



Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"

PEDRO HENRIQUE TANGANELLI

IMPORTAÇÃO
O PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

Assis/SP
2017



**Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"**

PEDRO HENRIQUE TANGANELLI

IMPORTAÇÃO
O PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

Projeto de pesquisa apresentado ao curso de Administração do Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA e a Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA, como requisito parcial à obtenção do Certificado de Conclusão.

Orientando(a): Pedro Henrique Tanganelli

Orientador(a): Marcelo Manfio

Assis/SP
2017

FICHA CATALOGRÁFICA

T164p TANGANELLI, Pedro Henrique
Importação: processo de importação / Pedro Henrique
Tanganelli. – Assis, 2017.

58p.

Trabalho de conclusão de curso (Administração). – Fundação
Educativa do Município de Assis - FEMA

Orientador: Esp. Marcelo Manfio

1.Importação 2.Comércio exterior 3.Gestão-processo

CDD 382.5

IMPORTAÇÃO: O PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

PEDRO HENRIQUE TANGANELLI

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis, como requisito do Curso de Graduação, avaliado pela seguinte comissão examinadora:

Orientador: _____
Esp. Marcelo Manfio

Examinador: _____
Prof. Jairo da Silva

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, familiares e meus amigos que, direta ou indiretamente estiveram ao meu lado me apoiando e me incentivando no desenvolvimento deste estudo.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente quero agradecer a Deus que permitiu que tudo isso acontecesse, ao longo de minha vida, e não somente nestes anos como universitário, mas que em todos os momentos, pois ele é o maior mestre que alguém pode conhecer.

Dedico este trabalho aos meus familiares e amigos, que são meus guias e socorro, tão essenciais em minha formação de conduta pessoal e profissional, cheios de conselhos, palavras acolhedoras e compreensivas.

Ao professor Marcelo Manfio, pela paciência na orientação e incentivo que tornaram possível a conclusão deste trabalho.

E por ultimo á Instituição, junto com seu corpo docente de professores altamente capacitados, que proporciona um ambiente amigável e criativo, ensinando como caminhar para o sucesso profissional.

RESUMO

A importação é um processo onde a mercadoria estrangeira é internacionalizada no território aduaneiro. Em outras palavras, a mercadoria só é considerada importada após sua internacionalização no país, por meio das etapas que temos no processo de importação, como o de desembaraço aduaneiro e do recolhimento dos tributos exigidos em lei. O processo de importação pode ser dividido em três fases: administrativa, fiscal e cambial.

A fase administrativa refere-se aos procedimentos e exigências de órgãos de governo prévios à efetivação da importação e variam de acordo com o tipo de operação e de mercadoria: trata-se do licenciamento das importações. A fase fiscal compreende o tratamento aduaneiro, por meio do despacho de importação, que é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação às mercadorias importadas, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro. Essa etapa ocorre em recintos próprios, logo após a chegada da mercadoria no Brasil, e inclui o recolhimento dos tributos devidos na importação. Após a conclusão do desembaraço aduaneiro, a mercadoria é considerada importada e pode ser liberada para o mercado interno.

Já a fase cambial diz respeito à operação de compra de moeda estrangeira destinada a efetivação do pagamento das importações (quando há esse pagamento) sendo processada por entidade financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil a operar em câmbio.

Palavras-chave: Importação, documentação, despacho aduaneiro, desembaraço.

ABSTRACT

Importation is a process where the foreign goods are internalized in the customs territory. In other words, the merchandise is only considered imported after its internalization in the country, through the steps we have in the import process, such as customs clearance and the collection of taxes required by law. The import process can be divided into three phases: administrative, fiscal and exchange.

The administrative phase refers to the procedures and requirements of governing bodies prior to the actual importation and vary according to the type of operation and merchandise: it is the licensing of imports. The tax phase comprises customs treatment through the import dispatch procedure, which is the procedure by which the accuracy of the data declared by the importer in relation to the imported goods, the documents submitted and the specific legislation is verified, with a view to their clearance Customs office. This stage occurs in its own premises, soon after the arrival of the merchandise in Brazil, and includes the collection of taxes due on importation. Upon completion of the customs clearance, the merchandise is considered imported and may be released to the domestic market.

The foreign exchange phase refers to the foreign currency purchase operation destined to effect the payment of imports (when there is such payment) being processed by a financial entity authorized by the Central Bank of Brazil to trade in foreign exchange.

Keywords: Import; documentation; customs clearance; clearance.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Tabela dos principais produtos importados em 2016.....	16
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

NCM	Nomenclatura comum do MERCOSUL
TEC	Tarifa Externa Comum
BEFIEX	Benefícios fiscais a programas especiais de exportação
RA	Regulamento Aduaneiro
II	Imposto de Importação
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IE	Imposto de Exportação
MF	Ministério da Fazenda
SRF	Secretaria da Receita Federal
CBN	Comitê Brasileiro de Nomenclatura
CMN	Conselho Monetário Nacional
SFN	Sistema Financeiro Nacional
BACEN	Banco Central do Brasil
CCI	Câmara de Comércio Internacional
INCOTERMS	International Commercial Terms.
DAF	Delivery At Frontier
EXW	Ex Works
FCA	Free Carrier
FAS	Free Alongside Ship
FOB	Free on Board
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
CPT	Carriage Paid To.
CIP	Carriage and Insurance Paid to

DAF	Delivered At Frontier
DES	Delivered Ex-Ship
DEQ	Delivered Ex-Quay
DDU	Delivered Duty Unpaid
DDP	Delivered Duty Paid
SISBACEN	Sistema do Banco Central
HAWB	House Air Waybill
FUNENSEG	Fundação Escola Nacional de Seguros
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CPF	Cadastro de Pessoa Física
BL	Bill of Lading
REI	Registro de Exportadores e Importadores
LI	Licença de Importação
DI	Declaração de Importação
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
RTS	Regime de Tributação Simplificada
RICMS	Regulamento de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. CONCEITO DE IMPORTAÇÃO	14
2.1. IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS	14
2.2. PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS PELO BRASIL.....	16
3. BUROCRACIA NA IMPORTAÇÃO.....	18
3.1. COMPOSIÇÃO DAS NORMAS DE COMERCIO EXTERIOR NO BRASIL 19	
3.2. ÓRGÃOS QUE INTERVÊM NA IMPORTAÇÃO	19
4. MERCADO INTERNACIONAL.....	21
5. TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO (INCOTERMS).....	22
5.1. CLASSIFICAÇÃO DOS INCOTERMS:	22
5.2. DEFINICOES DOS INCOTERMS:.....	23
6. CÂMBIO NA IMPORTAÇÃO.....	26
6.1. CONTRATO DE CÂMBIO	26
6.2. FECHAMENTO DO CAMBIO.....	27
6.3. AGENTES DE CAMBIO, BANCO, CORRETORA DE SEGURO, GARANTIDOR.	27
6.4. MODALIDADES DE PAGAMENTOS.....	28
6.5. SEGURO INTERNACIONAL.....	31
6.6. TRANSPORTE INTERNACIONAL.....	32
6.6.1. TRANSPORTE MARITIMO	32
6.6.2. TRANSPORTE RODOVIARIO	34
6.6.3. TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....	35
6.6.4. TRANSPORTE AÉREO.....	35
7. ACONDICIONAMENTO DAS MERCADORIAS NA IMPORTAÇÃO: ...	37
7.1. CONSOLIDAÇÃO DE CARGAS:	38
8. OS AGENTES INTERVENIENTES NA IMPORTAÇÃO	39
8.1. TRANSITÁRIO – FREIGHT FORWARDER.....	39
8.2. COMISSÁRIA DE DESPACHO.....	39
8.3. ARMADOR	39
8.4. AGENCIA MARÍTIMA.....	40

8.5.	TERMINAL DE CARGA	40
8.6.	NON-VESSEL OWNING COMMON CARRIER	40
8.7.	BROKER	41
8.8.	PORTO SECO	41
9.	HABILITAÇÃO PARA EMPRESAS IMPORTADORAS:.....	43
9.1.	HABILITAÇÃO E ACESSO AO SISCOMEX.....	44
10.	PROCESSO DE IMPORTAÇÃO	45
10.1.	CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS.....	45
10.2.	LICENCIAMENTO DE IMPORTAÇÃO.....	46
10.3.	EMBARQUE DA MERCADORIA	47
10.4.	RECEBIMENTO DA MERCADORIA IMPORTADA	47
11.	LIBERAÇÃO DA MERCADORIA IMPORTADA	49
11.1.	DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO	49
11.1.1.	TIPOS DE DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO	49
11.2.	DESPACHO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO	50
12.	TIPOS DE IMPORTAÇÃO	51
12.1.	DESEMBARAÇO ALFANDEGÁRIO	51
13.	SISTEMA FISCAL BRASILEIRO	54
13.1.	TRIBUTOS QUE ONERAM A IMPORTAÇÃO:.....	54
14.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
	REFERÊNCIAS.....	58

1. INTRODUÇÃO

Hoje em dia, em tempos de globalização e de uma alta concorrência, é fundamental para todos os países, sendo eles desenvolvidos ou não, a prática do comércio internacional, na qual possa colaborar com seu país na atividade econômica, como, por exemplo, a circulação de divisas, a comparação entre a mercadoria de produção interna com a mercadoria vinda de fora do país, gerando uma modernização na economia incentivando a competição interna com melhores produtos e preços.

A importação colabora com as falhas na estrutura econômica, suprindo muitas vezes a escassez interna, de uma nação na qual não consegue sobreviver com eficiência dos seus próprios recursos naturais, ou de bens de capital necessário às empresas, cumprindo também o papel de modernização da economia por estimular a competição e permitir a comparação de processos e produtos.

Esse processo, quando bem elaborado, pode obter grande sucesso. Mas como consequência de ser uma prática positiva, o governo vem cada vez mais colocando barreiras nesse processo com finalidade de proteger o mercado interno pelas altas competitividades dos produtos internacional a entrar no país. Meio a isso o governo publica aplica uma alta taxa de alíquotas de impostos incidentes na importação. Fazendo com que os produtos sejam sobretaxados aumentando o seu custo juntamente com outras despesas existentes nesse processo. Fica então a questão de saber se esse processo se torna realmente viável.

Contudo o objetivo desse trabalho é mostrar o processo de importação, como fonte de consulta apresentando os procedimentos necessários na importação no Brasil e demonstrar de forma teórica as etapas que existem e que devem ser cumpridas.

2. CONCEITO DE IMPORTAÇÃO

Denomina-se importação a operação de entrada de mercadoria em território nacional. Seja ela temporária ou definitiva. Temos a importação por tempo determinado e definitivo. A entrada de mercadoria por tempo determinado chama-se de admissão temporária, e, dentro desta denominação estão os equipamentos para shows que ao fim retornarão para o exterior, produtos exportados que voltem ao Brasil para reparos e tudo o mais que entre no país, cumpra uma determinada função e retorne ao exterior. Evidente que víveres e consumíveis em geral não entram nessa categoria. Quando as mercadorias entram no país para consumo interno, chama-se admissão definitiva, também chamada nacionalização.

Denomina-se importador a pessoa física ou jurídica que promove a entrada de mercadoria estrangeira no país. Seja para comércio e/ou consumo. Através do despacho aduaneiro de importação. No qual paga os tributos pertinentes a operação e ao tipo de produto. Sendo que para cada produto há uma classificação específica dentro da nomenclatura comum do MERCOSUL (NCM) e da tarifa Externa Comum (TEC). Classificação dada pela receita federal do Brasil. A responsável pelo cumprimento de todas as regras da importação é a aduana, também chamada de alfândega, que é um órgão da receita federal responsável pela fiscalização e controle da entrada e saída de mercadorias do território nacional

2.1. IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Parafraseando o autor Reinaldo Dias e Waldemar Rodrigues (2012, p 210) após o término da Segunda Guerra Mundial, o Brasil passou a adotar uma política protecionista, em termos de controle cambial, em consequência da herança de um razoável saldo de divisas cujos devedores, inclusive nações de Primeiro Mundo, vieram a pagá-las quase sempre com bens supérfluos.

Na década de 1940, com a taxa de câmbio sobrevalorizada perante o dólar, ocorreu um estímulo de compra de bens e serviços do exterior; comprava-se muito e sem seletividade. Com isso, o saldo de divisas brasileiras acabou e as exportações foram desestimuladas, obrigando o governo brasileiro a adotar o modelo de substituição de importação.

Esse modelo constitui em atrair para o Brasil empresas que produzissem bens até então importados. Esse objetivo idealizado – uma produção local atendendo à demanda interna – não foi alcançado pela impossibilidade de qualquer país produzir todos os bens que necessita, tornando-se realidade apenas uma substituição de importações relativa.

O mercado interno mostrava preço acima no mercado internacional, onerando outros segmentos ligados à linha de produção. A existência de empresas aqui no Brasil não reduzia o montante de importações, pois elas criavam novas necessidades, dependendo de bens de capital importado, como máquinas e equipamento, e de produtos intermediários como partes, peças e componentes.

Tal situação levou o governo a montar um esquema de exportar é preciso, com financiamentos e programas de incentivos, como benefícios fiscais a programas especiais de exportação (*Befiex*), nos quais os bens a serem importados (máquinas e equipamentos etc.) eram isentos de impostos para as exportações, ou tinham seus tributos reduzidos.

A economia, ano a ano, foi se fechando e, como o comércio exterior é um caminho de mão dupla, os empresários sentiam que quem não comprava tinha dificuldades para vender. Passaram então a pressionar o governo pela liberação de câmbio e do comércio exterior, pois assim teriam a liberdade de importar, a exemplos dos países de primeiro mundo, uma vez que as grandes economias e as economias emergentes apresentavam, no comércio exterior, um índice elevado de participação sobre o Produto Interno Bruto PIB.

A importação livre seria a chave para a competitividade, para a melhoria da qualidade, para a renovação e a modernização tecnológica no parque industrial e para o desenvolvimento da economia brasileira. Porém, o plano Collor, de março de 1990, promoveu uma reviravolta na economia interna brasileira, alterando a política comercial por meio da eliminação do protecionismo às barreiras alfandegárias da época.

A abertura comercial não veio a surtir o efeito desejado, o de modernização do parque fabril das empresas, e estas optaram por uma substituição da produção nacional pelas importações, em vez de seguir uma política industrial de longo prazo.

De imediato, as empresas nacionais, obrigadas a se adequar a esta novas realidade, passaram a investir em tecnologias e qualidades de seus produtos, mas apesar dos esforços na abertura comercial do período Collor, forças políticas e de oposição foram obstáculos poderosos a esta tentativa de implantação de uma política neoliberal no Brasil. Isso somente veio a ocorrer em 1994, com o plano real decretado pelo presidente da época, Fernando Henrique Cardoso.

Na concepção desse plano, a principal arma política de estabilização era a sobrevalorização cambial, a qual passava de um câmbio flutuante de 1990 para um cambio quase fixo em 1994. Os objetivos primordiais, com a adoção desta medida, em especial a adoção cambial, eram: manutenção da competitividade das exportações, recuperação e acumulação de reservas internacionais e estabilização inflacionária.

2.2. PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS PELO BRASIL

Segundo dados retirados da balança comercial do primeiro semestre do ano de 2016, os itens medicamentos foi o principal produto importado pelo Brasil em fevereiro de 2016, respondendo por 5,36% do valor total de importações do país, com avanço de 30,50% na comparação do valor total importado deste produto com fevereiro de 2015. O item óleos brutos de petróleo, em segunda posição, recuou quase 60% de um ano para outro. Em terceira colocação, ficaram as partes e peças para veículos. A seguir temos uma relação dos principais produtos importados no ano de 2016 em comparação com o ano de 2015.

Principais Produtos	FEVEREIRO 2016		FEVEREIRO 2015		VARIAÇÃO
	US\$ Milhões	%	US\$ Milhões	%	%
Importação Total	10.305	100,00	14.932	100,00	-30,99
Medicamentos humanos e veterinários	552	5,36	423	2,83	30,50
Óleos brutos de petróleo	376	3,65	893	5,98	-57,89
Automóveis de passageiro	180	1,75	402	2,69	-55,22
Partes e peças para veículos	302	2,93	434	2,91	-30,41
Inseticidas, formicidas e herbicidas	79	0,77	89	0,60	-11,24
Óleos combustíveis	159	1,54	505	3,38	-68,51
Compostos heterocíclicos, seus sais e sulfonamidas	174	1,69	156	1,04	11,54
Cloreto de potássio	155	1,50	142	0,95	9,15
Adubos ou fertilizantes	115	1,12	117	0,78	-1,71
Motores, geradores e transformadores eletrônicos e suas partes	104	1,01	186	1,25	-44,09
Circuitos integrados e microconjuntos eletrônicos	204	1,98	374	2,50	-45,45
Instrumentos e aparelhos de medida e verificação	153	1,48	204	1,37	-25,00
Parte de motores e turbinas para aviação	144	1,40	176	1,18	-18,18
Partes de aparelhos transmissores ou receptores	88	0,85	210	1,41	-58,10
Gás natural	130	1,26	245	1,64	-46,94
Gás natural liquefeito	120	1,16	401	2,69	-70,07
Hulhas não aglomeradas	103	1,00	115	0,77	-10,43
Rolamentos e engrenagens	120	1,16	161	1,08	-25,47
Circuitos impressos para telefonias	181	1,76	301	2,02	-39,87
Parte e acessórios de máquinas para processamento de dados	91	0,88	163	1,09	-44,17
Nafta	312	3,03	311	2,08	0,32
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes	89	0,86	141	0,94	-36,88
Polímeros de etileno, propileno e estireno	121	1,17	214	1,43	-43,46

Tabela 2: Tabela dos principais produtos importados em 2016

Fonte: disponível em <http://br.advn.com/indicadores/balanca-comercial/brasil/2016/02/importacao>

Esses dados refletem o quanto a importação ajuda não colaboração do suprimento das necessidades internas do país, o qual sozinho não tem capacidade tecnologia e naturais para sobreviver sem o comercio exterior.

3. BUROCRACIA NA IMPORTAÇÃO

Pelo grande numero de burocracia e passos que existe no processo de importação, a liberação de uma mercadoria no porto de santos é a mais demorada do que em qualquer outro porto do mundo, podendo levar a liberação em ate 48 horas, sendo que em outros países como Estados unidos, Bélgica, Holanda ou França a mercadoria importada pode ser liberada no mesmo dia.

Contudo, para contabilizar este prazo, a burocracia age de modo diferente com o restante da sociedade. Para a fiscalização alfandegária, o prazo só vale a partir do momento em que toda a documentação lhe é entregue pelo interessado. Já para o importador o prazo se inicia dando o registro da operação no Siscomex; portando, o prazo real pode levar aqui no Brasil de quatro a cinco dias. Tornando o Brasil o campeão mundial no atraso da liberação de mercadoria pela alfândega.

Não podendo contar rapidamente com as mercadorias importadas, no caso de matérias-primas e insumos, fato no qual atrasa o processo produtivo, ou até mesmo paralisa os negócios, no caso de bens finais, o interessado na importação ainda tem que arcar com os custos adicionais como armazenagem, pelo tempo que fica no porto ou aeroporto, *demurrage*, quando a carga vem adicionada em contêiner.

Conforme afirma Moreira (2000),

a burocracia, obviamente, nasce do poder público-legislativo, judiciário e executivo, faz parte da tradição cultural de que todos os atos e fatos devem estar baseados em normas legais externas e repetitivas e serem conduzidos com bases em papeis com trâmites predeterminados. É a administração por papel e do papel, que caracteriza a previa desconfiança daqueles que irão decidir e a impunidade, daqueles que cometem desvios (...) excesso de burocracia, por si só, representa, na prática, pesado tributo.

O governo tem sim a responsabilidade de cobrar, fiscalizar e controlar quando se impõe, mas deve racionalizar o sistema como um todo facilitando e eliminando os trâmites, papeis exigências sempre onerosas e ineficientes. Enfim substituir o papel, o carimbo e o

exagerado contato pessoal de induções distorcidas pela informatização e da previa confiança, com responsabilidade.

3.1. COMPOSIÇÃO DAS NORMAS DE COMERCIO EXTERIOR NO BRASIL

Legislação Aduaneira – é o conjunto de normas de controle e fiscalização de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, em território nacional, a título definitivo ou não. Essas normas estão consolidadas no Regulamento Aduaneiro (RA).

Legislação Tributária de Comércio Exterior do Brasil – é o conjunto de normas que fazem referência e aplica ao Imposto de Importação (II), ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) nos casos de importação, ao Imposto de Exportação (IE) e às taxas e infrações cambiais relacionadas com importação e exportação.

Legislação Administrativa do Comercio Exterior – é o conjunto de normas de prover administrativo e de intercâmbio comercial que regulamenta a pauta de importações e exportações. Essas normas estão consolidadas na Portaria Secex nº 21 de 12 de dezembro de 1996, para importações e seus normativos complementares de adequação às políticas de comercio exterior do Brasil.

Legislação Cambial – é o conjunto de normas que disciplinam a entrada de divisas no país em pagamento das exportações, a saída em pagamento das importações brasileiras e o registro de investimento estrangeiro, como também regulamentam toda a estrutura operacional de câmbio formada pelas instituições financeiras.

3.2. ÓRGÃOS QUE INTERVÊM NA IMPORTAÇÃO

No processo de importação existem órgãos importante a serem considerado nesse processo no qual interferem diretamente como o Ministério da Fazenda (MF), o qual é responsável pela fiscalização, arrecadação e pelo controle do comercio exterior. Ele é

composto pela Secretaria da Receita Federal (SRF), que supervisiona a atividade da administração tributária federal regulamenta e aplica a legislação tributária federal, arrecada os tributos, estabelece medidas preventivas de combate ao contrabando e outros descaminhos; pelo Comitê Brasileiro de Nomenclatura (CBN), que mantém a Nomenclatura de Classificação de Mercadorias permanentemente atualizada; pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), integrante do Sistema Financeiro Nacional (SFN), que formula a política da moeda e d crédito, objetivando o processo econômico e social do país; pelo Banco Central do Brasil (BACEN), outro integrante do Sistema Financeiro Nacional e órgão executor das deliberações do Conselho Monetário Nacional que também regula o mercado cambial e a estabilidade relativa das taxas de cambio e do equilíbrio na balanço de pagamento.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comercio Exterior (MDIC), composto por varias secretarias e que tem como principal órgão nessa área a Secretaria de Comercio Exterior (SECEX), que permite licenças das exportações, controla as operações de comercio exterior, pronuncia-se sobre a conveniência da participação do Brasil em acordos ou convênios internacionais relacionados com o comércio exterior.

4. MERCADO INTERNACIONAL

Como consequência da globalização, atualmente a busca por produtos com qualidade, tecnologia e sem dúvida um baixo custo que possibilita a vantagem entre a concorrência de mercado, determinando o crescimento competitivo ou até mesmo a sobrevivência de uma empresa. É por esses fatores que as empresas devem estar atentas ao mercado mundial e buscar sempre alternativas competitivas na comercialização de produtos e serviços.

As empresas situadas no Brasil, tanto brasileiras, multinacionais e as transnacionais buscam as importações como soluções para a falta de produtos e serviços, pois o falta muito para conseguir atingir o topo dos padrões de qualidade, tecnologia e prestações de serviços exigidos pelo mercado mundial.

5. TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO (INCOTERMS)

Incoterms são termos internacionais criados pela Câmara de Comércio Internacional (CCI) com objetivo de administrar conflitos oriundos da interpretação de contratos internacionais firmados entre exportadores e importadores concernentes à transferência de mercadorias, às despesas decorrentes das transações e à responsabilidade sobre perdas e danos. A CCI instituiu, em 1936, os INCOTERMS (*International Commercial Terms*). Os Termos Internacionais de Comércio, inicialmente, foram empregados nos transportes marítimos e terrestres e a partir de 1976, nos transportes aéreos. Mais dois termos foram criados em 1980 com o aparecimento do sistema intermodal de transporte que utiliza o processo de unitilização da carga. Em 1990, adaptando-se ao intercâmbio informatizado de dados, uma nova versão dos INCOTERMS foi instituída contendo treze termos. Está em vigor desde 01.01.2000 o *Incoterms 2000*, que leva em consideração o recente crescimento das zonas de livre comércio, o aumento de comunicações eletrônicas em transações comerciais e mudanças nas práticas relativas ao transporte de mercadorias. Além disso, o *Incoterms 2000* oferece uma visão mais simples e mais clara dos 13 *Incoterms*.

5.1. CLASSIFICAÇÃO DOS INCOTERMS:

Os INCOTERMS são representados por siglas. As regras estabelecidas internacionalmente são uniformes e imparciais e servem de base para negociação no comércio entre países. A classificação abaixo obedece a uma ordem crescente nas obrigações do vendedor: As vendas referidas no grupo acima compreendem as que são efetuadas na partida e na chegada. As vendas na partida, caso dos grupos E, F e C, deixam os riscos do transporte a cargo do comprador. No caso de vendas na chegada, os riscos serão de responsabilidade do vendedor no caso dos termos do grupo D, exceto o DAF. No caso do DAF - *Delivery At Frontier* - entregue na fronteira, o vendedor assume os riscos até a fronteira citada no contrato e o comprador, a partir dela. Os termos do grupo C merecem atenção para evitar confusões. Por exemplo, se o contrato de

transporte internacional ou o seguro for contratado pelo vendedor não implica que os riscos totais do transporte principal caibam a ele. A CCI seleciona como próprios ao transporte marítimo, fluvial ou lacustre, os termos FAS, FOB, CFR, CIF, DES e DEQ. Destinam-se a todos os meios de transporte, inclusive multimodal: EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU e DDP. O DAF é o mais utilizado no terrestre.

5.2. DEFINICOES DOS INCOTERMS:

Os INCOTERMS são de definidos em grupos, grupos, E, C e D, são eles os seguintes:

Grupo E

EXW - *Ex Works* - a mercadoria é entregue no estabelecimento do vendedor, em local designado. O comprador recebe a mercadoria no local de produção (fábrica, plantação, mina, armazém), na data combinada; todas as despesas e riscos cabem ao comprador, desde a retirada no local designado até o destino final; são mínimas as obrigações e responsabilidade do vendedor.

Grupo F

FCA - *Free Carrier* - Franco Transportador ou Livre Transportador. A obrigação do vendedor termina ao entregar a mercadoria, desembaraçada para a exportação, à custódia do transportador nomeado pelo comprador, no local designado; o desembaraço aduaneiro é encargo do vendedor.

FAS - *Free Alongside Ship* - Livre no Costado do Navio. A obrigação do vendedor é colocar a mercadoria ao lado do costado do navio no cais do porto de embarque designado ou em embarcações de transbordo. Com o advento do *Incoterms 2000* o desembaraço da mercadoria passa a ser de responsabilidade do vendedor, ao contrário da versão anterior quando era de responsabilidade do comprador.

FOB - *Free on Board* - Livre a Bordo do Navio. O vendedor, sob sua conta e risco, deve colocar a mercadoria a bordo do navio indicado pelo comprador, no porto de embarque designado. Compete ao vendedor atender as formalidades de exportação; esta fórmula é a mais usada nas exportações brasileiras por via marítima ou aquaviário doméstico. A

utilização da cláusula FCA será empregada, no caso de utilizar o transporte rodoviário, ferroviário ou aéreo.

Grupo C

CFR - *Cost and Freight* - Custo e Frete. As despesas decorrentes da colocação da mercadoria a bordo do navio, o frete até o porto de destino designado e as formalidades de exportação correm por conta do vendedor; os riscos e danos da mercadoria, a partir do momento em que é colocada a bordo do navio, no porto de embarque, são de responsabilidade do comprador, que deverá contratar e pagar o seguro e os gastos com o desembarque. Este termo pode ser utilizado somente para transporte marítimo ou transporte fluvial doméstico. Será utilizado o termo CPT quando o meio de transporte for rodoviário, ferroviário ou aéreo.

CIF - *Cost, Insurance and Freight* - Custo, Seguro e Frete. Cláusula universalmente utilizada em que todas despesas, inclusive seguro marítimo e frete, até a chegada da mercadoria no porto de destino designado correm por conta do vendedor; todos os riscos, desde o momento que transpõe a amurada do navio, no porto de embarque, são de responsabilidade do comprador; o comprador recebe a mercadoria no porto de destino e arca com todas despesas, tais como, desembarque, impostos, taxas, direitos aduaneiros. Esta modalidade somente pode ser utilizada para transporte marítimo. Deverá ser utilizado o termo CIP para os casos de transporte rodoviário, ferroviário ou aéreo.

CPT - *Carriage Paid To* - Transporte Pago Até. O vendedor paga o frete até o local do destino indicado; o comprador assume o ônus dos riscos por perdas e danos, a partir do momento em que a transportadora assume a custódia das mercadorias. Este termo pode ser utilizado independentemente da forma de transporte, inclusive multimodal.

CIP - *Carriage and Insurance Paid to* - Transporte e Seguro Pagos até. O frete é pago pelo vendedor até o destino convencionado; as responsabilidades são as mesmas indicadas na CPT, acrescidas do pagamento de seguro até o destino; os riscos e danos passam para a responsabilidade do comprador no momento em que o transportador assume a custódia das mercadorias. Este termo pode ser utilizado independentemente da forma de transporte, inclusive multimodal.

Grupo D

DAF - *Delivered At Frontier* - Entregue na Fronteira. A entrega da mercadoria é feita em um ponto antes da fronteira alfandegária com o país limítrofe desembaraçada para

exportação, porém não desembaraçada para importação; a partir desse ponto a responsabilidade por despesas, perdas e danos é do comprador.

DES - *Delivered Ex-Ship* - Entregue no Navio. O vendedor coloca a mercadoria, não desembaraçada, a bordo do navio, no porto de destino designado, à disposição do comprador; até chegar ao destino, a responsabilidade por perdas e danos é do vendedor. Este termo somente pode ser utilizado quando tratar-se de transporte marítimo.

DEQ - *Delivered Ex-Quay* - Entregue no Cais. O vendedor entrega a mercadoria não desembaraçada ao comprador, no porto de destino designado; a responsabilidade pelas despesas de entrega das mercadorias ao porto de destino e desembarque no cais é do vendedor. Este Incoterms prevê que é de responsabilidade do comprador o desembarço das mercadorias para importação e o pagamento de todas as formalidades, impostos, taxas e outras despesas relativas à importação, ao contrário dos *Incoterms* 1990.

DDU - *Delivered Duty Unpaid* - Entregues Direitos Não pagos. Consiste na entrega de mercadorias dentro do país do comprador, descarregadas; os riscos e despesas até a entrega da mercadoria correm por conta do vendedor exceto as decorrentes do pagamento de direitos, impostos e outros encargos decorrentes da importação.

DDP - *Delivered Duty Paid* - Entregue Direitos Pagos. O vendedor cumpre os termos de negociação ao tornar a mercadoria disponível no país do importador no local combinado desembaraçada para importação, porém sem o compromisso de efetuar desembarque; o vendedor assume os riscos e custos referentes a impostos e outros encargos até a entrega da mercadoria; este termo representa o máximo de obrigação do vendedor em contraposição ao EXW.

6. CÂMBIO NA IMPORTAÇÃO

Câmbio é a troca de moedas entre países, ou seja, é a compra ou venda de moedas estrangeiras ou de papéis que as representem. No Brasil, sempre uma das moedas envolvidas na negociação tem que ser a nacional. O importador com finalidade, de pagar seus fornecedores estrangeiros, compra moedas estrangeiras, pagando-as com moedas nacional. O importador, para liquidação de seus compromissos externos, é obrigado a comprá-las da União. Essas operações são realizadas por intermédio de rede bancárias autorizada a operar com cambio.

A estrutura de mercado cambial brasileira é composta pelo Banco Central do Brasil: órgão executor da política cambial brasileira; banco autorizado: instituição bancaria com quem o cliente fecha o cambio; cliente: qualquer pessoa física ou jurídica habilitada a comprar ou vender moeda estrangeira; corretor de cambio: intermediário de quem, facultativamente, o cliente pode ser utilizar para realizar suas operações de cambio.

O mercado cambial brasileiro é dividido em segmentos distintos: mercado de taxas livre ou cambio comercial, que abrange as relações de cambio relativas ao comercio exterior e de capital estrangeiro, e o mercado de taxas flutuantes ou cambio turismo, que engloba as operações não enquadradas na cambio comercial.

6.1. CONTRATO DE CÂMBIO

As operações de cambio, mesmo quando forem fechadas por telefones, tem se serem formalizadas por meio de um contrato de cambio, o qual é padronizado pelo Banco Central do Brasil e sua formalização se dá por intermédio do Sistema do Banco Central (SISBACEN). Uma vez fechado os contratos deve ser liquidada. A liquidação de contratos de cambio de importação se efetiva com a entrega do valor da operação á parte vendedora.

Os prazos para liquidação dos contratos podem ser: prontos – aqueles cuja liquidação deve ocorrer em ate dois dias úteis; nesse caso se o importador tiver urgência, poderá

solicitar ao banco operador a liquidez imediata do cambio; e o prazo futuros – que são aqueles que cuja liquidação deve ser processada em um prazo maior que de dois dias úteis.

6.2. FECHAMENTO DO CAMBIO

Parafraseando Dias e Reinaldo (2012, p.219), as operações internacionais sob a modalidade de pagamento antecipado, o câmbio é contratado para liquidação pronta, antes do embarque. Já nas demais modalidades (remessas, cobranças e credito documentário), em que o pagamento pelo importador é realizado após o embarque da mercadoria (a vista ou a prazo), os contratos são fechados para liquidação pronta ou futura, antes ou depois do embarque da mercadoria, conforme o caso : se antes do embarque, com antecedência de ate 360 dias ou, se após o embarque, ate 180 dias depois, respeitado o vencimento do saque.

As negociações de cambio devem ser analisadas nos contextos do mercados financeiros nacionais e internacionais, uma vez que envolvem recursos em moeda nacional, moeda estrangeira, taxa de juros nacionais e internacionais e política cambial.

6.3. AGENTES DE CAMBIO, BANCO, CORRETORA DE SEGURO, GARANTIDOR.

Banco Central – tem como responsabilidade executar a política cambial definida pelo Conselho Monetário Nacional. Para tanto, regulamenta o mercado de câmbio e autoriza as instituições que nele operam. Também compete ao Banco Central fiscalizar o referido mercado, podendo punir dirigentes e instituições, mediante multas, suspensões e outras sanções previstas em lei. Além disso, o Banco Central pode atuar diretamente no mercado, comprando e vendendo moeda estrangeira de forma ocasional e limitada, com o objetivo de conter movimentos desordenados da taxa de câmbio.

Corretora de Cambio - As corretoras de câmbio atuam, exclusivamente, no mercado de câmbio, intermediando operações entre clientes e bancos ou comprando e vendendo moedas estrangeiras para seus clientes. Popularmente conhecidas como casas de câmbio, por sua expressiva atuação na compra e venda de moeda estrangeira em espécie, as corretoras de câmbio também realizam operações financeiras de ingresso e remessa de valores do/para o exterior e operações vinculadas a importação e exportação, desde que limitadas ao valor de US\$ 100.000,00 ou o seu equivalente em outras moedas. A diferença com relação aos bancos que operam em câmbio é que estes, além de atuarem sem limites de valor, podem realizar outras modalidades de operação como financiamentos a exportações e importações, adiantamentos sobre contratos de câmbio e operações no mercado futuro de dólar em bolsa de valores

Carta de credito de importação - A L/C é um instrumento de garantia emitido por um banco, por conta e ordem de um importador, a favor do exportador. Funciona como um aval do banco emissor e poderá contar com a confirmação de outro banco, de forma que o exportador passa a ter a garantia de pagamento de dois bancos. Se o banco emissor falhar no pagamento, o banco confirmador honrará a operação. A garantia só é válida se os termos da L/C forem cumpridos rigorosamente pelo exportador. A estrutura do CCB permite emissão de L/C para importadores brasileiros através do CCB Brasil, ou para importadores estrangeiros utilizando-se do CCB Cayman.

6.4. MODALIDADES DE PAGAMENTOS

A modalidade de pagamento é influenciada pelas condições de mercado e pelo grau de confiança comercial existente entre as partes, não só empresas, mas também bancos e países envolvidos, essas escolhas dependem das exigências do país exportador, das disponibilidades de linha de financiamento, feito de comum acordo entre o exportador e o importador. As modalidades de pagamento são estabelecidas nos contratos de compra e venda internacionais ou em documentos equivalentes que determinam a maneira pela qual o exportador receberá o pagamento por sua venda ao exterior. O pagamento das importações brasileiras é efetuado mediante a contratação do cambio com os bancos que podem celebrar a liquidação pronta ou futura.

Pagamento Antecipado – ocorre quando o importador remete o valor da transação, após o que, o exportador providencia a exportação da mercadoria e o envio da respectiva documentação. Do ponto de vista cambial, o exportador deve providenciar, obrigatoriamente, o contrato de câmbio, antes do embarque, junto a um banco, pelo qual receberá reais em troca da moeda estrangeira, cuja conversão é definida pela taxa de câmbio vigente no dia.

Pagamento a vista – nessa modalidade, o pagamento é efetuado após o embarque da mercadoria e previamente ao desembarço aduaneiro, não possuindo os documentos originais em mãos e dependendo do banco ou da corretora para fechamento do internacional e o número da LI aprovada, se necessária.

Dependendo do grau de confiança do exportador, os documentos originais da importação podem ser enviados para o importador e este solicitar o fechamento e a liquidação do câmbio para o banco ou a corretora. Caso contrário, serão encaminhados diretamente ao banco tomador no Brasil, que só liberará mediante fechamento e liquidação do contrato de câmbio.

Pagamento a prazo – Para essa modalidade, a contratação do câmbio ocorrerá após o desembarço aduaneiro e devem ser apresentadas ao banco cópias dos comprovantes de importação, da fatura e do conhecimento de embarque. Nas operações com prazos superior a 360 dias, obrigatoriamente deverá existir o registro de Operações Financeiras (ROF), sendo observados os prazos previstos no respectivo esquema de pagamento.

Remessa sem saque – o importador recebe diretamente do exportador os documentos de embarque, sem o saque; promove o desembarço da mercadoria na alfândega e, posteriormente, providencia a remessa da quantia respectiva diretamente para o exportador. Esta modalidade de pagamento é de alto risco para o exportador, uma vez que, em caso de inadimplência, não há nenhum título de crédito que lhe garanta a possibilidade de protesto e início de ação judicial. No entanto, quando existir confiança entre o comprador e o vendedor, possui algumas vantagens, entre as quais: a agilidade na tramitação de documentos; e a isenção ou redução de despesas bancárias.

Cobrança documentária – essa modalidade é caracterizada pelo manuseio de documentos pelos bancos. Os bancos intervenientes nesse tipo de operação são meros cobradores internacionais de uma operação de exportação, cuja transação foi fechada diretamente entre o exportador e o importador, não lhes cabendo a responsabilidade

quanto ao resultado da cobrança documentária. O exportador embarca a mercadoria e remete os documentos de embarque a um banco, que os remete para outro banco, na praça do importador, para que sejam apresentados para pagamento (cobrança à vista) ou para aceite e posterior pagamento (cobrança a prazo). Para que o importador possa desembaraçar a mercadoria na alfândega, ele necessita ter em mãos os documentos apresentados para cobrança. Portanto, após retirar os documentos do banco, pagando à vista ou aceitando (assina, manifestando concordância) a cambial para posterior pagamento, o importador estará apto a liberar a mercadoria.

Carta de crédito – a modalidade de pagamento mais difundida no comércio internacional, pois oferece maiores garantias, tanto para o exportador como para o importador. É um instrumento emitido por um banco (o banco emitente), a pedido de um cliente (o tomador do crédito). De conformidade com instruções deste, o banco compromete-se a efetuar um pagamento a um terceiro (o beneficiário), contra entrega de documentos estipulados, desde que os termos e condições do crédito sejam cumpridos. Por termos e condições do crédito, entende-se a concretização da operação de acordo com o combinado, especialmente no que diz respeito aos seguintes itens: valor do crédito, beneficiário e endereço, prazo de validade para embarque da mercadoria, prazo de validade para negociação do crédito, porto de embarque e de destino, discriminação da mercadoria, quantidades, embalagens, permissão ou não para embarques parciais e para transbordo, conhecimento de embarque, faturas, certificados, etc. A carta de crédito é uma ordem de pagamento condicionada, ou seja, o exportador só terá direito ao recebimento se atender a todas as exigências por ela convencionadas.

A escolha da modalidade de pagamento é feita de comum acordo entre o exportador e o importador e vai depender, basicamente, do grau de confiança comercial existente entre as partes, das exigências do país importador e das disponibilidades das linhas de financiamento. A modalidade deve estar expressa em contrato internacional e deve-se levar em consideração os riscos tanto para o importador quanto para o exportador.

6.5. SEGURO INTERNACIONAL

O seguro é uma operação entre duas partes, segurado e segurador, coordenada por uma terceira parte, a corretora, de forma que a parte segurada, que aderiu a este propósito, possa resguardar seus bens dos riscos que porventura venham a ocorrer com a mercadoria e ser indenizada pela seguradora por quaisquer danos que esses bens possam sofrer.

De acordo com Mendonça (1997, p.145):

O seguro marítimo teve seu início no século XVII, em Londres, em um café pertencente a Edward Loyd, onde armadores costumavam se reunir para trocar informações. O seguro para os demais meios de transporte foi desenvolvido mais tarde tendo como base no seguro marítimo...

O seguro tem como objetivo dar à carga proteção contra danos ou perdas, ou seja, repor um dano causado pela ocorrência de um sinistro, pois, se um embarque não segurado sofrer um sinistro, a empresa terá de arcar com os custos envolvidos e a perda poderá, dependendo da situação, significar até uma ameaça para a sobrevivência da empresa.

Dependendo da condição de venda estabelecida, deve ser contratado o seguro de transporte em companhias do ramo, mediante proposta à empresa seguradora, contendo o tipo de embalagem, o meio de transporte, os riscos a serem cobertos, os valores da operação, o local de início e término do risco, a identificação do veículo transportador e o tipo de apólice pretendida.

O corretor de seguros é uma pessoa física ou jurídica devidamente autorizada pela Fundação Escola Nacional de Seguros (*Funenseg*) a operar na atividade de seguro, pela qual recebe da seguradora uma comissão denominada corretagem.

É ele quem intermedeia a ligação entre o cliente que deseja segurar um bem qualquer e uma empresa seguradora com interesse nesse seguro, assumindo a responsabilidade civil sobre essas operações e respondendo por qualquer problema, negligência, omissão etc. perante segurados e seguradoras.

6.6. TRANSPORTE INTERNACIONAL

A capacidade e a rapidez dos modernos meios de transporte internacional têm possibilitado a realização e a movimentação de grande parte de cargas no mundo. Esse movimento influenciou para que o cálculo de frete internacional de cargas adotasse como parâmetros o volume, o peso e a distância do setor marítimo.

O importador, conforme acordo com o exportador, poderá designar uma empresa especializada para transporte da mercadoria, isso de acordo com a necessidade, a natureza e os prazos estabelecidos, observando a rapidez, a segurança e o menor custo.

Para uma escolha ideal do transporte, deve-se suprir as necessidades tanto do importador como do exportador, combinando alguns fatores importantes, como: pontos de embarque e desembarque mais propícios; custos de transporte doméstico relacionados com embarque, desembarque, frete internacional e manuseio da carga ou com as características da carga: peso, volume, formato, dimensão, periculosidade e refrigeração, disponibilidade, frequência de rotas e exigências legais.

A questão dos *Incoterms* é muito importante na escolha do transporte a ser utilizado, pois irá definir a logística a ser aplicada ao processo, determinando as responsabilidades, além dos custos, de cada parte envolvida.

A definição do porto, aeroporto, local de destino entre exportador e o importador é importante para que o desembarço da mercadoria seja feito no local mais apropriado para o importador.

Se o valor do frete internacional não for de responsabilidade do importador, o exportador poderá conseguir uma tarifa de frete reduzida a enviar a mercadoria para o local onde ele achar conveniente.

6.6.1. TRANSPORTE MARITIMO

O navio é um veículo adequado às mercadorias de baixo e médio valor agregados, podendo transportar mercadorias comuns, perecíveis e perigosas. Não é considerado veículo competitivo para mercadorias de alto valor agregado e/ou sujeitas a perecibilidade

tecnológica, como computadores. Entretanto, esse meio de transporte é utilizado com muita eficiência para transportes ao redor do mundo, em virtude da grande quantidade de mercadorias que consegue deslocar, da sua funcionalidade operacional, da segurança com relação a problemas e perdas de carga e de ser bastante compatível com praticamente qualquer produto.

De acordo com Vazquez (2002, p.199):

O contrato de Fretamento é definido pelo art. 566 do Código Comercial brasileiro como aquele pelo qual, mediante preço ajustado (frete), alguém (fretador) concede-se a uma pessoa (afretador) o uso total ou parcial de seu navio...

É importante para o importador verificar-se de que o transporte da mercadoria vai contar com uma zona portuária automatizada e com boa capacidade de carga, descarga e transbordo, o que possibilita uma diminuição nos custos.

Nesse tipo de transporte, o frete representa o montante recebido pelo armador como remuneração pelo transporte da carga. Há também outras despesas que, embora não integrem o valor do frete, são devidas na movimentação das cargas nos portos, como capatazia, taxa cobrada pela utilização das instalações portuárias, estivas e taxa cobrada pela arrumação das cargas no navio com utilização do equipamento de bordo.

É importante para o importador verificar se sua carga está sendo embarcada num navio adequado para segurança no carregamento e na descarga da mercadoria. Para atender à grande diversidade de cargas que foram sendo objeto de transporte, vários tipos de navios foram construídos pela engenharia naval.

Os navios são construídos de forma adequada à natureza da carga a ser transportada e os principais tipos são:

- *General cargo ship*: convencional, com porões e *decks* destinados a carga seca em geral;
- *Reefer* (refrigerífico): semelhante ao convencional, mas possuindo porões equipados com maquinários para refrigeração e transporte de carga frigorífica ou perecível, tais como carnes, frutas, verduras, etc.;
- *Bulk Carrier* (graneleiro): especializado no transporte de carga sólida a granel, como soja, açúcar etc.;
- *Full container ship* (porta-contêiner): próprio para o transporte de contêineres de todos os tipos;

- *Roll-on/roll-off*: possui uma rampa na popa ou proa para locomoção dos veículos a serem transportados;
- *Tanker* (tanque): construído para utilização de carga líquida a granel, com divisão nos porões para transporte de petróleo refinado, óleos minerais etc.;
- *Multi-purpose ship*: destinado ao transporte de diversos tipos de carga;
- *Lash*: navio porta-barcaça, as quais são descarregados no porto de destino em razão de pouca profundidade;
- *Seabee*: provido de elevador submersível e convés aberto para o transporte de barcaças.

6.6.2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O transporte rodoviário é bastante utilizado em decorrência do desenvolvimento e da melhoria da malha rodoviária e em razão da modernização da rede ferroviária. É também o mais flexível e permite melhor integração.

A utilização de múltiplas modalidades de transporte pode ser uma boa opção para o importador, no trânsito da mercadoria do porto ou aeroporto até a fábrica, em especial quando os ganhos na movimentação de carga compensam os acréscimos nos custos do serviço.

O transporte rodoviário apresenta algumas vantagens em virtude da simplicidade de funcionamento e do grande número de prestadores de serviços; nesse caso, num comparativo de custo entre a utilização das modalidades de transporte rodoviário e marítimo, o importador poderá levar grandes vantagens com relação ao custo, porém levar desvantagens com relação ao tempo. Um exemplo disso são as importações provenientes da Argentina: as mercadorias trazidas pelo modal rodoviário possuem custo reduzido de transporte, porém levam aproximadamente sete dias para chegar ao Brasil; já numa importação utilizando o modal marítimo, o custo do frete e o acréscimo de despesas serão maiores, porém as mercadorias levam aproximadamente três dias para chegar ao Brasil.

6.6.3. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O transporte ferroviário normalmente é utilizado por países fronteiriços, que não têm flexibilidade de percurso. Por ficar restrito a um único caminho, não é tão ágil quanto o transporte rodoviário e sua utilização do Brasil para os países latino-americanos é ainda pequena, sendo a diferença de bitola um dos entraves do tráfego mútuo.

No transporte ferroviário, as cargas podem ser acomodadas utilizando os seguintes vagões: fechado ou convencional (carga geral), fechado com escotilha (granéis sólidos), tanques (líquidos), com fundo móvel – basculante (minérios e granéis sólidos), gaiola com estrado (gado), plataforma (automóveis e contêineres), plataforma sem laterais e/ou fundos (madeira e grandes volumes) e isotérmico (produtos refrigerados ou congelados).

O frete ferroviário é baseado em quilometragem percorrida e no peso da mercadoria. Assim, pode ser calculado pela multiplicação da tarifa ferroviária por tonelada ou metro cúbico, utilizando-se aquele que contribuir com maior receita. Pode também ser cobrada taxa diária de estadia do vagão e taxa administrativa pelo transbordo, não sendo comum incidirem taxas de armazenagem e manuseio.

6.6.4. TRANSPORTE AÉREO

O valor do frete dessa modalidade de transporte é considerado o mais alto entre os modais existentes, pois as tarifas utilizadas pelas companhias aéreas são calculadas sobre o peso ou metragem cúbica, utilizando-se aquele que contribuir com maior receita, além disso, o valor pelo armazenamento no aeroporto é cobrado sobre o valor aduaneiro, podendo onerar o custo da importação.

De acordo com Mendonça (1997, p 145)

O transporte aéreo é uma atividade que envolve com facilidade vários países, com uma alta velocidade. Apesar de contar com aviões cada vez maiores, o custo do transporte aéreo restringe sua utilização.

Algumas vantagens podem atenuar o custo dessa modalidade: crescente aumento de frotas e rotas; acesso a determinados mercados, difíceis de alcançar por outros meios de transporte; redução no custo de embalagem; redução nas despesas de manuseio de carga; redução dos gastos de armazenamento; carga referente a pequenos volumes.

Sendo assim é necessário que o importador, antes de utilizar a modalidade de transporte aéreo, analise a real necessidade que tem da mercadoria, ou seja, sua urgência e todas as despesas que compõem o uso desse modal, pois dependendo do tipo de mercadoria ou da quantidade a ser importada, o custo final utilizando o transporte aéreo poderá ser menor que o de outros modais.

7. ACONDICIONAMENTO DAS MERCADORIAS NA IMPORTAÇÃO:

As mercadorias, de forma geral, devem ser embaladas pelo vendedor, com vistas a sua proteção durante manuseio, movimentação, transporte e armazenamento, sendo que eventuais avarias por inadequação de embalagem poderão causar problemas ao importador.

Para o transporte internacional, a mercadoria pode utilizar uma embalagem de acondicionamento, proporcionando proteção adicional e facilidade no manuseio e no deslocamento ou ser transportada por meio de uma unidade de carga, ou seja, acessórios para deslocamentos, chamados de unitização.

As formas mais comuns de unitização são:

- Pré-lingagem (amarração ou cintamento): envolvimento da carga por redes especiais (slings) ou cintas com alças adequadas à movimentação por içamento;
- Paletização: utilização de plataforma ou estrado destinados a suportar a carga, fixada por cintas, o que permite sua movimentação mecânica por meio de garfos;
- Containerização: colocação da carga em cofres, ou seja, recipiente construído de material resistente o suficiente para suportar uso repetitivo, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, permitindo fácil carregamento e descarregamento adequados à movimentação mecânica e ao transporte por diferentes equipamentos.

Por se tratar de acessórios para transporte de carga, o peso e o volume externo dos contêineres não são computados no cálculo do frete; de modo geral são oferecidas tarifas especiais para cargas containerizadas.

A utilização de contêineres proporciona diversas vantagens para o importador em virtude da imunidade às perturbações atmosféricas; redução nos gastos com embalagens; dispensa no uso de armazéns; redução dos custos com seguro, pela diminuição de riscos, avarias, furtos. Além de tudo isso, facilita a carga e a descarga, garantindo manejo rápido e eficiente, com menos ônus que as demais cargas, porém é necessário que o importador solicite a desova do contêiner para que não seja cobrada demurrage – taxa cobrada pelo armador para uso do contêiner, após período estabelecido por este.

No transporte aéreo, os contêineres são constituídos de material leve (alumínio ou fibra de vidro) e desenhados para máxima utilização do corte transversal do compartimento de carga do avião, sendo denominados *igloos*, quando refrigerados.

7.1. CONSOLIDAÇÃO DE CARGAS:

As cargas de diversos embarcadores são colocadas em uma única unidade de carga, sendo cobrado frete proporcional ao espaço que cada uma ocupa na unidade de carga.

A consolidação consiste na emissão de um conhecimento de embarque, *Master Air Waybill*, pelo transportador, representando a unidade de carga (palete, contêiner etc.), e de diversos HAWB – *House Air Waybill*, representando o lote de mercadorias de diferentes embarcadores colocadas na unidade de carga.

A consolidação de carga propicia a redução no custo de transporte, pela utilização da *Box-rate* (rateio em função da fração de contêineres ocupada), a concorrência entre agentes consolidadores e a oferta de infra estrutura operacional de transporte mais ágil e eficiente.

8. OS AGENTES INTERVENIENTES NA IMPORTAÇÃO

Desde o fechamento da compra de importação até a chegada da mercadoria ao Brasil, o importador está ligado a empresas responsáveis por tudo ou por partes do processo de importação. Estas podem intervir direta ou indiretamente, podendo ser acolhidas pelo exportador ou pelo importador, dependendo do tipo de negociação ou do grau de confiança.

8.1. TRANSITÁRIO – FREIGHT FORWARDER

É um prestador de serviços que está habilitado a fazer por seu cliente um trabalho completo, desde a retirada da mercadoria na fábrica do exportador até a entrega no armazém do importador, efetuando todos os trâmites necessários, como reserva de espaço em veículos transportadores, embarque, emissão, de documentos, negociação bancária de documentos, contratação de câmbio etc., bem como operações de liberação de despacho de cargas (MENDONÇA, 1997, p.169).

8.2. COMISSÁRIA DE DESPACHO

Empresa prestadora de serviços, a qual pode também ser chamada de despachante aduaneiro, apta a representar os importadores e exportadores. Essas empresas são cadastradas e autorizadas para o auxílio de tudo o que for necessário na execução da operação, a fim de que a mercadoria seja despachada, liberada no navio, no porto de embarque ou desembarque no navio e liberada no porto de desembarque (MENDONÇA, 1997, p.169).

8.3. ARMADOR

O armador é a pessoa jurídica, estabelecida e registrada, com a finalidade de realizar transporte marítimo, local ou internacional, com navios, explorando determinadas rotas. Ele não precisa ser o proprietário do navio que estará operando, podendo usar navios afretados de terceiros. O armador é responsável

pela carga que está transportando e responde juridicamente por todos os problemas ou efeitos sobre essa carga, devendo fornecer ao embarcador um conhecimento de embarque, *Bill of Lading* (BL), que é o contrato de transporte (MENDONÇA, 1997, p.170).

8.4. AGENCIA MARÍTIMA

No contrato de prestação de serviço entre a agência e o armador geralmente se incluem a administração do navio, recebimento e remessa do valor do frete ao armador, representação do navio e do armador perante as autoridades portuárias e governamentais e atendimento aos clientes. O agente é que normalmente emite o conhecimento de embarque marítimo em nome e por conta do armador.

De acordo com (MENDONÇA, 1997, p.170):

Essa empresa representa o armador em determinado país, estado ou porto e faz a ligação entre armador, importador e exportador. Ela faz o papel de intermediadora entre as partes, não sendo comum o contato direto do armador com o cliente final. Cabe à agência marítima o controle e a assistência nas operações de carga, descarga e o angariamento de carga para ocupar o espaço disponível no navio.

8.5. TERMINAL DE CARGA

Locais especializados em armazenamento, unitização e movimentação de cargas para o embarque e desembarque, estes ficam fora das áreas portuárias e são utilizados também pelos armadores para armazenamento de contêineres vazios a serem entregues aos embarcadores.

8.6. NON-VESSEL OWNING COMMON CARRIER

Trata-se de um armador sem navio, ou seja, ele utiliza navios de outros armadores para fazer o transporte das mercadorias. É um consolidador de carga responsável pela sua

unitização e logística de transporte, geralmente utilizado por empresas que possuem pequenos lotes a serem transportados e não encontram facilidades, uma vez que é mais conveniente trabalhar com cargas já containerizadas.

A vantagem é garantir às empresas o embarque da mercadoria no navio contratado, independentemente do volume de carga, ao passo que, para o armador, uma carga pequena pode deixar de embarcar caso este não consiga outras cargas para completar o contêiner.

8.7. BROKER

O *broker* tem a responsabilidade de intermediar as partes interessadas em viabilizar os embarques das cargas em navios de transportadoras que se encontram disponíveis, fazendo então o papel de ligação entre embarcador e transportador, diretamente ou por intermédio do agente marítimo

De acordo com (MENDONÇA, 1997:186):

Broker é um corretor de navios, que atende às exigências de caráter oficial e administrativo, intervindo nos contratos de transporte, agenciando seguros marítimos e traduzindo documentos, entre outras responsabilidades

Nos portos onde não há corretores, essa função é exercida pelo despachante aduaneiro; embora ambos tenham atividades relacionadas, cabe ao corretor intervir nas negociações, e, ao despachante, promover o despacho das mercadorias e prestar assessoria na documentação.

8.8. PORTO SECO

Porto seco é um terminal terrestre localizada fora do porto primário, onde recebe cargas consolidadas, não nacionalizadas e opera como espaço de armazenamento para importadores num regime sem impostos até decidir fazer a nacionalização da carga, a qual também pode ser fracionada.

Nas importações brasileiras, o Porto Seco é de vital importância nas questões operacional, burocrática e financeira. Na questão operacional, as mercadorias importadas podem ficar armazenadas por um período de até 120 dias nessa zona secundária. Se estivesse no porto, que é considerado zona primária, este prazo seria de 90 dias. E esses terminais alfandegados em zona secundária permitem rapidez no processo e um rápido escoamento das mercadorias. Normalmente, esses portos secos estão localizados próximo aos grandes centros comerciais, possibilitando economia de custos de deslocamento. Finalmente, é possível realizar serviços e procedimentos aduaneiros na importação, que os portos/aeroportos não conseguiriam. Nos portos secos, além da movimentação e armazenagem de mercadorias, é possível fornecer local climatizado para produtos específicos, possibilitar coleta de amostras, unitizar e desunitizar mercadorias, etiquetagem, marcação, remarcação e colocação de selos fiscais em produtos importados, como bebidas destiladas, relógios, brinquedos, além de aglutinar no mesmo local autoridades aduaneiras, sanitárias, agropecuárias e pontos de apoio para despachantes aduaneiro, transportadoras, empresas de inspeção e averiguação, entre outras. Isso permite que todas as etapas necessárias ao despacho aduaneiro sejam feitas no mesmo local.

9. HABILITAÇÃO PARA EMPRESAS IMPORTADORAS:

Parafraseando o autor DIAS e WALDEMAR, (2012, p.233), para ser uma empresa importadora comercial ou industrial, esta deverá alterar seu contrato ou estatuto social para incluir a importação entre seus objetivos sociais.

Apesar de a legislação brasileira de comércio exterior não apresentar qualquer restrição, até o final de 1999, pequenas e microempresas não podiam importar, inclusive as inscritas no Simples pela Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, incisos XL, XII e § 3º do inciso XVIII. Desde o início de 2000, está em vigor o novo Estatuto da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, aprovado pela Lei nº 9.841, de 5 de outubro de 1999.

No novo estatuto não consta mais a restrição à atividade importadora, como estava previsto no regulamento anterior, cabendo ao Poder Executivo estabelecer mecanismos de facilitação, concebendo tratamento diferenciado e favorecido quando as microempresas ou as empresas de pequeno porte atuarem no mercado internacional, inclusive na importação.

Uma pessoa física pode importar desde que em quantidades que não indiquem finalidade comercial e prática de comércio, ou seja, para o uso próprio; o produtor rural também pode importar desde que comprove que está devidamente registrado.

Em 2002, a Secretaria da Receita Federal (SRF) passou a estabelecer mudanças radicais à habilitação do importador/exportador com a criação do Registro de Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros da Receita Federal (Radar). Este é um sistema que integra todos os outros existentes e efetua interposição automática de dados, capaz de comparar volumes de importações e exportações, faturamento, patrimônio da empresa e dos sócios, movimento financeiro, entre outros dados, com vistas a munir, em tempo real, todas as unidades aduaneiras da SRF de informações que permitam uma fiscalização cada vez mais eficaz no combate às fraudes.

Com a implementação do Radar, no momento do desembarço aduaneiro, o fiscal tem à mão de um dossiê com todas as informações do importador, e caso seja constatada alguma irregularidade, a mercadoria é automaticamente parametrizada no canal cinza.

O procedimento de habilitação no Siscomex resume-se à inclusão de ficha no sistema Radar, informando exclusivamente o caráter provisório da concessão, seguida do registro,

no cadastro de responsáveis legais do Siscomex, no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e no Cadastro de Pessoa Física (CPF).

Analisada a documentação após o rastreamento e verificando que a empresa está apta a importar, o responsável pela pessoa jurídica receberá uma senha de acesso ao cadastro de representante legal, via web, para fins de inclusão, exclusão e alteração de representações.

A pessoa física habilitada e devidamente identificada deverá encaminhar-se ao setor competente, para obtenção de senha de acesso ao perfil responsável do Siscomex, solicitando o seu credenciamento na SRF. Este procedimento pode ser realizado também por seu representante legal.

9.1. HABILITAÇÃO E ACESSO AO SISCOMEX

Para importar, as empresas devem estar cadastradas no Registro de Exportadores e Importadores (REI). A inscrição no REI é automática, no ato da primeira operação no Siscomex, sem maiores formalidades. As pessoas físicas também precisam do cadastramento diretamente no Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex).

O acesso ao Siscomex pode ser feito dentro da própria empresa do importador, interligando-se ao sistema, desde que o volume de operações justifique essa opção, a qual envolve investimento em equipamentos, treinamento e atualizações constantes.

Possivelmente, será mais prático e barato começar utilizando os serviços de um intermediário, que pode ser o Banco do Brasil S.A., Comissárias de Despachos e outras empresas do tipo Transitário.

10. PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

Como em vários países, os produtos importados pelo Brasil são diversificados, de acordo com o manual de classificação fiscal, no qual se pode identificar produtos de reino animal, vegetal, mineral, vestuários, máquinas, equipamentos, matéria-prima para remédios, alimentos para consumo humano e animal, armamentos, veículos, materiais radioativos, livros, materiais de pesquisa etc.

Para estes e outros produtos não existem diversos procedimentos de como importá-los, o que significa que todos os envolvidos no processo devem ter conhecimento sobre os procedimentos e as normas específicas para cada um, tornando-se um pesquisador constante e sempre atualizado, já que a legislação de comércio exterior é modificada com muita frequência.

Existem procedimentos que são básicos em uma importação, os quais normalmente são executados após análise geral do serviço de compras internacionais. O importador solicita ao exportador a emissão da *proforma invoice*, que é uma proposta de venda referente aos materiais que estão sendo importados, a qual formaliza e confirma a negociação, desde que devolvida ao exportador contendo o aceite do importador para as especificações necessárias contidas no documento.

Após toda etapa em que a negociação de compra foi formalizada, é o momento de o importador analisar quais são os requisitos gerais e procedimentos básicos para que a mercadoria seja importada. Ignorar esta fase da operação pode elevar o custo preestabelecido e programado anteriormente, que por fim leve o importador à conclusão da inviabilidade da importação após o desembaraço da mercadoria.

10.1. CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

A classificação fiscal de mercadorias é importante não somente para determinar os tributos envolvidos nas operações de importação e exportação e de saída de produtos

industrializados, mas também para fins de controle estatístico e determinação do tratamento administrativo requerido para determinado produto.

A classificação da mercadoria é obtida a partir da descrição de cada produto, analisando-se desde características genéricas aos detalhes mais específicos que o individualizam; a essa descrição corresponde um código numérico.

Com base no código fiscal NCM, é possível identificar nas publicações especializadas todas as informações básicas para comercialização: incidência de tributos, contingenciamentos, inclusão em acordos internacionais, normas administrativas e outros dados.

10.2. LICENCIAMENTO DE IMPORTAÇÃO

A importação de mercadoria está sujeita, na forma da legislação específica, à Licença de Importação (LI), que ocorrerá de forma automática ou não automática, por meio do Siscomex.

A Licença de Importação não automática é exigida no caso de importação de mercadoria sujeita a controles especiais do órgão licenciador, Secex ou dos demais órgãos federais que atuam como anuentes. A título de exemplo, pode-se citar: materiais radioativos, reagentes químicos sob controle do Ministério da Saúde, produtos do reino vegetal e animal sob controle do Ministério da Agricultura e outros, bem como importações com isenção de impostos, que por suas características particulares dependem de anuência prévia de importação, sendo sujeitas, portanto, ao LI, anterior ao embarque.

Nos casos de LI não automática, o importador deverá solicitar a concessão antes de autorizar o embarque da mercadoria no exterior, portanto antes da emissão da Declaração de Importação (DI). Caso isso não ocorra, estará sujeito a pagamento de multa por LI não automática emitida posteriormente ao embarque.

A LI precederá o embarque de mercadorias nos casos de mercadorias sujeitas a anuência, a exame de similaridade, a controle de cotas (contingenciamento) e de mercadorias usadas, por exemplo. Após análise e anuência dos órgãos competentes,

autoriza-se a importação, e somente após o deferimento se pode autorizar o embarque da mercadoria e o prosseguimento das demais etapas da operação.

No caso do licenciamento não automático, para as operações sujeitas à anuência prévia de importação ou ao cumprimento de condições especiais, deverão obter licenciamento de importação, antes do registro de Declaração de Importação.

A relação dessas mercadorias e/ou operações, bem como o momento de conseguir o referido licenciamento, estão listados na tabela “Tratamento Administrativo do Siscomex”, tendo em vista suas condições gerais de comercialização.

10.3. EMBARQUE DA MERCADORIA

Concretiza a operação comercial, o importador poderá autorizar o embarque da mercadoria ao exterior, considerando que as mercadorias e/ou a operação sujeitas a anuência de importação exigirão o cumprimento antecipado desta condição.

As operações que não estão sujeitas a controle prévio ou ao cumprimento de condições especiais terão o licenciamento automaticamente concedido na ocasião da formulação da DI no Siscomex, para fins de despacho aduaneiro.

Após o embarque, o exportador remeterá, de acordo com a modalidade de pagamento convencional, os documentos que permitirão ao importador liberar as mercadorias na alfândega brasileira.

10.4. RECEBIMENTO DA MERCADORIA IMPORTADA

A zona primária adota procedimentos de recebimento da carga na chegada ao Brasil; estes diferem entre si em razão do ponto de entrada, podendo ser por aeroporto, porto ou fronteira. Portanto, é importante para o importador conhecer os procedimentos quando da

chegada da carga, para que, em caso de urgência, possa solicitar mais agilidade ao setor correto.

11. LIBERAÇÃO DA MERCADORIA IMPORTADA

Esta pode ser considerada uma das fases mais burocráticas e detalhistas do processo de importação, levando o importador a buscar todas as informações pertinentes para os procedimentos a serem seguidos.

11.1. DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO

A DI é o documento-base do despacho de importação. Esse documento compreende uma série de informações específicas de cada mercadoria objeto da importação, tomadas do Siscomex, contendo inclusive os dados necessários para o fechamento do contrato de câmbio e o valor de impostos a serem pagos.

11.1.1. TIPOS DE DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO

- Declaração de Importação Comum: prevê a nacionalização total da mercadoria e pode ser utilizada nos terminais alfandegados e nas zonas primárias (portos, aeroportos, e pontos de fronteiras). O prazo máximo para a nacionalização da mercadoria é de 90 dias, exceto no porto seco, onde o prazo é de 120 dias.
- Declaração de Importação Antecipada: a DI relativa a mercadoria que proceda diretamente do exterior e poderá ser registrada antes de sua chegada na Unidade da Receita Federal de despacho. Entre os itens dessa normativa, beneficiam-se com esse tipo de declaração as mercadorias inflamáveis, corrosivas, radioativas, que representem características de periculosidade, plantas, animais vivos, frutas frescas, entre outros.
- Declaração Simplificada de Importação (DSI): a DSI é utilizada como documento básico em determinados casos, tais como amostras sem valor comercial, matérias-primas, insumos e produtos acabados importados sem cobertura cambial, catálogos e folhetos, manuais e semelhantes, encomendas internacionais, dentro

dos limites permitidos pela legislação em vigor, remessas postais internacionais destinadas a pessoa física, bagagem desacompanhada, doações, algumas formas de admissão temporária, desde que atendidas as condições estipuladas pela Secretaria da Receita Federal (SRF) etc.

11.2. DESPACHO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO

O Despacho Aduaneiro de Importação determina o procedimento que procura assegurar a regularidade da operação de importação em todos os seus aspectos, mais principalmente o tributário.

Por meio do desembaraço de mercadorias, fase final do despacho, procedido pela autoridade fiscal, obtém-se a autorização para a saída das mercadorias para o mercado interno, ou para a finalidade à qual se destinam, no caso de ingresso temporário.

É o procedimento mediante o qual se verifica a exatidão dos dados declarados pelo importador e dos documentos apresentados, com relação à mercadoria importada e à legislação vigente, visando ao desembaraço. O registro da DI caracteriza o início do Despacho Aduaneiro de Importação e conseqüentemente a nacionalização da(s) mercadoria(s).

Desde o início do processo de importação, o importador está sujeito ao pagamento de multas decorrentes do não cumprimento da legislação que estabelece os procedimentos do comércio exterior no Brasil.

12. TIPOS DE IMPORTAÇÃO

- **Definitivas:** a mercadoria estrangeira importada é nacionalizada, independente da existência de cobertura cambial, o que significa a possibilidade de integrá-la à massa de riquezas do país com a transferência de propriedades do bem para qualquer pessoa aqui estabelecida.
- **Não definitivas:** ao contrário das importações definitivas, nestas não ocorre a nacionalização. São os casos, por exemplo, de mercadorias importadas sob o regime aduaneiro especial de Admissão Temporária (ex. participar de feiras e exposições, de prêmios da Fórmula 1), no qual, após a sua permanência no país, essas mercadorias são reexportadas. Convém notar que essas importações poderão, por opção do importador, tornar-se definitivas, oportunidade na qual deverá ser providenciada toda a documentação pertinente e deverão ser pagos os impostos devidos, se for o caso. A nacionalização de mercadorias é a sequência de atos que transfere a mercadoria estrangeira para a economia nacional. Nas importações definitivas, o documento que comprova a transferência de propriedade do bem importado é o conhecimento de embarque, ao passo que, nas hipóteses de nacionalização de importações inicialmente ingressadas no país em caráter não definitivo, outros documentos, tais como a fatura comercial, podem servir de comprovação à referida transferência.
- **Despacho para consumo:** é o conjunto de atos que tem por objetivo satisfazer todas as exigências legais, e colocar a mercadoria nacionalizada, ou seja, transferida da economia estrangeira para a economia nacional, à disposição do adquirente estabelecido no país, para seu uso ou consumo.

12.1. DESEMBARAÇO ALFANDEGÁRIO

O desembaraço aduaneiro na importação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. E, com a chegada da mercadoria no Brasil, inicia-se a fase de liberação na alfândega brasileira.

O importador ou seu representante legal, com base na documentação correspondente- LI (se for o caso), conhecimento de embarque, fatura comercial e outros exigidos pelas características da mercadorias e/ ou operação-, elaborará a DI ou DSI no Siscomex. E, mediante o pagamento do Imposto de Importação (II), do Imposto sobre produtos industrializados (IPI), do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e da taxa de utilização do Siscomex em débito automático no sistema, quando devido, efetuará o registro caracterizando o início do despacho aduaneiro.

O despacho aduaneiro é um conjunto de atos praticados pelo fiscal que tem por finalidade o desembaraço alfandegário ou aduaneiro, ou seja, a autorização da entrega da mercadoria ao importador mediante a conclusão da conferência da mercadoria, o cumprimento da legislação tributária e a identificação do importador. Para tanto, após o registro da DI, o sistema automaticamente selecionará, por parametrização, o canal de conferência aduaneira da operação, com as seguintes possibilidades:

- Canal verde: registro do desembaraço aduaneiro automático. Isso significa que a mercadoria já está liberada para ser retirada do seu local de armazenamento na alfândega ou no porto seco. Esse procedimento pode apresentar algumas exceções como, por exemplo, a “malha fina”, na qual o inspetor da alfândega ou um auditor fiscal da Secretaria da Receita Federal seleciona um percentual de processos em canais verdes e os direciona para conferência física e documental.
- Canal amarelo: realização do exame documental direcionado a um determinado fiscal, conforme informado no Siscomex; não sendo constatadas irregularidades, é feita a efetivação do desembaraço aduaneiro.

Para o canal amarelo também há exceções, pois o auditor fiscal pode solicitar conferência física para a mercadoria mesmo estando no canal amarelo. Esse procedimento pode ocorrer sem ao menos o auditor fiscal justificar o motivo pelo qual quer verificar a mercadoria: simplesmente por ter desconfiado de algo ou por ter verificado alguma inconsistência das informações nos documentos apresentados.

- Canal vermelho: realização do exame documental e da verificação física da mercadoria para efetivação do desembaraço aduaneiro. O auditor fiscal designado a conferir a carga agenda a conferência junto com o importador ou seu representante legal e a carga só é liberada após verificação parcial ou completa, dependendo da exigência do fiscal. A classificação fiscal e as mercadorias

declaradas incorretamente são algumas das irregularidades constatadas no canal vermelho.

- Canal cinza: realização do exame documental, verificação física da mercadoria e exame de valoração aduaneira (averiguação da base de cálculo do Imposto de Importação) para efetivação do desembaraço aduaneiro.

Há exceção feita ao canal verde que dispensa esse procedimento; todos aqueles documentos, juntamente com o extrato de Declaração de Importação, impresso por intermédio do Siscomex, e o comprovante de recolhimento ou exoneração do ICMS, deverão ser apresentados pelo importador à Secretaria da Receita Federal do local onde estiver a mercadoria, para a conclusão do denominado despacho aduaneiro.

Para as mercadorias selecionadas no canal cinza deverá ainda ser formulada a Declaração de Valor Aduaneiro (DVA) com a respectiva transmissão no Siscomex, para os esclarecimentos que se fizeram necessários quanto aos aspectos comerciais da operação e a apresentação de outras informações que justifiquem o preço que foi praticado.

13. SISTEMA FISCAL BRASILEIRO

O Regime Tributário das Importações (RTI) no Brasil não compreende somente o Imposto de Importação (II), tributo este seletivo que incide na entrada de mercadorias estrangeiras no território aduaneiro. Compreende também a imposição de outros tributos que, apesar de não terem como fato gerador a entrada de mercadorias no país, assim entendido o registro da DI, acabam por onerar a operação de importação.

13.1. TRIBUTOS QUE ONERAM A IMPORTAÇÃO:

É importante que o importador conheça os principais tributos que oneram as importações brasileiras, sua base de cálculo e quando são pagos.

a) Imposto de Importação

O imposto incide sobre mercadorias estrangeiras, tendo como fato gerador a entrada de qualquer uma dessas mercadorias no território aduaneiro.

Para efeito de cálculo do imposto, considera-se ocorrido o fato gerador na entrada da mercadoria no território nacional, ou melhor, na data de registro da Declaração de Importação da mercadoria despachada para consumo, ou no dia do lançamento respectivo, nos casos definidos em Lei.

Presume-se ainda ocorrido o fato gerador do Imposto de Importação quando houver falta de mercadoria constante de manifesto ou documento equivalente.

O Imposto de Importação é aplicável em percentual variável conforme o produto e incidindo sobre seu valor o CIF, e será pago mediante débito automático na conta-corrente bancária indicada ao Siscomex pelo importador, no ato de registro da DI.

As alíquotas do Imposto de Importação encontram-se especificadas na TEC, que se apoia na codificação da NCM. É importante observar que, em função do Mercosul, a exigência do imposto aduaneiro no ingresso de mercadorias importadas da Argentina, do Paraguai e do Uruguai somente ocorrerá em situações legalmente previstas, conforme tratado adiante.

Cabe ainda assinalar a existência de tributação especial, mediante a utilização de classificação genérica e alíquota especial, para alguns casos que envolvem Remessas Postais Internacionais sob Regime de Tributação Simplificada (RTS) e bens contidos em bagagem que ultrapassem os limites de isenção fixados em lei (tributação especial).

As isenções ou reduções do Imposto de Importação são concedidas por meio de lei ou de ato internacional, podendo ser vinculadas à quantidade do importador ou à destinação dos bens. Quando decorrentes de ato internacional, somente incidirão sobre mercadoria originária do país beneficiário.

A base de cálculo do II inclui os seguintes elementos: custo de transporte das mercadorias importadas até o porto ou aeroporto alfandegado de descarga ou ponto de fronteira alfandegado de entrada, no país; encargos relativos a carga, descarga e manuseio, associados ao transporte das mercadorias importadas até os locais de embarque; e o custo do seguro relativo ao transporte.

b) Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI)

O IPI é aplicável em percentual variável conforme o produto, incide sobre a soma do valor CIF mais o valor do Imposto de Importação e será debitado automaticamente na conta corrente bancária indicada ao Siscomex pelo importador, no ato do registro da DI.

c) Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)

Para cada Estado existe um regulamento que dita as regras do recolhimento do ICMS na importação e este por sua vez determina os produtos, as alíquotas e as despesas que integram a base de cálculo para o recolhimento do imposto. A legislação de ICMS costuma ser muito longa e complexa, dificultando a interpretação do leitor, por isso é recomendável que o importador consulte um especialista no Regulamento de ICMS (RICMS) do Estado que receberá a mercadoria importada, a fim de verificar a alíquota e a base legal pertinente ao produto.

O Regulamento de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (RICMS) especifica tanto as alíquotas a serem utilizadas quanto os benefícios concedidos, como isenção e redução na base de cálculo, dependendo do produto e de sua classificação fiscal.

Via de regra, o ICMS incide sobre a soma do valor CIF mais os valores do II, do IPI e até mesmo de outras despesas decorrentes da importação.

Desde 1º de janeiro de 2002, o montante do imposto, inclusive na hipótese de importação, integra a sua própria base de cálculo. Assim, para o cálculo do ICMS, devem ser somados os valores constantes do documento de importação, acrescidos do valor dos II, sobre IPI e sobre operações de câmbio, bem como de quaisquer outros impostos, taxas, contribuições e despesas aduaneiras.

Apesar de a lei que regulamenta o recolhimento do ICMS ser clara quando diz que outras despesas aduaneiras integram a base de cálculo do ICMS, importadores e seus respectivos representantes continuam recolhendo o imposto por dentro, porém sobre o valor CIF somado aos impostos II e IPI.

Vale lembrar que o RICMS, seja para qualquer Estado, é atualizado regularmente. Dessa forma, é preciso que o importador fique atento às possíveis mudanças que possam ocorrer e interferir no recolhimento do imposto para o seu produto, ou seja, se o produto possui redução de 60% na base de cálculo até uma determinada data, o importador deve buscar uma outra lei que prorrogue a que já foi invalidada.

Como o ICMS é um tributo estadual, seu pagamento é efetuado no momento do registro da DI, no Siscomex. Assim, apesar de o fato gerador ser o desembaraço aduaneiro, o pagamento será efetuado, antecipadamente, no registro da DI. Já em sede do ICMS, o prazo para pagamento é até a data do desembaraço aduaneiro, sem a obrigatoriedade de antecipação do recolhimento quando do registro da DI no Siscomex.

14. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme o trabalho acima, nota-se a importância da importação para o desenvolvimento do País. Na maioria das vezes os recursos naturais não são suficientes para suprir a demanda interna, a qual pressiona o mercado para buscar alternativas para resolver esse problema dentro do mercado interno, fazendo com que o País importe mercadoria.

A importação tem diversas formas de beneficiar o mercado interno de um País, inicialmente trazendo mercadorias estrangeiras como forma de regular o preço dos produtos internos ajustando a concorrência leal. Outro benefício são os bens fabricados com tecnologia mais avançada, menor custo e melhor qualidade, “design” mais moderno, produtos com maior desempenho e que atendam suas necessidades, obtenção de recursos e financiamentos externos, conhecimento dos pagamentos internacionais, acesso a novos mercados, além de benefícios de redução de impostos concedidos através de acordos comerciais internacionais, como o MERCOSUL, no qual trás para o nosso País um maior desenvolvimento.

Com isso o objetivo desse trabalho foi mostrar o processo de importação, as amplitudes e as movimentações, que ocorrem dentro do contexto, pois trata-se de uma atividade dinâmica e amparada na legislação e acordos internacionais, bem como as legislações internas de um País, que compõe a comunidade econômica e jurídica.

REFERÊNCIAS

Balança Comercial. Disponível em: <<http://br.advfn.com/indicadores/balanca-comercial/brasil/2016/02/importacao>>. Acesso em 08/02/2017.

Burocracia. Disponível em :<<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,burocracia-trava-comercio-exterior-imp-,1090511>>. Acesso em: 10/04/2017

Câmbio. Disponível em:
<http://contabilpiresdecampo.hpg.ig.com.br/comEst/quando_fechar_o_cambio.htm>.
Acesso em 17/06/2017

Conceito de Importação. Disponível em :
<<https://analisedecomex.wordpress.com/2009/05/18/importacao-conceitos-basicos/>>
Acesso em 06 Mar. 2017. Acesso em 06/03/2017.

COUTINHO, Douglas. **Negociações na importação**, 4. Ed. - São Paulo – Saraiva, 2002.

INCOTERMS. Disponível em: <<http://www.aduaneiras.com.br/colunas/incoterms.htm>>.
Acesso em: 14/05/2017

LUZ, R.; **Comércio internacional e legislação aduaneira.** 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

MENDONÇA, Paulo. **Transportes e Seguro no Comércio Exterior**, 2. Ed. – Aduaneiras, 1997

VAZQUEZ, José Lopes. **Manual de Importação.** 2. Ed. – São Paulo – Atlas, 2002

VIEIRA, A. **Importação, rotinas e procedimentos.** 4ª EDIÇÃO; São Paulo, ADUANEIRAS 2010.