



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



OS DESAFIOS PARA AS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO NO BRASIL: Um estudo de caso de uma empresa importadora da região do Sul de Minas Gerais.

Reginaldo da Silva Souza
reginaldo-vga@hotmail.com
FACECA e UNIS-MG

William Aparecido Lima
will_limaf5@hotmail.com
FACECA

Genivaldo da Silva Souza
gesouza88@hotmail.com
FACECA

Flávio Marcelo C. Silva
1916.flaviosilva@cneec.b
FACECA

Resumo: O comércio exterior brasileiro vem apresentando notório crescimento nos últimos dez anos. As operações de importação e exportação são repletas de oportunidades e também de desafios. As importações são realizadas com o intuito de atender à demanda do mercado nacional de mercadorias e insumos inexistentes no mercado doméstico, ou que não são produzidas na quantidade suficiente para atender à demanda interna, além disso, as importações contribuem para o desenvolvimento tecnológico e para o aumento da competitividade entre as empresas. Este artigo tem por finalidade identificar e analisar os principais desafios enfrentados para a realização das operações de importação no mercado brasileiro. Através de um estudo de caso de uma empresa instalada na região do Sul de Minas Gerais, foi possível identificar que a complexidade da legislação aduaneira, a ineficiência e insuficiência da infraestrutura logística brasileira, a oscilação do câmbio e elevada carga tributária são os principais desafios para realização das importações no Brasil.

Palavras Chave: Comércio Exterior - Importações - Desafios enfrentados - -



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



1. INTRODUÇÃO

O comércio exterior é muito importante para o desenvolvimento econômico de todos os países. As nações dependem das importações para suprir o mercado doméstico de produtos e insumos que não existem no país ou que não são produzidos na quantidade suficiente para atender à demanda interna. Dessa forma, a realização das importações faz-se necessária para a incorporação de tecnologias, busca por insumos e produtos de maior qualidade e menor custo.

Muitas mercadorias importadas são beneficiadas no país e destinadas à exportação, contribuindo assim para o equilíbrio da balança comercial e aumento da participação brasileira no comércio internacional.

A importação pode ser definida como a operação que proporciona a entrada de mercadorias e serviços em um território aduaneiro, depois de cumpridas todas as exigências legais e comerciais determinadas no país. Dentro dessa operação, enquadram-se as importações para doações, testes, entre outras. Através da importação, o país adquire uma relevância no que diz respeito ao desenvolvimento social e econômico, pois conquista uma expansão do intercâmbio e da troca de conhecimento e tecnologias (ASSUNPÇÃO, 2007).

O objetivo deste estudo é identificar e analisar os principais desafios enfrentados para realização de operações de importação no Brasil. Dessa forma, pretende-se responder à seguinte questão: Quais os principais desafios para a realização das operações de importação no Brasil?

Através de um estudo de caso em uma empresa importadora da região do Sul de Minas Gerais foi possível identificar os principais desafios enfrentados pela organização para realização das suas importações destacando-se: a complexidade da legislação aduaneira; a elevada carga tributária sobre os produtos importados; a infraestrutura ineficiente e insuficiente dos portos, aeroportos e rodovias brasileiras; e dificuldade para gestão dos custos de aquisição devido à oscilação constante do câmbio.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

O desempenho brasileiro no comércio exterior cresceu 339% de 1990 a 2008, isso equivale a uma taxa de 9,3% ao ano. Mesmo a exportação e importação apresentando um crescimento acentuado ano após ano, que somando chega à porcentagem de 287% e 418% respectivamente, este crescimento não aconteceu de forma constante e conjunta, houve oscilações significativas entre as operações ao longo da história. No período 2002 a 2008 o comportamento das exportações e importações, pela primeira vez passaram a seguir ritmos similares de crescimento, as exportações apresentaram crescimento de 228%, enquanto as importações registraram crescimento de 266%, proporcionando recordes anuais seguidos em ambas as operações (LOPEZ e GAMA, 2013).

A participação do comércio exterior do Brasil sobre o PIB – Produto Interno Bruto cresceu substancialmente desde 1990, saindo de 11,1% para 23,6% em 2008, representando 113% de incremento. Entretanto, esta evolução não tirou o Brasil da lista dos países menos abertos ao mundo do comércio, trazendo impactos desfavoráveis como a maior volatilidade cambial e falta de competitividade (LOPEZ e GAMA, 2013).

A condição favorável que encontrada no final de 2008 não foi suficiente para levar a um patamar superior no cenário mundial do comércio exterior e sim para manter o país em



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



quadro de economia fechada em relação ao mundo, esse quadro se repetiu no ano seguinte já que o Brasil era o 8º PIB mundial, sendo apenas o 24º exportador e o 26º importador, respondendo a 1,14% do comércio mundial. Em 2009 para equipar a média mundial de vendas, deveria se ter negociado cerca de US\$ 334 bilhões ao em vez de US\$ 153 bilhões (LOPEZ e GAMA, 2013).

É importante ressaltar que com exceção dos anos 2000 e 2001 onde foi apurado pequeno déficit no primeiro e pequeno superávit no segundo as exportações superaram largamente as importações de 2002 a 2009 apresentando superávits entre 13 e 46 bilhões de dólares (KEEDI, 2012).

Em 2009 a queda do comércio exterior brasileiro, tanto nas suas exportações quanto nas suas importações, teve como principal motivo a crise desencadeada no segundo semestre de 2008 em todo o mundo, lembrando que essa queda foi significativa já que a exportação caiu para US\$ 153 bilhões (- 22,7%) e a importação caiu para US\$ 127,6 bilhões (-26,2%) em relação ao ano anterior (LOPEZ e GAMA, 2013).

Os anos de 2010 a 2014 foram marcados pelas crises econômicas mundiais, sendo que em 2014 houve um desaceleração acentuada da economia brasileira que vinha apresentando crescimento ano após ano. A crise econômica dos Estados Unidos e de vários países da União Europeia, parceiros comerciais importantes para o Brasil, é a principal justificativa para o resultado apresentado no período.

2.2 CONCEITO E O CONTEXTO DAS IMPORTAÇÕES

A importação pode ser definida como toda operação que propicia a entrada de mercadorias em um território aduaneiro, depois de cumpridas as exigências legais e comerciais, gerando uma saída de divisas. Com variantes desse conceito existem as importações sem cobertura cambial, a título de doação, amostras, testes etc. (ASSUMPÇÃO, 2007).

De acordo com Lopez e Gama (2013, p. 303) “a importação nada mais que a entrada de produtos vindos de outros países, e perante a legislação brasileira a importação se concretiza quando se configura o desembarço aduaneiro”.

A importação pode ser feita de bens e serviços, tratando as mercadorias como bens e as consultorias, assessorias, conhecimento, transporte e turismo como serviços. A importação pode ser feita de maneira direta e indireta.

A importação direta é aquela feita sem intermediários, a compra é feita direto com o fabricante, podendo ser utilizadas empresas especializadas em importação servindo como agentes de compras, apenas uma ligação entre comprador e fabricante. A importação indireta é aquela compra realizada com terceiros, isto é o vendedor não é o fabricante (KEEDI, 2012).

Existem dois tipos de importação, a definitiva e a temporária. A definitiva é uma compra normal onde a mercadoria é totalmente legalizada e incorporada ao ativo do país importador, caso tenha que sair do país, será executado uma operação de exportação como qualquer mercadoria produzida no país. Já a temporária, como o próprio nome diz, é aquela recebida no país para realizar uma determinada tarefa com um tempo pré-determinado como feiras, exposições ou competições, sendo devolvida no final de sua atividade (KEEDI, 2012).

A importância das importações se dá na diversificação de mercadorias, criando um leque de fornecedores e produtos, também é importante no combate à inflação já que cria concorrência com o produto nacional, fazendo com que os preços baixem. Outro dado



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— TEM 2015 —
© Iniciação de Recursos e Desenvolvimento



importante é que com a importação pode se abrir portas para a exportação já que o comércio é uma via de duas mãos (KEEDI, 2012).

Destacam-se como principais motivações para importação:

- I. Baixo custo de aquisição em razão da moeda do país vendedor representar valor menor do que a moeda do país comprador;
- II. Tempo de importação, ser menor do que o tempo de fabricação nacional;
- III. Incentivos governamentais para importar;
- IV. Baixa agregação de mão de obra, em razão de se importar o produto acabado e concluído;
- V. Variação cambial favorável à importação, por ser estável;
- VI. Projeção de programação de compras com preços fixos e estáveis (IMPORTAFACIL, 2014).

A importação tem um papel de desenvolvimento muito importante em qualquer nação, seja ela pobre ou rica. Todos os países hoje lutam entre si por espaço no mercado internacional, a fim de atrair para seu território todos os benefícios e desenvolvimentos que a prática da importação é capaz de proporcionar, sem contar toda a visibilidade mundial que também atrai mais investidor e consequentemente melhorias para o país. Normalmente as importações realizadas são para elevar o padrão de vida da população como bens de capital, serviço e produtos intermediários. O Brasil importa principalmente máquinas, equipamentos e matéria prima para o abastecimento do setor industrial (ASSUMPCÃO, 2007).

2.2.1 ETAPAS DO DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO

De acordo com Lopez e Gama (2013) à importação se configura no momento do desembaraço. O desembaraço de mercadoria se dá em locais pré-estabelecidos com seus respectivos documentos entregues em prazos também pré-estabelecidos.

O território aduaneiro divide-se em zonas primárias e secundárias. A zona primária caracteriza-se por ser a única, por onde ocorrem entradas e saídas de mercadorias, e a zona secundária é o restante do território aduaneiro, isto é, o território nacional, incluindo águas e o espaço aéreo nacional, hoje no Brasil existe 64 unidades alfandegas de zona secundária, também conhecidos como Portos Secos. Ambas as zonas alfandegas podem realizar as operações de importação e exportação. No caso da importação a nacionalização é o ato administrativo e legal de incorporação de mercadorias estrangeiras no ativo nacional, sua finalização ocorre após a conclusão aduaneira, com o pagamento dos direitos aduaneiros incidentes na importação, que são os impostos cobrados pelas nossas autoridades (KEEDI, 2012).

Para realização das operações nas zonas secundárias é necessário à utilização de um regime aduaneiro especial conhecido com DTA – Documento de Trânsito Aduaneiro. O DTA permite o deslocamento de produtos e Mercadorias entre uma zona alfandegária e outra com a suspensão do pagamento de impostos (KEEDI, 2012).

Algumas Mercadorias precisam de autorização prévia do governo para realização da operação, dessa forma, o importador precisa consultar a necessidade do licenciamento antes do embarque da mercadoria no exterior. Para as importações que necessitam desse procedimento administrativo deve-se registrar a LI – Licença de Importação, que conjuga as informações básicas referentes ao importador, país de procedência e unidade Receita Federal,



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



assim como, informações sobre fornecedor, da negociação, regime de tributação, forma de pagamento, e dados complementares (LOPEZ e GAMA, 2013). Após a liberação do órgão anuente responsável pela análise da LI o importador por autorizar o exportador a embarcar a mercadoria no país de origem.

Após a mercadoria chegar ao recinto alfandegado onde será realizada a operação de nacionalização a primeira etapa a ser realizada é o registro da Declaração de Importação (DI) através do SISCOMEX – Sistema de Comércio Exterior da Receita Federal. A DI deve comportar todos os dados do importador, do exportador, informações sobre o transporte, o pagamento e todas as informações relativas à mercadoria que está sendo comprada e introduzida no território nacional (LOPEZ e GAMA, 2013). Para registro da DI o importador ou seu representante delegado precisa de alguns documentos para orientação e alimentação do SISCOMEX, a seguir serão elencados os principais documentos necessários no processo de importação.

O conhecimento de transporte internacional é Documento emitido pelo agente da empresa de transporte ou pela própria empresa de transporte. Registra o proprietário da carga exportada na sua consignação. Nele são informados: o destinatário, o consignatário, a quem deve ser notificada chegada da carga, o tipo de carga, quantidade, peso, tipo de acondicionamento, número de cada contêiner, se for utilizado, selo, declaração de que foi embarcada a bordo, se frete pré-pago ou a pagar no destino, entre outras informações que forem consideradas necessárias (PORTO SEM PAPEL, 2015).

A Fatura Comercial - *Commercial Invoice* é o principal documento de uma operação de comércio internacional, nela constam os dados do importador, do fabricante/ exportador e todas as informações relacionadas a mercadoria, como descrição exata do produto, quantidade, valor unitário e valor total dos itens e do valor total da importação (ASSUMPÇÃO, 2007).

O Romaneio – *Packing List* é um documento complementar que contém informações do importador, do fabricante/ exportador e complemento de informações a respeito da mercadoria, o peso líquido unitário de cada item e o peso bruto de cada item e o peso bruto total da mercadoria e como essa mercadoria está organizada. O romaneio é utilizado para facilitar a identificação e fiscalização da carga (ASSUMPÇÃO, 2007).

Em alguns casos é necessário à apresentação de uma Tradução Juramentada dos documentos de importação para melhor análise dos fiscais com intuito de se evitar fraudes (KEEDI, 2012).

Uma vez munido de todos estes documentos, o despachante aduaneiro lança as informações no SISCOMEX e realiza o registro da importação, pelo qual é realizado o recolhimento dos impostos devidos e em seguida o registro passa uma análise sistêmica. Uma vez em análise, o SISCOMEX identificará um canal de parametrização, onde permanecerão até a conclusão da análise do fiscal, quando aplicável. Existem quatro canais de parametrização, a saber: verde, amarelo, vermelho e cinza (LOPEZ e GAMA, 2013).

No Canal Verde o sistema procederá ao desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental, a verificação da mercadoria física e a entrega dos documentos de instrução do despacho (ASSUMPÇÃO, 2007).

Para o Canal Amarelo é realizado o exame documental, e, não sendo constatada nenhuma irregularidade o processo será desembaraçado sem a necessidade de examinar a mercadoria (ASSUMPÇÃO, 2007).

Já o Canal Vermelho a mercadoria somente será desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação da mercadoria (ASSUMPÇÃO, 2007).



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Para o Canal Cinza o desembaraço somente será realizado após o exame documental, a verificação da mercadoria e o exame preliminar do valor aduaneiro (ASSUMPÇÃO, 2007).

Quando o despacho ou processo é selecionado para o canal verde, a mercadoria é automaticamente desembaraçada pelo sistema (Siscomex), devendo o importador apenas comparecer na alfândega para retirar o Comprovante de Importação (ASSUMPÇÃO, 2007).

Quando o despacho ou processo é selecionado para os canais amarelo, vermelho ou cinza, o importador deve comparecer o mais rápido possível na alfândega com os documentos solicitados (sempre originais e com assinatura manual), para a devida análise, sendo a vistoria das mercadorias realizadas na presença do importador ou seu representante legal. A rapidez do desembaraço depende somente da exatidão das informações apresentadas nos documentos, uma vez que os mesmos serão confrontados com a mercadoria em questão. Uma vez confrontados e a análise for favorável ao importador o desembaraço saíra no mesmo dia ou no mais tardar no dia seguinte (ASSUMPÇÃO, 2007).

Uma vez desembaraçado o sistema gera o Comprovante de Importação, que o importador deve retirar no local alfandegário. O Comprovante de Importação (CI) é o documento que promove definitivamente a nacionalização da mercadoria importada para todos os efeitos fiscais e comerciais. Uma vez com a CI o importador está liberado para levar a mercadoria (ASSUMPÇÃO, 2007).

Finalmente, o Desembaraço Aduaneiro consiste no final do despacho aduaneiro, pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira e autorizada a entrega da mercadoria ao importador. O desembaraço é registrado no Sistema pelo AFRF responsável pela última etapa da conferência aduaneira. Concluído o desembaraço são transferidos todos os dados para o sistema de câmbio do Banco do Brasil, com o intuito de vinculação as operações de câmbio celebradas em pagamentos de importações, estes dados também são utilizados para direcionar as estatísticas de importação (LOPEZ e GAMA, 2013).

2.2.2 A LEGISLAÇÃO ADUANEIRA E A TRIBUTAÇÃO NA IMPORTAÇÃO

O regulamento aduaneiro trata do conjunto de regras, de cumprimento obrigatório, estabelecidas pelo governo brasileiro para assegurar: a segurança e a saúde para os consumidores; a proteção contra práticas comerciais enganosas e a compra de produtos inadequados ao uso de proteção do meio ambiente. Com base no sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, os Estados-Partes elaboraram a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), a qual constitui a base da Tarifa Externa Comum (TEC) para os países membros. O Brasil adotou a TEC a partir de janeiro de 1995, por meio do Decreto nº 1.343, de 23/12/1994 que correlaciona os códigos das NCM's com os direitos de importação incidentes sobre cada um desses códigos, e se aplica somente as importações provenientes dos países não membros do MERCOSUL (LOPEZ e GAMA, 2013).

Os principais impostos incidentes na importação são: o Imposto de Importação (II); o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público o (PIS/PASEP); a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS); e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) (BRASIL EXPORT, 2015).

A Alíquota do Imposto de Importação tem por base a Tarifa Externa Comum - TEC do MERCOSUL. O Imposto de Importação (II) incide sobre mercadoria estrangeira, bem como sobre bagagem de viajante e bens enviados como presente ou amostra, ou a título



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



gratuito. Para fins de incidência do imposto, considera-se estrangeira a mercadoria nacional ou nacionalizada exportada, que retorne ao país, salvo se: enviada em consignação e não vendida no prazo autorizado; devolvida por motivo de defeito técnico, para reparo ou substituição; por motivo de modificações na sistemática de importação por parte do país importador; por motivo de guerra ou calamidade pública; por outros motivos alheios à vontade do exportador (BRASIL EXPORT, 2015).

O fato gerador do Imposto de Importação é a entrada de mercadoria estrangeira no território aduaneiro. Para efeito do cálculo do imposto, considera-se ocorrido o fato gerador na data do registro da Declaração de Importação de mercadoria despachada para consumo ou, nos casos previstos em lei, no dia do lançamento do correspondente crédito tributário. Não constitui fato gerador do imposto a entrada no território aduaneiro (BRASIL EXPORT, 2015).

Em relação à alíquota do Imposto de Importação, a legislação brasileira prevê a utilização de alíquota específica, *ad valorem*, ou a conjugação de ambas. A alíquota específica é um valor fixo aplicado por unidade de medida da mercadoria. As alíquotas do Imposto de Importação constam da TEC/NCM. Atualmente, prevalece a utilização da alíquota *ad valorem*, não existindo determinação de aplicação de alíquotas específicas na TEC (BRASIL EXPORT, 2015).

A base de cálculo do imposto, ou seja, o valor sobre o qual é aplicada a alíquota visando determinar o valor do imposto é:

- Quando a alíquota for específica, a quantidade de mercadoria expressa na unidade de medida indicada na tarifa;
- Quando a alíquota for “ad valorem”, o valor aduaneiro apurado segundo normas do artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio (GATT) (BRASIL EXPORT, 2015).

O Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incide sobre produtos industrializados e tem como fato gerador, na importação, o desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira. A base de cálculo do IPI é o valor aduaneiro da mercadoria acrescido do montante do Imposto de Importação. As alíquotas do IPI na importação são as mesmas aplicáveis nas operações no mercado interno, e constam na Tabela de Incidência do IPI (TIPI), aprovada pelo Decreto nº 6.006, de 28/12/2006. Em geral as alíquotas são *ad valorem*; entretanto, alguns produtos (por exemplo, chocolates, bebidas, cigarros e fumo), sujeitam-se, por unidade ou por determinada quantidade de produto, ao imposto fixado em reais (BRASIL EXPORT, 2015).

O IPI está regulamentado pelo Decreto nº 4.544, de 26/12/2002. Na importação o IPI também é recolhido por ocasião do registro da DI. Observa-se que as importações de bens a que se apliquem os regimes de tributação especial ou simplificada são isentas do IPI. Além disso, aplica-se ao IPI o mesmo regime de tributação aplicado ao II, desde que satisfeitos os requisitos e condições exigidos para a concessão de benefício análogo, se houver, relativo ao II (BRASIL EXPORT, 2015).

A Lei 10.865, de 30 de abril de 2004, instituiu a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/PASEP-Importação) e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (COFINS-Importação) (BRASIL EXPORT, 2015).

No caso de importação de mercadorias, as hipóteses de incidência, o Fato Gerador e a data da ocorrência do Fato Gerador das Contribuições são as mesmas que as observadas para o Imposto de Importação. Salvo exceções previstas na legislação, as alíquotas são de 1,65% para o PIS/PASEP-Importação e de 7,6% para a Cofins-Importação. A Base de Cálculo das



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Contribuições é o Valor Aduaneiro, acrescido do valor do ICMS e do valor das próprias contribuições (BRASIL EXPORT, 2015).

O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) é um tributo de competência estadual que incide sobre a movimentação de produtos no mercado interno e sobre serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação. Esse imposto incide também sobre os bens importados em geral, a fim de promover tratamento tributário isonômico para os produtos importados e os nacionais (BRASIL EXPORT, 2015).

O ICMS também é um tributo não cumulativo, sendo o valor pago no momento da importação creditado pelo importador para compensação com o imposto devido em operações que ele realizar posteriormente e que forem sujeitas a esse tributo. Este tributo atende ainda ao princípio da seletividade, pois o ônus do imposto é diferente em razão da essencialidade do produto. Isso faz com que as alíquotas sejam variáveis, podendo ir de zero, para os produtos essenciais, a 25%, em alguns casos (BRASIL EXPORT, 2015).

O Brasil é uma República Federativa e, em razão de não haver uma regulamentação única para esse imposto, cada um dos 26 Estados e o Distrito Federal têm sua própria legislação, o que dá origem a 27 regulamentações sobre o ICMS, com diversas alíquotas e tratamentos tributários diferenciados. Você poderá ter acesso à legislação e às alíquotas do ICMS, referentes a cada estado brasileiro e ao Distrito Federal, por meio do endereço eletrônico das Secretarias de Fazenda de cada um deles. Em caso de dúvidas, contate diretamente a respectiva Secretaria de Fazenda (BRASIL EXPORT, 2015).

A base de cálculo do ICMS é o somatório do valor aduaneiro, do II, do IPI, do próprio ICMS (cálculo “por dentro”), de quaisquer outros tributos incidentes sobre a importação e das despesas aduaneiras referentes à importação, que são os outros gastos efetuados para o despacho de importação, tais como a armazenagem, capatazia, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), etc. (BRASIL EXPORT, 2015).

Além dos impostos relacionados existem outras taxas incidentes nas operações de importação, destacando-se: o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Combustíveis (CIDE-Combustíveis); e Taxa Siscomex.

O AFRMM é um instrumento de ação político-governamental que se destina a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira. O Fato Gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. O AFRMM é calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas: 25% na navegação de longo curso; 10% na navegação de cabotagem; e 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste (BRASIL EXPORT, 2015).

A CIDE-Combustíveis, instituída pela Lei nº 10.336/01, incide sobre a importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, tendo como fato gerador as operações de importação de: gasolina e suas correntes; diesel e suas correntes; querosene de aviação e outros querosenes; óleos combustíveis; gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; e álcool etílico combustível. A base de cálculo da Cide-Combustíveis é a quantidade dos produtos sujeitos a sua incidência, importados ou comercializados no mercado interno, expressa na unidade de medida estabelecida para cada produto (BRASIL EXPORT, 2015).

A Taxa de Utilização do Siscomex é cobrada no ato do registro da Declaração de Importação (DI) no SISCOMEX, conforme especificado na Lei No. 9.716, de 26 de novembro



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— TEM 2015 —
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



de 1998. Assim, a Taxa de Utilização do Siscomex tem como fato gerador a utilização desse sistema. A taxa é devida independentemente da ocorrência de tributo a recolher, sendo debitada em conta-corrente, juntamente com os tributos incidentes na importação (BRASIL EXPORT, 2015).

3. ASPECTOS METODOLÓGICOS

Para Gil (2002, p. 19), a pesquisa tem um caráter pragmático, “é um procedimento racional que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos”.

O artigo do ponto de vista de seus objetivos baseia-se em uma pesquisa descritiva, os meios utilizados foram a pesquisa bibliográfica e um estudo de caso.

A pesquisa descritiva segundo Silva e Menezes (2001, p. 21) “visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Envolve o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados: questionário e observação sistemática”.

De acordo com Gil (2002) a pesquisa bibliográfica é embasada a partir de material já publicado, constituído principalmente por artigos periódicos, livros e também através de material de internet. O estudo bibliográfico foi baseado nos seguintes temas: o comércio exterior brasileiro, importações, exportações e regime aduaneiros especiais.

Ainda segundo Gil (2002), o estudo de caso consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento, tarefa praticamente impossível mediante outros delineamentos já considerados.

O estudo de caso foi desenvolvido por meio de uma entrevista em profundidade com um executivo da área de importação de uma empresa importadora instalada na região do Sul de Minas Gerais, para melhor entendimento destas operações, analisando os desafios enfrentados pela empresa para a realização de importações no mercado brasileiro. A entrevista foi realizada no mês de maio de 2015 e teve o áudio gravado. A escolha da empresa analisada foi baseada no critério de acessibilidade.

4. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS

Diante do estudo realizado, buscou-se identificar e entender o funcionamento das operações de importação e as principais dificuldades para a realização destas operações no Brasil. Para melhor entendimento a análise foi dividida em duas etapas, na primeira etapa identificou-se o fluxograma das operações de importação e na segunda etapa foram analisados os dados coletados na entrevista realizada.

No primeiro momento buscou-se analisar as principais etapas para realização de uma operação de importação, conforme sintetizado na Figura 1.

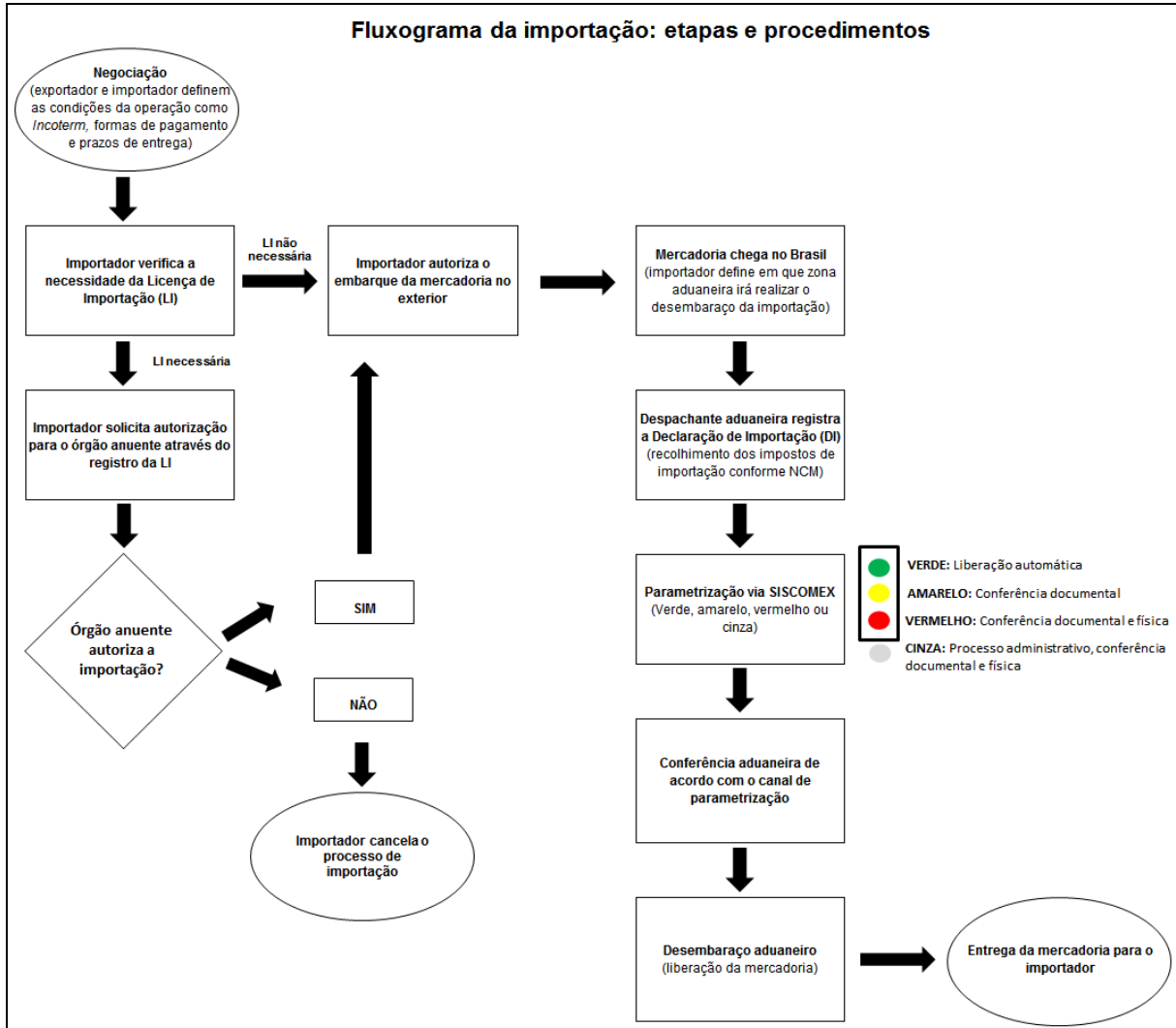


Figura 01 – Fluxograma da importação: etapas e procedimentos

Fonte: Próprios autores com base na pesquisa

A primeira etapa para realização de uma importação é a negociação entre importador e portador, neste momento são definidas as condições para a operação, tais como: o preço, o *incoterm*, os prazo de pagamento e entrega da mercadoria, a definição do modal de transporte, porto de origem e destino. Depois de negociadas as condições o exportador envia para o importador a fatura pró-forma para que o importador analise a necessidade da licença de importação e possa verificar também alguma restrição para a operação de acordo com a NCM da mercadoria. Em caso de necessidade de licença de importação, o importador registra a LI no SISCOMEX e solicita a autorização do órgão anuente. Autorizado pelo órgão o importador orienta o exportador a realizar o embarque na origem, caso o órgão anuente não autorize a importação, a negociação deve ser cancelada.

Quando a mercadoria chega ao Brasil, o importador precisa definir em qual zona alfandegada fará o desembaraço aduaneiro, podendo realiza-lo tanto na zona primária, como na zona secundária, conforme abordado no referencial teórico. Para desembaraço na zona secundária é necessária a autorização da Receita Federal através do Documento de Trânsito Aduaneiro (DTA). Quando a mercadoria estiver disponível na zona alfandegada onde será realizado o desembaraço o despachante aduaneiro providencia o registro da Declaração de Importação, através do SISCOMEX, neste momento são recolhidos os impostos federais incidentes na importação, de acordo com a NCM da mercadoria.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— TEM 2015 —
© Inovação de Recursos e Desenvolvimento



Após o registro a mercadoria passa pela análise sistêmica e é parametrizada, podendo cair nos canais de parametrização: verde – liberação automática; amarelo – conferência documental; vermelho – conferência documental e física; e cinza – acontece a abertura de um processo administrativo para investigação, além da conferência documental e física. Quando canal de parametrização é diferente de verde, o processo de importação é distribuído entre os fiscais da Receita Federal da aduana e posteriormente passa-se pela conferência do fiscal designado. Para liberação da mercadoria o importador precisa apresentar os documentos obrigatórios: conhecimento de embarque, Invoice, Packing List, Declaração de Importação, todos originais e assinados.

Após a conferência, quando aplicável, a mercadoria é desembaraçada, ou seja, liberada para o importador. Dessa forma, o importador pode programar a retirada da mercadoria da zona alfandegada e levá-la para a sua unidade.

A segunda etapa da pesquisa foi destinada à análise do estudo de caso. A empresa analisada está instalada na região do Sul de Minas Gerais há mais de dez anos. Especializada na fabricação de produtos de informática, cresceu em número de funcionários e vendas ao longo desses anos. Com vários certificados de qualidade a companhia busca oferecer produtos diferenciados e que atendam às demandas do mercado interno. Atualmente, a companhia realiza somente operações de importações, mas já possui estudos para iniciar as atividades de exportação.

As principais unidades alfandegas utilizadas pela organização pesquisa são: Porto de Santos, Porto do Rio de Janeiro, Aeroporto de Confins, Porto Seco de Juiz de Fora e Porto Seco de Varginha. Já possuindo uma determinação prévia da zona onde será realizado o desembarço aduaneiro, sendo que: as importações que chegam ao Porto de Santos são removidas para o Porto Seco de Varginha; as importações que chegam ao Porto do Rio de Janeiro são destinadas ao Porto Seco de Juiz de Fora; e as importações que chegam ao Aeroporto Internacional de Confins são desembaraçadas na própria zona primária.

Ao ser questionado sobre as principais dificuldades encontradas pela empresa para realização das operações de importação o executivo entrevistado apontou que a complexidade da legislação aduaneira no Brasil é um dos principais desafios enfrentados pela organização. A interpretação da legislação, bem como, a dificuldade de classificação fiscal muitas vezes desgasta a relação entre o despachante aduaneiro, representante legal da importadora, junto à fiscalização, cada qual apresentando sua interpretação e justificativa, sendo que a palavra final sempre será uma prerrogativa da fiscalização. A elevada carga tributária do sistema de importação é outro ponto que merece atenção. São muitos os impostos cobrados sobre as operações. Além disso, a complexidade para a apuração desses impostos é bastante elevada. O valor pago pelo II entra na base de cálculo para o recolhimento do IPI, o que acontecia até pouco tempo, também, com a base de cálculo do PIS e COFINS, da mesma forma, todos os impostos citados entram na base de cálculo do ICMS da importação. Dessa forma, o governo cobra tributo sobre tributo, onerando as importações e reduzindo a competitividade das empresas que necessitam destas operações.

Outro aspecto apontado pelo entrevistado é a infraestrutura brasileira. A matriz de transporte do Brasil está baseada na utilização do modo de transporte rodoviário, essencialmente, embora se saiba que não seja o meio de transporte mais competitivo para as empresas. Se junta a esse fato, os elevados custos com combustíveis e pedágios que vão colaborando para o aumento do custo do frete rodoviário. A estrutura dos portos, também, requer atenção. Foi citado que a empresa tem trabalhado junto aos seus prestadores de serviço para que todas as mercadorias que chegam ao Porto de Santos sejam destinadas à Margem Direita, para reduzir aproximadamente sessenta quilômetros de transporte rodoviário e dois



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



pedágios, sendo um na ida e outro no retorno do caminhão. Essa estratégia é uma forma de tentar minimizar os custos logísticos da operação de importação.

Como apontado no início da entrevista, boa parte das operações são realizadas nas zonas secundárias, portanto, foi questionado sobre as dificuldades para obtenção do DTA para remoção das mercadorias, com a suspensão dos pagamentos de impostos, com a finalidade de realizar o desembaraço na zona secundária. O entrevistado apontou que a burocracia para obtenção do DTA ainda é bastante elevada, mesmo assim a remoção é vantajosa, pois na zona secundária são praticadas tabelas de armazenagem com custo reduzido e com o período maior do que as tabelas apresentadas pelos terminais de zona primária. A simplificação do processo de DTA contribuiria ainda mais para a utilização das zonas secundárias e alívio na sobrecarga dos portos brasileiros.

Os últimos meses foram marcados pela oscilação do câmbio, dessa forma, foram questionados ao entrevistado os impactos desta oscilação sobre as importações realizadas pela empresa. De acordo com ele, a importação começa pelo estudo da viabilidade da importação do produto, para verificar a aceitação do produto no mercado doméstico, assim como, a identificação da NCM para a correta classificação fiscal da mercadoria e análise da necessidade de LI. Somente depois deste estudo é que a negociação é concluída, porém, normalmente a empresa utiliza de prazos para pagamento que variam 30 a 120 dias. Dessa forma, muitas a mercadoria já foi nacionalizada, passou pelo processo de produção e beneficiamento, foi comercializada para só então a empresa realizar o pagamento ao seu fornecedor. Entretanto, as oscilações constantes do câmbio no mercado brasileiro obrigam à empresa a praticar preços mais elevados, para garantir ou minimizar os possíveis prejuízos com uma elevação acima do previsto da taxa cambial. Um câmbio mais estável poderia proporcionar às empresas importadoras a oferta de um preço mais competitivo, possibilitando o aumento das operações e geração de emprego e renda no mercado doméstico.

Ao ser questionado sobre os possíveis impactos de melhorias na infraestrutura logística brasileira para à competitividade da empresa, o entrevistado apontou que investimentos no transporte rodoviário e também ferroviário contribuiriam para maior competitividade das empresas que operam no comércio exterior. A melhoria na infraestrutura dos portos, também, ajudaria no aumento da competitividade das empresas. Através da redução dos congestionamentos e atrasos para liberação das mercadorias, que geram elevados custos tanto para os importadores quanto para os exportadores.

Finalmente, o entrevistado apontou que o governo precisa realizar investimentos na infraestrutura, buscar a desburocratização, um exemplo disso é a evolução da informatização das operações de comércio exterior. Agora em maio de 2015, o governo está substituindo o SISCOMEX Importação que havia sido implantado em 1996, porém, na visão do entrevistado essa mudança tecnológica já deveria ter acontecida há mais tempo. A redução e a simplificação no recolhimento dos impostos incidentes na importação, também, deve ter um olhar especial do governo para viabilizar e aumentar as operações de comércio exterior.

5. CONCLUSÕES

O comércio internacional está repleto de oportunidades nas mais diversas formas de internacionalização utilizadas pelas empresas, destacando-se as importações e as exportações como as operações mais simples e mais utilizadas pelas organizações. As atividades de comércio exterior são complexas e exigem das empresas muito preparo e conhecimento para que possam lidar com as situações de competição internacional, com a legislação aduaneira, com as barreiras ao comércio internacional e com os custos envolvidos nas operações.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



O objetivo principal do estudo foi investigar e analisar os principais desafios enfrentados para o desenvolvimento das operações de importação no Brasil. Foi possível identificar, ao longo da pesquisa, alguns dos principais dificuldades enfrentadas pelas empresas para realização de suas importações, podendo-se destacar: a complexidade da legislação aduaneira; a elevada carga tributária sobre os produtos importados; a infraestrutura ineficiente e insuficiente dos portos, aeroportos e rodovias brasileiras; e dificuldade para gestão dos custos de aquisição devido à oscilação constante do câmbio.

Com base nos dados da pesquisa, foi possível levantar algumas conclusões. A primeira delas é a necessidade de simplificação dos processos de importação, tanto no que tange à tributação, assim como, no que diz respeito às exigências e procedimentos impostos pelo governo brasileiro.

A infraestrutura, também, requer atenção. Os constantes congestionamentos nos portos e aeroportos, os custos envolvidos na operação logística para o desembarço e entrega das mercadorias na unidade do importador, reduzem a competitividade das empresas que realizam as operações de importação, o que tem impacto direto no desenvolvimento econômico do país, pois reduzem a geração de empregos e renda no mercado interno.

A oscilação constante do câmbio nos últimos meses foi apontada na pesquisa como um fator preocupante, pois dificulta o planejamento e a formação de preço dos produtos importados ou que dependem de insumos de outros países. As empresas muitas vezes precisam praticar preços mais elevados para minimizar os possíveis prejuízos provados pela variação cambial reduzindo assim a sua competitividade diante da concorrência doméstica.

Por fim, há de se ressaltar que a principal limitação do estudo está no método utilizado. O estudo de caso pode retratar uma realidade específica que nem sempre pode ser generalizada para as demais organizações, portanto, sugerem-se novos estudos na área utilizando-se de pesquisas quantitativas, com empresas importadoras de vários segmentos de mercado, o que possibilitará uma análise mais profunda dos resultados obtidos na presente pesquisa.

REFERÊNCIAS

- ASSUNPÇÃO, Rossandra Mara. **Exportação e Importação – Conceitos e Procedimentos Básicos**. 1. Ed. São Paulo: Ibpx, 2007.
- BRASIL. Brasil Export. **Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM**. Disponível em: <<http://www.brasilexport.gov.br/afmmm>>. Acesso em: 24 mar. 2015.
- BRASIL. Brasil Export. **CIDE-Combustíveis**. Disponível em: <<http://www.brasilexport.gov.br/cide-combustiveis>>. Acesso em: 24 mar. 2015.
- BRASIL. Brasil Export. **Contribuição para o PIS/PASEP e COFINS**. Disponível em: <<http://www.brasilexport.gov.br/contribuicao-para-o-pispasep-e-cofins>>. Acesso em: 24 mar. 2015.
- BRASIL. Brasil Export. **Imposto de Importação – II**. Disponível em: <<http://www.brasilexport.gov.br/imposto-de-importacao-ii>>. Acesso em: 24 mar. 2015.
- BRASIL. Brasil Export. **Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS**. Disponível em: <<http://homologacao.brasilexport.gov.br/icms>>. Acesso em: 24 mar. 2015.
- BRASIL. Brasil Export. **Imposto sobre Produtos Industrializados**. Disponível em: <<http://www.brasilexport.gov.br/imposto-sobre-produtos-industrializados>>. Acesso em: 24 mar. 2015.
- BRASIL. Brasil Export. **Taxa de Utilização do Siscomex**. Disponível em: <<http://www.brasilexport.gov.br/taxa-de-utilizacao-do-siscomex>> Acesso em: 24 mar. 2015.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



BRASIL. Porto sem papel. **Bill of lading (BL)**. Disponível em:<
<http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario/termo36>> Acesso: 24 mar. 2015.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002. Disponível em:
<http://www.academia.edu/4405328/GIL_Antonio_Carlos_COMO_ELABORAR_PROJETOS_DE_PESQUISA_Copia>. Acesso em: 29 set. 2014.

IMPORTAFACIL. **Quais as vantagens de Importar?** Disponível em:
<<http://importafacil.net/news,IDLoja,23721,IDNoticia,12501,Pag,1,TextoBuscaNews,,quais-sao-as-vantagens-de-importar->>. Acesso em: 20 mar. 2014.

KEEDI, Samir. **ABC do Comércio Exterior**. 4. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2012.

LOPES, José M. C.; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 4. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

SILVA, E. L., & MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 3. ed. Florianópolis: Laboratório de Ensino a Distância da UFSC, 2001. Disponível em:
<<http://projetos.inf.ufsc.br/arquivos/Metodologia%20da%20Pesquisa%203a%20edicao.pdf>>. Acesso em: 24 mar. 2015.

APÊNDICE

Apêndice A – Roteiro para entrevista com importador

- 1) Quais as operações de comércio exterior realizadas pela sua empresa?
 - () Importação
 - () Exportação
 - () Drawback
 - () Entrepasto Aduaneiro
 - () Admissão temporária
 - () Exportação temporária
 - () Outros _____

- 2) Quais os portos/aeroportos/pontos de fronteira utilizados para as operações de desembaraço aduaneiro importação/exportação?

- 3) Quais as principais etapas para realização de uma operação de importação?

- 4) Quais as principais dificuldades encontradas pela empresa para realização das operações de importação? Qual(ais) justificativa(s)?

- 5) O excesso de burocracia na zona primária para a obtenção do DTA dificulta o uso das zonas secundárias?

- 6) Quais os impactos da oscilação do câmbio nas operações de importação da empresa?

- 7) Quais os possíveis impactos de melhorias na infraestrutura logística brasileira para a competitividade da sua empresa?

- 8) O que o governo precisa fazer para melhorar a competitividade das empresas que operam com o comércio exterior?