambial.  No México, os investimentos em moeda estrangeira são muito comuns em projetos de energia elétrica. A existência de uma estrutura de financiamento que permite a utilização de moeda local, assim como de estrangeira, incentiva também a participação de instituições financeiras estrangeiras no financiamento das obras. O México proporciona um elevado grau de liberdade no uso da moeda, permitindo inclusive ao investidor manter no país contas bancárias em moeda estrangeira. Além disso, o mercado financeiro do país montou um ambiente acessível para os estrangeiros investirem em infraestrutura, oferecendo, por exemplo, relativa facilidade de conversão da moeda estrangeira para pesos mexicanos.
Horizontal	Redução de atraso na conclusão de obras	Criação de um órgão de coordenação e determinação de responsabilidades por atrasos	PPI		2	1. É pré-requisito de qualquer projeto de investimento em infraestrutura que as obras sejam finalizadas estritamente de acordo com os prazos, condições e escopo (tanto no aspecto funcional como no de serviços) planejados no início. 2. Dentre os projetos já implementados ou em andamento, observa-se de forma corriqueira grandes atrasos e aumento de custos. Reiteração de tais problemas acarreta em revisão do planejamento e risco de impacto nos valores das tarifas. 3. Grandes atrasos nas obras de infraestrutura é um obstáculo para o desenvolvimento das atividades no Brasil e uma barreira para o planejamento de novos negócios e investimentos em infraestrutura.	Propõe-se a criação de um órgão federal de controle de obras de infraestrutura, com função de identificar os motivos do atraso, poder de coordenar os agentes envolvidos (ministérios, operadores, financiadores, etc.), formular e adotar medidas de solução/mitigação de problemas e autoridade sobre as instituições e agentes envolvidos. Em que pese existir no Estado de São Paulo um órgão dotado de tais funções, existem relatos de agentes envolvidos de que, na prática, ele vem se mostrando pouco eficiente.
Horizontal	De forma geral, implementação de regras de compliance nos projetos de infraestrutura	Regras claras acerca da responsabilização em relação à violação de regras de compliance nos projetos de infraestrutura	PPI		3	Questões passadas relacionadas à violação de regras de compliance, especialmente sobre propinas e corrupções, podem impedir o investimento por estrangeiros. As preocupações dos investidores estrangeiros são: 1. Não liberação de financiamento pelo BNDES. 2. Desqualificação em licitações de projetos nacionais e internacionais em virtude de inclusão da empresa na "lista negra". Exemplo recente: Potencial novo investidor estrangeiro desistiu da linha linha 6 do Metrô de São Paulo.	1. Disponibilização/organização, dentre outros dados, de informações relacionadas ao cumprimento de regras de compliance e de relatórios de investidores em investigação. 2. Regras claras para responsabilização e aplicação de sanções aos antigos sócios e administradores do projeto que eventualmente tiveram problemas de compliance. 3. Em caso de verificação, após a realização do investimento, de existência de problemas passados de "compliance", proteção dos novos investidores que não estiveram envolvidos na prática legal, de forma que eles não sejam afetados, incluindo o oferecimento de garantia por parte do governo de que a não haverá interrupção do financiamento do projeto ou inclusão dos novos investidores na "lista negra".
Vertical		Auxílio na modelagem dos projetos			4	O alto custo logístico é um dos maiores entraves para o desenvolvimento de atividades pelo setor privado brasileiro, de forma que a melhoria do setor logístico deve ser uma	Consideramos como duas as razões que impediram o avanço dos projetos de logística existentes até a fase de licitação: 1. Poucos projetos com estudos detalhados e de qualidade disponíveis no âmbito do PPI/EPL e o uso de PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse) para modelar a maioria dos projetos de logística por meio de doação dos estudos pelos investidores privados e não por meio de estudos contratados pelo governo com consultorias especializadas. 2. Demora na publicação de documento de licitação devido à demora na definição da modelagem, revisão e aprovação de projetos pelo TCU.  Em relação aos projetos em estudo, é essencial que o processo de análise não seja interrompido. Para acelerar o andamento dos projetos, é possível considerar o oferecimento de auxílio por parte das empresas e governo japoneses no processo de modelagem.

Plano de Ação para Implementação de Maiores Investimentos (AGIR: Action plan for Greater Investment Realization)

Grupo de Trabalho - Infraestrutura

Atualização: Junho de 2018

Eixo	Tema	Matéria	Órgão de Interesse	Período de Implantação	Nº	Impacto da situação atual sobre os Negócios	Propostas de melhoria para fortalecimento da competitividade das empresas
Vertical	Melhoria do ambiente de investimento na infraestrutura de logística	Introdução de regras licitatórias que promovam melhoramento da alocação de riscos entre o governo e as entidades privadas e critérios que permita seleção de projetos com base na qualidade	PPI EPL		5	<p>prioridade para o aumento da competitividade internacional do Brasil. O governo brasileiro está atualmente conduzindo 3 projetos de ferrovias (Ferrovias Norte Sul, Ferrogrão e Fiol), além de rodovias e portos. Entretanto, estes projetos encontram-se atrasados em relação ao planejamento inicial.</p> <p>Há, ainda, grande demora na modelagem de projetos que são interrompidos em virtude da troca do representante do poder executivo federal, falta de corpo técnico próprio capacitado e falta de contratação de consultorias especializadas para modelar os projetos em geral. Devido a tais questões, há grande demora na efetiva licitação de um projeto. Não obstante, o governo brasileiro tem se esforçado para dar andamento aos novos planos de logística, como por exemplo o "Plano Nacional de Logística - PNL", divulgada pela EPL.</p>	<p>Em relação às regras licitatórias, entendemos que o aperfeiçoamento dos seguintes pontos promoveria melhoria na qualidade da infraestrutura, o que promoveria a facilitação da forma geral, privilegiando a participação de investidores privados nos projetos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adequação das regras de compartilhamento de riscos</li> <li>2. Risco cambial (conforme mencionado no item 1 acima).</li> </ol> <p>O governo e as empresas japonesas estão envidando esforços para disseminar a infraestrutura japonesa de alta qualidade no exterior, propondo melhoria nas regras de licitação de diversos países, melhorias estas que visam permitir a avaliação dos projetos a partir de uma visão holística que privilegia a redução dos custos ao longo do ciclo de vida do projeto e ampliação da segurança e tecnologia. Neste sentido, propomos a revisão das atuais regras de licitação, especialmente os arts. 45 e 46 Lei 8666/95, que privilegiam somente (ou de forma demasiada) o menor preço, sendo de nenhuma ou pouca relevância a qualidade do bem ou serviço, de forma a permitir ao gestor público a contratação de bens ou serviços com base na qualidade também. Ou agregar uma lei complementar que valorize a qualidade diante do preço.</p> <p>Para tanto, gostaríamos de considerar a possibilidade de oferecer apoio ao governo brasileiro com o envio de especialistas japoneses.</p>
Vertical	Incentivo ao uso eficiente de energia	Incentivo maior ao uso eficiente de energia e de energia renovável.	ANEEL MME Distribuidores de energia		6	<p>Nos parques industriais, existe o risco de corte de energia por falta de fornecimento e instabilidade de tensão elétrica. Para as empresas produzirem produtos com maior qualidade, esperamos melhoria de qualidade do serviço de energia.</p>	<p>Nos parques industriais, existe o risco de corte de energia por falta de fornecimento e instabilidade de tensão elétrica. Como forma de prevenção/mitigação de tais problemas, propomos as seguintes medidas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Introdução de medidores inteligentes e maior promoção da utilização de dados.</li> <li>2. geração de energia renovável (complementação do fornecimento de energia).</li> <li>3. utilização de baterias e sistema de controle para estabilizar tensão elétrica.</li> <li>4. renovação e manutenção de equipamentos básicos para sustentação dos itens acima mencionados.</li> </ol> <p>A partir de exemplos japoneses e de outros países, propomos a implantação de Smart Grid nos parques industriais utilizando os métodos mencionados acima. Caso haja interesse por parte do governo brasileiro, os setores públicos e privados do Japão desejam estudar a possibilidade de cooperação (projeto de demonstração).</p>
Vertical	Melhoria de legislação/regras para uso eficiente de energia	Introdução de legislação e incentivo para promover tecnologia avançada para uso eficiente de energia	ANEEL MME EPE		7	<p>Com o aumento da velocidade do desenvolvimento tecnológico e das mudanças de mercado, a legislação e incentivos tendem a ficar atrasados. Atualmente o mercado demanda a introdução e melhorias na legislação e incentivo nos seguintes setores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Smart Grid</li> <li>* Geração Distribuída</li> <li>* Bateria</li> <li>* Consumer Engagement (TOU)</li> <li>* Demand Side Management (controle de fornecimento)</li> <li>* Carro elétrico, carro híbrido</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Apresentar as atuais atividades legislativas e de incentivo existentes no Japão para a ANEEL e MME</li> <li>2. Caso órgãos como a ANEEL demonstrem interesse, estabelecer um programa de intercâmbio e/ou reunião com órgãos governamentais e empresas japonesas</li> <li>3. Analisar a implementação de projeto de demonstração envolvendo o setor público e privado do Brasil e Japão que utilizam novos incentivos de promoção tecnológica.</li> </ol>
Vertical	Melhoria de legislação/regras para uso eficiente de energia	Proposta de melhoria da avaliação de conformidade quanto à economia de energia	INMETRO		8	<p>Atualmente, os eletrodomésticos, instalações e sistemas (de energia solar) em geral são certificados com o selo do INMETRO (PROCEL, Concept, ENCE), que verifica a sua conformidade quanto à economia de energia, o que vem despertando a consciência das empresas e consumidores sobre a economia de energia.</p> <p>Com o desenvolvimento tecnológico, prevemos o lançamento de produtos com economia de energia em patamares mais avançados. Para a adequada identificação e diferenciação de produtos, é importante promover a atualização das regras de certificação.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Atualizar a classificação de produtos com energia econômica em relação ao produto com maior nível de economia de energia.</li> <li>2. Após a atualização, implementar melhorias específicas sobre nível de economia de energia.</li> <li>3. Propomos um encontro entre empresas com produtos de economia de energia, INMETRO e órgão do governo japonês para discussão e troca de opiniões acerca dos resultados atingidos até hoje e os desafios do futuro.</li> </ol>



# PROPOSTAS PARA A INVESTE SÃO PAULO

MDIC / SCS / DECOS  
52009.000212/2015-03  
26/06/2015



MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR  
SECRETARIA DE COMÉRCIO E SERVIÇOS  
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS  
Esplanada dos Ministérios, Bloco J, Sala 812-B, Brasília (DF), CEP 70053-900.  
Fone: 61-2027-7605 Fax: 61-2027-7871 decos.scs@mdic.gov.br

Ofício n.º 11 / DECOS/SCS/MDIC

Brasília, 25 de junho de 2015.

Ao Senhor  
Fujiyoshi Hirata  
Secretário-Geral  
Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil.  
Av. Paulista, 475 – 13º andar – Bela Vista.  
01311-000 – São Paulo - SP

Assunto: **Propostas para Invest SP**

Senhor Secretário-Geral.

1. Fazemos referência as considerações apresentadas pela Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil no âmbito do "INVESTE SP" propondo a criação de um novo modelo de Zona de Processamento de Exportação (ZPE).
2. Agradecemos as suas contribuições e informamos que já está em tramitação na Câmara dos Deputados, proposta de Projeto de Lei, o PL 5.957/2013, da Senadora Lidice da Mata que propõe uma série de alterações na Lei 11.508 de 2007.
3. Ciente da relevância do assunto em questão, o Ministro Armando Monteiro Neto criou no âmbito do MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, um Grupo de Trabalho para contribuir com eventuais propostas ao PL que está tramitando.
4. Cabe destacar, que várias das propostas encaminhadas por essa Câmara no documento em epígrafe, já estão contempladas no PL em tramitação no Congresso, como por exemplo, a possibilidade de criação de ZPE não apenas em áreas remotas e a inclusão de prestadoras de serviços no modelo. Neste sentido, convidamos essa Câmara de Comércio a contribuir com as discussões que estão sendo realizadas no Congresso Nacional, no contexto da avaliação e votação do Projeto de Lei que busca aperfeiçoar o marco normativo das ZPEs.

Atenciosamente.

EDNA DE SOUZA CESETTI  
Diretora de Políticas de Comércio e Serviços

*Recebemos em*  
30/06/2015

E-mail: [secretaria@camaradojapao.org.br](mailto:secretaria@camaradojapao.org.br)

**From:** Câmara Japonesa [mailto:[secretaria@camaradojapao.org.br](mailto:secretaria@camaradojapao.org.br)]

**Sent:** Thursday, January 8, 2015 6:33 PM

**To:** [ivan.ramalho@mdic.gov.br](mailto:ivan.ramalho@mdic.gov.br)

**Subject:** Câmara Japonesa > Agradecimento (ao Sr. Ivan Ramalho - MDIC)

Estimado Secretário-Executivo Ivan Ramalho,

Foi um enorme prazer reencontrá-lo e também estou extremamente animado com o seu retorno ao cargo e pela possibilidade de impulsionar o Comitê Conjunto de Promoção de Comércio e Investimentos Brasil-Japão(MDIC/METI) e avançarmos rumo ao fortalecimento das nossas relações bilaterais.

É bastante explícito que o seu retorno será uma salvação - uma escolha acertada, que nos reconforta - pois caso contrário, o Brasil teria afundado nas profundezas do oceano, em consequência da situação econômica dos últimos 4 anos, sobretudo em relação ao comércio exterior, com a piora da balança comercial. A presença de mais de 800 pessoas na posse do Ministro Armando Monteiro prova esta sensação de esperança que todos nós sentimos.

Nesta oportunidade, apresento abaixo a proposta que apresentei a Investe São Paulo, no final de novembro de 2014, durante um encontro onde reuniu responsáveis pelo setor econômico das representações diplomáticas, agências de investimento e câmaras de comércio, afim de formular o plano de ação conjunta para o ano de 2015. A proposta abaixo obteve apoio dos participantes do encontro, e a mesma deverá ser apresentada e trabalhada junto aos governos estadual e federal.

Segue anexo o texto da proposta enviada posteriormente de acordo com a solicitação da Investe São Paulo para sua apreciação.

Mais uma vez agradeço-lhe imensamente pela atenção de ontem. Um grande abraço,  
Fujiyoshi Hirata

----- Original Message -----

**From:** Mariana Oliveira

**To:** [secretaria@camaradojapao.org.br](mailto:secretaria@camaradojapao.org.br)

**Sent:** Thursday, November 27, 2014 3:56 PM

**Subject:** Agradecimento Encontro com Representações Diplomáticas, Agências de Investimento e Câmaras de Comércio - CÂMARA DE COMÉRCIO BRASIL-JAPÃO

Prezado Senhor Fujiyoshi Hirata,

Em nome do nosso Presidente, Luciano Santos Tavares de Almeida, agradecemos imensamente por sua presença no Encontro da Investe São Paulo com Representações Diplomáticas, Agências de Investimento e Câmaras de Comércio ocorrido em 25 de novembro na sede da Investe São Paulo.

Gostaríamos de ressaltar que a participação a Câmara de Comércio Brasil-Japão foi fundamental para enriquecer o intercâmbio de experiências na atividade de promoção de investimentos. Esperamos que as informações fornecidas no Encontro possam auxiliar as atividades da Câmara de Comércio Brasil-Japão e contribuir para o reforço das relações entre -Japão e o Brasil e especialmente o Estado de São Paulo.

Aproveitamos a oportunidade para enviar, conforme acordado durante o Encontro, os seguintes materiais anexos, em complemento aos documentos salvos no *pen drive* entregue durante o evento:

- Apresentação institucional da Investe São Paulo em inglês;
- Apresentação sobre o Portal Encontre um Sócio em inglês;
- Documento com as propostas consolidadas das câmaras temáticas do Conselho Paulista de Competitividade - Compete São Paulo.

Por fim, reiteramos a solicitação para que nos enviem até dia **16/12/2014** as eventuais propostas de ações conjuntas para o ano de 2015, tais como, por exemplo, missões internacionais, seminários/feiras, *RoadShows* ou recepção de delegações estrangeiras cuja vinda para o Brasil esteja prevista. Tendo em vista que estamos finalizando o planejamento de atividades de caráter internacional da Investe São Paulo para 2015, as contribuições que pudermos receber nesse sentido serão muito bem vindas. Sem prejuízo, é claro, do atendimento e suporte a outras atividades que venham a surgir no decorrer do próximo ano, para o que estamos sempre disponíveis. Esperando contar com a continuidade da já frutífera parceria entre a Câmara de Comércio Brasil-Japão e a Investe São Paulo, permanecemos à disposição para o envio de materiais adicionais.

Atenciosamente,

**Mariana Oliveira**

Área Internacional

Tel. +55 11 3100-0352

[mariana.oliveira@investesp.org.br](mailto:mariana.oliveira@investesp.org.br)

[www.investe.sp.gov.br](http://www.investe.sp.gov.br)



2014.12.16  
São Paulo

## **Propostas para a Investe SP**

**Q:** Porque a competitividade da indústria brasileira é tão baixa? Existe uma solução para a melhoria?

**A:** A proposta feita na reunião passada foi que o Estado de São Paulo, que lidera a indústria no país deve pressionar fortemente o governo federal para que crie um modelo comprovado de Zona de Processamento de Exportação (ZPE)!

### **As circunstâncias e os motivos que levaram a realizar tal proposta:**

Enquanto existir a inércia histórica dos governos em relação a praticar reforma estrutural e a carregar a herança danosa chamado Custo Brasil, e manter firme na sua política protecionista contrariando a tendência mundial, o país está condenado a amargar o baixo crescimento da economia. Economia mundial em baixa, queda nas cotações das matérias primas no mercado internacional, e a próspera economia chinesa em desaceleração deixaram explícitas as causas da retração da economia brasileira. Mesmo comparado aos vizinhos da América Latina, também fornecedores de matérias primas, vê-se a diferença no índice de crescimento.

A queda do Muro de Berlim em 1989, o desmantelamento da União Soviética em 1991, o fim da Guerra Fria, e na sequência testemunhamos o desenvolvimento dramático da tecnologia de informação e de logística. Enquanto o mundo entra na era da globalização, a China instala zonas especiais de economia na região litorânea. Embora o país continue governado pelo partido comunista, introduziu-se o capitalismo nas zonas especiais.

Ao vislumbrar a transformação do país em uma “fábrica do mundo” a China introduziu o princípio de competição e de mercado, fornecendo grande quantidade de produtos, com preços baixos, no mundo inteiro, resultando num desenvolvimento econômico extraordinário impactando todo o globo. O Brasil é um dos países que receberam

maiores impactos. Há alguns anos a China substituiu os Estados Unidos, tradicionalmente seu maior parceiro comercial, pelo Brasil.

No Brasil, por outro lado, embora tenha iniciado a sua abertura econômica em 1990, persiste até hoje o protecionismo, um modelo econômico onde não funciona o princípio de mercado/competição. Proporcionalmente ao crescimento da liderança da China, observa-se a desindustrialização do Brasil, comprovada pelas diversas fontes de dados estatísticos. Podemos conferir pela composição do PIB que o setor secundário perde a competitividade a cada ano, acelerando a mudança para o setor terciário.

Infelizmente, podemos dizer que o Brasil encontra-se num estado enfermo, a um passo de se tornar paciente com “doença holandesa”. Mesmo orgulhando-se do menor índice de desemprego da história, por que a segurança pública, que deveria ser melhorada neste contexto, está piorando? Agora é a hora de questionar, humildemente, se não houve erros na política econômica no passado.

#### **A Proposta:**

É impossível resolver o Custo Brasil, que se arrasta há décadas em poucos anos considerando os interesses escusos. Nesse caso deve-se focar no custo que se destaca entre os demais e elaborar proposta de melhoria fundamental para este. Levantamos como a pior causa para o Custo Brasil, infraestrutura, sobretudo a industrial, portanto, sugerimos a melhoria/aprimoramento nesta área.

Gostaria de propor que São Paulo, o mais avançado Estado em relação à industrialização lidere o projeto de melhoria da infraestrutura, criando parcerias com o governo federal, introduzindo melhorias na ZPE que possam ser praticáveis, dentro das possibilidades legais atualmente em vigor.

As ZPEs foram introduzidas nos meados dos anos 80 sob a política do governo federal, no entanto pelo ponto de vista da infraestrutura industrial, por estarem situados nas áreas periféricas, a sua localização como uma base para a exportação é desfavorável e aparenta não ter registrado caso de sucesso até o momento. Deve-se considerar um modelo da ZPE em localidades próximas ao Aeroporto de Viracopos, ou do porto de Santos (atualmente no processo de modernização dos terminais portuários).

Para que a produtividade aumente com a instalação de empresas estrangeiras detentoras de tecnologia de ponta, promovendo exportação de produtos competitivos, e possibilitar que a ZPE realmente possa funcionar de acordo com seu objetivo, deverá, em primeiro lugar, melhorar a infraestrutura industrial tanto no seu hardware (energia elétrica, água e esgoto, telecomunicações etc) como no seu software.

Deve-se adotar sistema de “One Stop Service”, que possibilita as empresas candidatas a instalar-se na ZPE obter assessoria com relação à abertura de empresa, obtenção de licença ambiental, entre outros. Não se deve demandar das empresas das ZPE obrigações absurdas de índice de exportação ou conteúdo local!

Pois, quanto mais regras existirem, dificulta a transferência de tecnologias de ponta. Caso típico é a regra em relação à remessa de royalties para transferência de tecnologia. O Japão, na sua fase entrada para o grupo de países desenvolvidos alcançando a maturidade em curto espaço de tempo, desembolsou seu capital para adquirir as melhores tecnologias do mundo inteiro.

Os incentivos fiscais para as empresas exportadoras são imprescindíveis, mas existem um grande número de empresas que se pelo menos adotassem maior flexibilização nas regras, interessariam instalar sua base no país. Deve-se atrair a instalação de

entrepósito aduaneiro, bem como de empresas especializadas em serviços como de despacho aduaneiro ou para resolver as complexas questões tributárias das empresas.

Não somente no Japão, mas no mundo inteiro existem pequenas e médias empresas detentoras de tecnologias exclusivas e de ponta, dando apoio às grandes empresas do seu país, constituindo clusters industriais. Se a ZPE supracitada for instalada como um modelo comprovado, dentro do Estado de São Paulo – líder do setor industrial do Brasil e grande mercado consumidor - poderá vincular com as oportunidades de negócios do portal “Encontre um Sócio”, assim criando uma sinergia entre as duas frentes, possibilitando que mais empresas de pequeno e médio porte possam se instalar por aqui.

Se a proposta for amplamente difundida também para outros Estados, adotado como uma política nacional, ao menos o Brasil poderá curar-se da “doença holandesa” e poderemos testemunhar o renascimento da indústria brasileira.

Não é exagero dizer que os países exportadores de produtos primários, sobretudo os exportadores de petróleo, excluindo a Dinamarca, são países que apresentam uma grande desigualdade social. Não temos tempo a perder, pois agora é a hora de o país ressuscitar a sua indústria, libertando-se da dependência de seus recursos naturais, introduzindo tecnologias de ponta, capacitando mão de obra, elevando a competitividade, gerando numerosos empregos.

Na última reunião, foi mencionado que uma das medidas para o ano de 2015 da InvesteSP será de que o Governador Alckmin, reeleito, irá levar as propostas pessoalmente à presidente Dilma, igualmente reeleita, portanto, peço-lhes que coloquem em ação durante o próximo mandato.

**Fujiyoshi Hirata**

Secretário-Geral

Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil

Av. Paulista, 475 - 13. and. - São Paulo-SP

Tel.: (55) (11) 3178-6233

Site: [www.camaradojapao.org.br](http://www.camaradojapao.org.br)

E-mail: [secretaria@camaradojapao.org.br](mailto:secretaria@camaradojapao.org.br)

