vinetur

# EUA vão apertar regras aduaneiras para importadores estrangeiros a 5 de janeiro de 2027

As empresas que atuam como importadores registados terão de aderir ao CTPAT ou recorrer a despachantes aduaneiros validados, cumprindo integralmente as regras até 6 de maio de 2027

sábado, 21 de novembro de 2026



As empresas estrangeiras que atuam como importadores registados de mercadorias destinadas aos Estados Unidos estarão sujeitas a novas regras de conformidade aduaneira a partir de 5 de janeiro de 2027. A mudança poderá obrigar muitos importadores a alterar a forma como desalfandegam as cargas e os despachantes aduaneiros que utilizam nos portos norte-americanos.

A Wine & Spirits Shippers Association afirmou, numa atualização sobre logística publicada na sexta-feira, 20 de novembro, que a U.S. Customs and Border Protection está a avançar com uma regra final provisória que estabelece novas condições para os importadores registados estrangeiros, frequentemente designados por foreign IORs. Ao abrigo da regra, estes importadores terão, em geral, de ser participantes validados da Customs Trade Partnership Against Terrorism, conhecida como CTPAT, ou recorrer a um despachante aduaneiro licenciado e validado pelo CTPAT para introduzir mercadorias no país.

A associação afirmou que a regra também acrescenta requisitos de comunicação de informações relativos aos formulários CBP 3461 e 7501, utilizados no processo de entrada e autorização de saída das mercadorias. Os despachantes aduaneiros poderão solicitar um adiamento do cumprimento de algumas disposições, mas, segundo a atualização, o cumprimento integral é obrigatório até 6 de maio de 2027. Os comentários sobre a regra provisória podem ser apresentados até 5 de janeiro de 2027, enquanto o prazo para comentários sobre uma proposta separada da CBP relativa à divulgação de informações sobre cadeias de abastecimento termina a 1 de dezembro.

A mudança é relevante porque muitos vendedores estrangeiros e operadores de cadeias de abastecimento recorrem a estruturas com foreign IORs para introduzir mercadorias nos Estados Unidos sem transferir o papel de importador para um comprador nacional. Para estas empresas, a nova regra poderá exigir a adesão a um programa de validação de segurança ou uma alteração da representação aduaneira. Grupos do setor afirmaram que as empresas devem começar a rever os procedimentos de entrada, as práticas de documentação e as relações com os despachantes aduaneiros muito antes da entrada em vigor da regra.

No setor das bebidas, o impacto poderá ser particularmente prático. Os carregamentos de vinho e bebidas espirituosas passam muitas vezes por estruturas de importação complexas, que envolvem produtores estrangeiros, armazéns nos EUA, despachantes aduaneiros e calendários de transporte de mercadorias sensíveis à temperatura. Se, quando a regra entrar em vigor, um importador estrangeiro não estiver validado nem trabalhar com um despachante validado, as declarações de importação poderão sofrer atrasos ou outras perturbações. Tal representa um risco para os importadores de vinho, cerveja e bebidas espirituosas que dependem de uma autorização de saída regular nos portos e de uma distribuição com horários rigorosos.

A associação apresentou a mudança aduaneira como parte de um período mais amplo de incerteza para o transporte marítimo global e o comércio de bebidas. Na mesma atualização, referiu uma disputa tarifária crescente que afeta os carregamentos de whisky escocês para a Índia. Segundo o grupo, as autoridades aduaneiras indianas estão a aplicar uma taxa efetiva de direitos aduaneiros e impostos de 162,5% às importações de Scotch a granel, apesar de um acordo comercial entre o Reino Unido e a Índia, que entrou em vigor em julho e reduziu os direitos aduaneiros sobre o whisky de 150% para 75%. A disputa centra-se na classificação do whisky a granel utilizado em lotes, e mais de 80 contentores ligados a grandes empresas de bebidas espirituosas terão sido retidos em portos indianos.

O grupo comercial afirmou ainda que o Office of the United States Trade Representative prorrogou até 9 de janeiro de 2027 a suspensão das taxas marítimas ao abrigo da Secção 301, dirigidas a navios construídos e operados pela China. A suspensão proporciona um alívio temporário a transportadoras e importadores, mas não elimina a incerteza mais ampla quanto aos custos futuros de transporte marítimo. Para os importadores de bebidas, isto significa que a nova regra da CBP surge num momento em que as empresas já lidam com alterações nas tarifas de frete, na disponibilidade de navios e nos riscos associados à política comercial.

A atualização da WSSA de 20 de novembro também descreveu pressões logísticas mais amplas que poderão afetar o planeamento das importações nas próximas semanas e meses. Segundo a associação, as condições de segurança no Estreito de Ormuz continuavam muito voláteis após novos ataques a petroleiros em 16 e 18 de novembro,

aumentando a exposição ao risco e a probabilidade de sobretaxas das transportadoras e de alterações nos horários. A associação afirmou também que as transportadoras continuam a encaminhar mais carga entre a Ásia e a Europa pelo Canal do Suez: mais de 50% da capacidade nessa rota utiliza agora o canal, em vez de contornar África. Esta mudança libertou cerca de 500 000 TEU de capacidade mundial de contentores, embora, segundo a associação, a normalização total ainda possa demorar entre seis e 12 meses.

Na Europa, o grupo afirmou que as chuvas recentes tinham melhorado os níveis de água no rio Reno, permitindo às barcaças transportar cargas mais pesadas após meses de restrições devido aos baixos níveis de água. Ainda assim, referiu que o sistema fluvial não regressou totalmente à normalidade e que a procura continua elevada devido aos volumes sazonais de transporte.

A atualização assinalou também tensões laborais na costa oeste dos EUA, antes do prazo de sábado, 21 de novembro, para a negociação de um contrato entre o ILWU Local 26 e a Pacific Maritime Association. A WSSA afirmou que o Local 26, que representa cerca de 250 vigilantes de segurança nos portos de Los Angeles e Long Beach, tinha indicado não estar disposto a prolongar o contrato para além da hora do seu termo, às 00h01 de sábado, 21 de novembro, depois de as conversações de terça-feira, 17 de novembro, não terem produzido um acordo. A associação alertou que, se o Local 26 entrasse em greve, a paralisação poderia estender-se a outros trabalhadores do ILWU nos portos e perturbar as operações dos terminais, a movimentação dos navios, a recolha de contentores e o transporte terrestre.

Neste contexto, os novos requisitos da CBP acrescentam outra questão de conformidade para os importadores que dependem de uma entrada previsível de mercadorias nos Estados Unidos. As empresas que utilizam estruturas com foreign IORs poderão ter de decidir se procuram obter elas próprias a validação CTPAT ou se transferem as declarações de importação para um despachante que já cumpra os requisitos. Para alguns importadores, essa análise poderá também implicar alterações contratuais, atualizações na comunicação de dados e uma avaliação mais rigorosa de quem é legalmente responsável pela carga no momento da entrada.

A WSSA afirmou que realizou um webinar sobre o tema na terça-feira, 17 de novembro, e que continuará a prestar orientação aos seus membros à medida que os requisitos forem evoluindo.