



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
MARCUS VINICIUS ROCHA FARIAS

ADUANA BRASILEIRA:
A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR -
SISCOMEX IMPORTAÇÃO E SUA EVOLUÇÃO

Florianópolis

2020

MARCUS VINICIUS ROCHA FARIAS

**ADUANA BRASILEIRA:
A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR -
SISCOMEX IMPORTAÇÃO E SUA EVOLUÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Relações Internacionais da Universidade
do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à
obtenção do título de Bacharel.

Orientadora: Prof. Jurema Pacheco Marques, Msc

Florianópolis

2020

AGRADECIMENTO

Primeiramente gostaria de agradecer ao meu noivo Diego, que ao longo do curso, me incentivou e colaborou ao máximo para que eu pudesse sair bem nesta trajetória, que por muitas vezes se tornou exaustiva, porém satisfatória, agradeço pelos “puxões de orelha” e toda força nos momentos mais difíceis, sempre dando o amor e carinho necessário, me proporcionando experiências jamais imaginadas.

Agradeço a minha mãe, por lutar e me educar, ensinado o valor do estudo e que o esforço sempre vem com presente que nos tornam seres humanos melhores, de nada eu seria, sem a força da mulher guerreira, mãe solteira, negra, que batalhou, estudou, sofreu, chorou, mas me deu muito amor, para crescer e me tornar a pessoa que sou.

Quero agradecer a Mariel, primeira analista de importação, que me iniciou na área de importação, dedicando seu tempo e conhecimento, ensinando tudo o que era de seu alcance, e nenhum momento me desanimou nessa caminhada, acreditando no meu potencial na área, meu sentimento de agradecimento é enorme e a gratidão toma conta de mim, agradecendo sua amizade e todo conhecimento transmitido.

Gostaria de agradecer a minha orientadora, que com toda sua paciência e conhecimento, me guiou para a execução de um trabalho que satisfizesse ambos os lados, agradece-la pelas aulas na área de comércio exterior, que fizeram com que eu tomasse gosto e me interessasse pela matéria, a todo tempo que se disponibilizou e se propôs incansavelmente a tirar todas as minhas dúvidas.

Agradeço ao tempo que me fez amadurecer e me mostrar que a luta pelos nossos sonhos jamais será fácil, mas sempre satisfatória e feliz, que nada é impossível, basta levantar e lutar, e que as derrotas, angustias e tristezas são partes da vida.

Obrigado aos professores que instigaram minha fome do saber, e por toda a paciência tomada ao longo desses anos, sou grato por cada aula, cada chamada de atenção e principalmente, pelo saber transmitido.

RESUMO

O presente trabalho apresenta a evolução histórica dos procedimentos de importação no Brasil, bem como, a implementação do SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior e suas atualizações. Aborda uma linha histórica desde a antiga sistemática administrativa aduaneira até a atual sistemática informatizada, mencionando também, a nova proposta de melhoria no atual sistema da importação brasileira. O trabalho também demonstra o, impacto na estrutura do desembaraço aduaneiro, as fases de uma importação, e os documentos envolvidos em cada etapa para concluir uma importação. A elaboração do trabalho ocorreu por meio de pesquisa documental e bibliográfica voltadas ao assunto com a finalidade de demonstrar os procedimentos da importação e suas alterações. O trabalho trata de temas como A Criação da Aduana Brasileira, Sistema Aduaneiro Nacional, Documentos da Importação, Implementação do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), e a proposta de alteração do Sistema atual, através do NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO através da implementação da Declaração Única de Importação - DUIMP. Diante de todo exposto neste trabalho, demonstra-se a necessidade de atualização do sistema de importação brasileira, com a implementação do NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, que já está em fase de teste desde 2018, podendo trazer benefícios econômicos e menos burocracia para o importador.

Palavras-chaves: Importação, Sistema Aduaneiro Nacional, SISCOMEX, Implementação DUIMP

ABSTRACT

The present work presents the historical evolution of import procedures in Brazil, as well as the implementation of SISCOMEX - Integrated Foreign Trade System and its updates. It addresses a historical line from the old customs administrative system to the current computerized system, also mentioning the new proposal for improvement in the current Brazilian import system. The work also demonstrates the, impact on the structure of customs clearance, the phases of an import, and the documents involved in each step to complete an import. The preparation of the work took place through documentary and bibliographic research focused on the subject in order to demonstrate the import procedures and their changes. The work deals with themes such as The Creation of Brazilian Customs, National Customs System, Import Documents, Implementation of the Integrated Foreign Trade System (SISCOMEX), and the proposal to change the current System, through the NEW IMPORT PROCESS through the implementation of the Single Import Declaration - DUIMP. In view of everything exposed in this work, the need to update the Brazilian import system is demonstrated, with the implementation of the NEW IMPORT PROCESS, which has been in the testing phase since 2018, and can bring economic benefits and less bureaucracy for the importer.

Keywords: Import, National Customs System, SISCOMEX, DUIMP Implementation

LISTA DE ABREVIACÕES

AFRMM – ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE

CI – COMPROVANTE DE IMPORTAÇÃO

COFINS - CONTRIBUIÇÃO PARA FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL

DECEX – DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR

DI – DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO

DUIIMP – DECLARAÇÃO ÚNICA DE IMPORTAÇÃO

ICMS - IMPOSTO SOBRE OPERAÇÕES RELATIVAS À CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS

II - IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

IPI - IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS

INCOTERM – INTERNACIONAL COMMERCIAL TERMS

INMETRO – INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA

LI – LICENÇA DE IMPORTAÇÃO (LI)

MDIC - MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS

SECEX – SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

SERPRO – SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS

SISCOMEX – SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR

REI - REGISTRO DE EXPORTADORES E IMPORTADORES

PIS – PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 – Enquadramento Adequado NCM.....	20
Tabela 1 – INCOTERMS – 2020.....	25
Quadro 2 – Imposto de Importação.....	32
Quadro 3 – Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).....	32
Quadro 4 – PIS e COFINS.....	33
Quadro 5 - ICMS.....	33
Tabela 2 – Canais de Parametrização.....	34
Fluxograma 1 – Modelo CACEX.....	40
Fluxograma 2 – Modelo SISCOMEX.....	43
Quadro 6 - Modelo Documental.....	44
Fluxograma 5 - Modelo de Novo Processo de Importação-DUIMP.....	52
Tabela 3 –Volume de Importação-Comex Stat-2020.....	53
Quadro 7- Modelo Documental.....	54

SUMÁRIO

1. EXPOSIÇÃO DO TEMA.....	9
1.2 OBJETIVOS	10
1.2.1 Objetivos Gerais.....	10
1.2.2 Objetivos Específicos.....	10
1.3 Metodologia de Pesquisa	10
1.4 Justificativa	11
2. ADUANA BRASILEIRA	12
3. IMPORTAÇÃO.....	14
3.1 TIPOS DE IMPORTAÇÃO	15
a) Importação Por Encomenda	15
b) Importação Por Conta E Ordem.....	16
3.2 FASES DA IMPORTAÇÃO.....	17
3.2.1 Fase Administrativa	17
3.2.2 Fase Logística E Negociação	21
3.2.3 Fase Cambial.....	26
3.2.4 Fase Aduaneira E Fiscal	31
3.2.5 Documentos Da Importação.....	35
4. SISTEMÁTICA ADUANEIRA NACIONAL A PARTIR DE 1980.....	39
5. SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR – SISCOMEX IMPORTAÇÃO - IMPLEMENTAÇÃO DE DOCUMENTOS ELETRONICOS	42
5.1 SISCOMEX - NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO - DECLARAÇÃO ÚNICA DE IMPORTAÇÃO - DUIMP	45
5.2 MUDANÇAS NA SISTEMÁTICA ADUANEIRA DE IMPORTAÇÃO DESDE 1987.	53
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	56
REFERÊNCIAS	58
ANEXO A- Fatura Comercial	61
ANEXO B- Packing List	62

1. EXPOSIÇÃO DO TEMA

Antes de adentrar ao tema proposto, é preciso exemplificar o conceito de importação, em síntese, como sendo uma transação comercial pela qual se adquire um bem ou serviço fora do nosso país, e se traz para dentro dele. Mais precisamente, nas palavras de Keedi (2007) *mercadorias de seu interesse, que sejam úteis a sua população e seu desenvolvimento [..]*”.

Assim questiona-se, o que leva os países a importarem produtos de outros?

Keedi (2007, p.18) responde e destaca como principais motivos: a falta de determinados, p.17): “[..] importar é o ato de adquirir em outro país, ou trocar com este, recursos naturais, indisponibilidade de terras para agricultura e pecuária, clima inadequado para produção de determinados produtos, ausência de fatores de produção como capital ou trabalho, desenvolvimento tecnológico, motivos políticos ou meramente comerciais. Na mesma linha, Silber (2006) aponta que os países se especializam em produtos diferentes e que de certa forma, essas opções de inserção no comércio internacional têm influências sobre a distribuição de renda e nível de bem-estar material das nações.

A evolução do consumo na sociedade e o reflexo disso na importação, é explicado em estágios, segundo Baumann (1996), o primeiro estágio da globalização quebrou os paradigmas do mundo das finanças; o segundo causou fortes impactos nas formas tradicionais de comercialização; e, o terceiro, que estávamos vivendo atualmente, está alterando os padrões da ordem produtiva.

Esta evolução, fez com que o fluxo comercial de importação aumentasse, e trouxe consigo uma demanda maior do controle aduaneiro pelo país, tornando o processo muito mais criterioso, passou a ser claramente necessário a implementação de barreiras tarifária e outros meios legais e burocráticos, para evitar possíveis fraudes e procedimentos ilegais na importação, impondo um controle fiscal muito mais duro.

A caracterização mais específica e burocrática do processo de importação, começou a tomar forma a partir da década de 90, com o intuito de movimentar e aumentar a competitividade comercial no Brasil, trazendo novos serviços, produtos, além do aumento contínuo do consumo entre os brasileiros. Esta evolução da sistemática de importação, mesmo tendo como objetivo a movimentação comercial e incentivo a economico do país, acabou se tornando um processo lento, cada vez mais burocrático e que não teve o reflexo positivo imediato esperado.

O presente trabalho irá analisar e demonstrar a evolução do sistema de importação brasileiro a partir da década de 90, com a criação da CACEX, trazendo suas modificações ao

longo dos anos, até o presente momento, com as mudanças do SISCOMEX, ressaltando seu aperfeiçoamento e a proposta de implementação do novo sistema simplificado – DUIMP.

Diante disso, questiona-se: Quais alterações ocorreram nos procedimentos e documentos de importações brasileiras a partir de 1980?

1.2 OBJETIVOS

Com base no problema de pesquisa informado, segue apresentação dos objetivos a serem atingidos ao decorrer do trabalho de conclusão do curso. Primeiramente será apresentado o objetivo geral e, posteriormente, os objetivos específicos.

1.2.1 Objetivos Gerais

Investigar as alterações ocorridas nos procedimentos e documentos de importações brasileiras a partir de 1997 e seus reflexos

1.2.2- Descrever a implementação Objetivos Específicos

- Relatar os documentos utilizados nas liberações aduaneiras de importação no Brasil
- Destacar suas evoluções desde 1997 dos documentos eletrônicos através do SISCOMEX - importação
- Comparar as alterações implementadas e seus reflexos nas importações brasileiras.

1.3 METODOLOGIA DE PESQUISA

Marconi e Lakatos (2003) ressalva a metodologia de pesquisa sendo algo “que abrange maior número de itens, pois responde, a um só tempo, às questões como? com quê? onde?, quanto?”, deste modo, para fim de desenvolvimento de pesquisa e trabalho posteriormente, buscou-se escolher os melhores caminhos para responder o problema inicial citado e atingir os objetivos gerais e específicos do trabalho.

Na visão de Kahlmeyer-Mertenset al. (2007, p. 15) ressalta que:

Metodologia científica é o estudo dos métodos de conhecer, de buscar o conhecimento. É uma forma de pensar para se chegar à natureza de um determinado problema, seja para explica-lo ou estudá-lo. O método científico é entendido como

o conjunto de processos orientados por uma habilidade crítica e criadora voltada para a descoberta da verdade e para construção da ciência hoje.

Contudo, a metodologia de pesquisa utilizada, referente à aplicabilidade, é aplicada, podendo fazer uso do conhecimento desenvolvido na pesquisa básica. Buscando gerar novos conhecimentos e sem aplicação imediata ou prevista. Já ao que diz respeito a forma de abordagem, será qualitativa, Giordani (2018) cita Minayo (apud GERHARDT e SILVEIRA, 2009, p. 32):

A pesquisa qualitativa trabalha com universo de significados, motivos, aspirações, crenças e atitudes, o que corresponde a um esforço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Serão usados livros e documentos para realizar o trabalho, sendo assim uma pesquisa bibliográfica com fonte secundária de normativas, assim como **sites** de fontes oficiais. Agregando a isto, os objetivos serão atingidos utilizando como métodos, a pesquisa descritiva como fator primário, e posteriormente explicativa, a fim de chegar a uma visão ampla do cenário que constrói o campo de pesquisa de acordo delimitação do tema escolhido.

A partir da metodologia apresentada a pesquisa foi desenvolvida.

1.4 JUSTIFICATIVA

A evolução do comércio internacional e a expansão das importações, trouxe grandes mudanças na aduana e importação brasileira desde 1980, ocorreram diversas modificações, desde o processo físico a implementação digital - SISCOMEX. O presente trabalho justifica-se pela necessidade de análise histórica e da importância na atualização constante deste processo, tendo em vista o volume crescente de importação e a burocracia que é importar no Brasil.

Sobre a escolha do tema, se deu pelo interesse pessoal do autor, cuja atuação profissional possui grande interface com a área de importação, fazendo com que a aquisição de conhecimentos nesta área seja fundamental para a compreensão e melhoria de trabalho.

No que diz respeito à UNISUL, o presente trabalho é importante na medida em que irá ajudar a compor o acervo referente a este assunto e poderá ser útil nas pesquisas das futuras gerações de estudantes.

Deixando claro que, não há pretensão de se esgotar a discussão, podendo surgir pesquisas futuras a respeito do tema.

2. ADUANA BRASILEIRA

Neste capítulo serão abordados a linha cronológica da aduana brasileira, desde seu início, com sua trajetória, até o presente momento.

A revolução industrial marcou o início do comércio internacional com as características que temos hoje, este foi o momento em que as economias nacionais começaram a se abrir para as transações comerciais internacionais. No século XXI, a integração em termos de comércio de bens e serviços, fluxos financeiros e de investimento direto passou a denominar-se “globalização dos mercados”, salienta Silber (2006).

Bizelli (2001) costuma abordar a questão da importância do comércio internacional sob o ponto de vista do desenvolvimento dos países. Ele enfatiza que o crescimento econômico de alguns países menos desenvolvidos está relacionado com a expansão do intercâmbio e da melhoria das condições de troca enquanto, que para os países mais favorecidos economicamente, o trabalho é de manutenção e melhoria do prestígio que desfrutam entre as demais nações.

A estrutura de importação atual brasileira engloba os mais diversos processos até a conclusão da nacionalização da carga. Ao longo dos anos a aduana brasileira passou por diversas modificações até chegar na edição atual. O processo de nacionalização é englobado por várias etapas, até que o produto possa estar liberado para o mercado interno. Ela inicia-se com a classificação tarifária (onde será analisada a necessidade do produto ter autorização de órgão anuente), negociação entre as partes, embarque nos diversos moldais de transporte de transporte (aéreo, marítimo e rodoviário), despacho aduaneiro, e por fim o desembaraço aduaneiro. O órgão que fiscaliza a entrada das mercadorias na aduana no Brasil é a Receita Federal.

A cronologia é essencial para notar a evolução sofrida até hoje, a criação da primeira aduana brasileira ocorreu em 1530, onde o governo português implementou no Brasil o sistema de Capitanias Hereditárias, feudos concedido a nobres, militares e burocratas, que tinham ampla autonomia administrativa limitado a Coroa a cobrar poucos tributos, conforme estabelecido nos forais e cartas de doação.

Só em 1549 foi criada a Provedoria Mor da Fazenda Real, com sede na Bahia, os principais impostos aduaneiros, não eram cobrados no Brasil, os impostos incidiam sobre a exportação para fora do reino e as importações feitas por comerciantes estrangeiros, em 1566 foi criada a alfandega do Rio de Jan., que veio a ser a mais importante do país, junto com a Foral da Alfandega Grande de Lisboa, o modelo seguido pelo Foral vigorou como legislação básica para as alfandegas até 1832. Com a vinda da Família Real portuguesa, resultou na abertura imediata dos portos para o comércio internacional. Apenas entre 1830 e 1832 as alfandegas ganharam nova legislação para substituir o Foral, baixando por decreto o Regulamento das Alfandegas Imperial. (Receita Federal – Evolução do Sistema Aduaneiro 2019).

Em 1836 houve a abertura de novos portos onde não havia aduanas, só em 1845 foi estabelecida novas tarifas aduaneiras, esboçando um regime protecionista, com um período curto de duração, mas que marcou economicamente o país na época. Em 1860 houve um novo regulamento aduaneiro, que em 1876 teve grande modificações, servindo como base para a celebre Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Renda ocorrida em 1885, chegando até os nossos dias como Nova Consolidação das Leis da Alfandega e Mesa Rendas (N.C.L.A.M.A.R). Neste período o comércio de café aqueceu o mercado brasileiro, o país voltava a crescer, ressaltando a importância das alfandegas, que iriam desempenhar um papel importante e decisivo na administração fiscal. Com a vinda da Primeira Guerra Mundial, os comércios marítimos haviam diminuído drasticamente, obrigando o Brasil a produzir produtos que antes eram importados, trazendo a industrialização e tornando irreversível a não produção.

A crise de 1929 limitou ainda mais o comércio internacional, acabando por beneficiar o crescimento industrial do país, apenas em 1938 o Brasil começou a se recuperar dos efeitos da crise, mas uma nova guerra era eminente, visto isso, o presidente Vargas em reunião firmou um acordo alterando o decreto, com o objetivo de fugir dos impactos que a guerra traria, este acordo implementava barreiras tarifárias, de modo que a indústria brasileira pudesse se desenvolver sem a concorrência dos produtos importados, passando por um período de protecionismo alfandegário. Apenas em 1964 que a Administração Pública modificou este regime de proteção, passando a liberar um pouco as barreiras tarifárias, administrativas e cambiais, mas foram elevadas no governo sucessor. Em 1968 houve a modernização dos métodos de importação, que antes eram simples e sem “controle” absoluto, implementando o sistema de controle aduaneiro, neste período o número de exportações era totalmente elevado comparado com de importações, em 1988 foi implantado ao Coordenação

do Sistema de Controle Aduaneiro, visto a necessidade do crescimento do comércio exterior. (EVOLUÇÃO DA ADUANA BRASILEIRA - RECEITA FEDERAL 2019).

Com o governo Collor, nos anos 90 que houve a completa abertura dos portos aos produtos estrangeiros, a globalização e expansão econômicas foram grandes pivôs para esta abertura, visto que neste período, o Brasil era um país praticamente fechado para o comércio exterior e focado apenas no mercado interno. Neste período o sistema de controle governamental sobre o comércio exterior brasileiro foram gradativamente informatizados por meio do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), foi focado para viabilizar as informações operacionais do comércio exterior, que antes eram através de documentação física e datilografada. A presença de órgãos reguladores era cada vez maior, visto a necessidade de um controle mais profundo em tipos de produtos que entrariam no país, o processo de importação que antes era demorado e burocrático passaria a contar com um sistema que agilizaria todo esse processo. Com o passar do tempo e crescimento de importação, e o aumento da presença dos órgãos regulamentadores, viu-se a necessidade de uma atualização neste processo operacional, primeiramente foi regulado o processo operacional para a nacionalização da mercadoria, além de ser complexa exige um tempo, que se estima mais ou menos 17 dias para a finalização, consequentemente implicando diretamente na economia e agilidade. (EVOLUÇÃO DA ADUANA BRASILEIRA-RECEITA FEDERAL 2019).

Em 2018 foi implementada a nova atualização da aduana brasileira, conhecida como o Novo Processo de Importação, por meio da Declaração Única de Importação, implementada para otimização do processo de nacionalização, para que haja aumento da competitividade do comércio brasileiro com os outros Estados, a modificação que já foi aprovada e está na fase de teste, busca tornar menos burocrático e centralizar a nacionalização, para que haja apenas poucas documentações e autorizações, unificando processos que antes eram lentos e burocráticos.

Após um breve relato histórico da aduana brasileira, vamos adentrar na fase de importação, exemplificando os tipos, características e os processos burocráticos

3. IMPORTAÇÃO

Pra que se possa ter uma clareza maior, é necessário conceituar a importação. Segundo MALUF(2000) Importação pode ser definida como o ingresso de mercadorias em

determinado país, oriundas do exterior, havendo na maioria dos casos, conseqüentemente, a saída de divisas como contrapartida. “O termo importação define as compras internacionais realizadas por um país, sejam efetuadas pelas pessoas jurídicas, de direito público, privado ou pessoas físicas. Pode-se supor que existem semelhanças entre os aspectos comerciais de uma importação e uma exportação, porém não se pode realizar a mesma afirmação para o processo operacional da importação, pois nessas operações a quantidade de normas que o importador deve atender é superior ao número de normas a serem atendidas pelo exportador.” (SEGALIS; FRANÇA; ATSUMI, 2012, p. 22).

Segre (2012, p.45) afirma que “quando os países não têm a capacidade de produzir a totalidade dos produtos suficientes para atender a suas necessidades internas, a tendência é especializarem-se nas atividades produtivas para as quais se encontram mais aptos e permutarem, entre si, o que não produzem.”.

De acordo com Keedi (2012, p. 21):

Melhoria da qualidade pode ser um fator determinante nas relações comerciais, já que uma abertura de fronteiras pode balizar a produção interna por meio da concorrência estrangeira, visto que esta pode determinar mudanças importantes na produção da indústria nacional.

A importação pode colaborar com a estrutura econômica de um país através da complementação dos produtos disponíveis à população, ou de bens de capital necessários às empresas, além de ter um papel fundamental no processo de modernização da economia, uma vez que estimula a competição interna e permite a comparação de processos e produtos. (REBONO, 2010).

A seguir serão apresentados os tipos de importação e seu conceito.

3.1 TIPOS DE IMPORTAÇÃO

a) Importação Por Encomenda

A importação por encomenda é aquela em que uma empresa adquire mercadorias no exterior com recursos próprios e promove o seu despacho aduaneiro de importação, a fim de revendê-las, posteriormente, a uma empresa encomendante previamente determinada, em razão de contrato entre a importadora e a encomendante, cujo objeto deve compreender, pelo menos, o prazo ou as operações pactuadas (art. 2º, § 1º, I, da IN SRF nº 634/06).

Assim, na importação por encomenda o importador adquire a mercadoria junto ao exportador, providencia sua nacionalização e a revende ao encomendante, esta operação tem, para com o importador contratado, os mesmos efeitos fiscais de uma importação própria.

Conforme determina o artigo 14 da Lei nº 11.281, de 2006, aplicam-se ao importador e ao encomendante as regras de preço de transferência de que tratam os artigos 18 a 24 da Lei nº 9.430, de 1996. Em outras palavras, se o exportador, nos termos dos artigos 23 e 24 dessa lei estiverem domiciliados em país ou dependência com tributação favorecida e/ou for vinculado com o importador ou o encomendante, as regras de “preço de transferência” para a apuração do imposto sobre a renda deverão ser analisadas.

b) Importação Por Conta E Ordem

Diferente da importação por encomenda, a importação por conta e ordem se dá quando uma empresa importadora promove em seu nome o despacho aduaneiro de importação de mercadorias adquiridas por outra empresa. De acordo com a Secretaria da Receita Federal (2019): A importação por conta e ordem de terceiro é um serviço prestado por uma empresa – a importadora –, a qual promove, em seu nome, o despacho aduaneiro de importação de mercadorias adquiridas por outra empresa – a adquirente –, em razão de contrato previamente firmado, que pode compreender ainda a prestação de outros serviços relacionados com a transação comercial, como a realização de cotação de preços e a intermediação comercial.

Em análise, é a adquirente que pactua a compra internacional e dispõe de capacidade econômica para o pagamento, pela via cambial, da importação. Entretanto, diferente do que ocorre na importação por encomenda, a operação cambial para pagamento de uma importação por conta e ordem pode ser realizada em nome da importadora ou da adquirente. Dessa forma, mesmo que a importadora por conta e ordem efetue os pagamentos ao fornecedor estrangeiro, antecipados ou não, não se caracteriza uma operação por sua conta própria, mas, sim, entre o exportador estrangeiro e a empresa adquirente, pois dela se originam os recursos financeiros.

Após o exposto acima dos tipos de importação, será apresentada as fases da importação, para que se possa ter um entendimento maior de seu passo-a-passo.

3.2 FASES DA IMPORTAÇÃO

No processo de importação, para que se inicie e até o momento de sua finalização, passa por inúmeras fases, é essencial seguir etapa por etapa, para que não haja problemas futuros em relação a importação,

3.2.1 Fase Administrativa

Durante a fase administrativa o importador verifica os procedimentos necessários para efetuar uma importação, habilitação para atuação na área de Comercio Exterior, verificação da Classificação Tarifária para dar sequência ao tratamento administrativo e tributário correto.

Para que se possa importar as empresas devem estar cadastradas no Registro de Exportadores e Importadores da Secretaria de Comércio Exterior - REI. A inscrição no REI é automática, no ato da primeira operação no SISCOMEX, sem maiores formalidades. Com relação à habilitação para operação no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX).

De acordo com os artigos 176 e 177 da Portaria SECEX nº 10, de 24 de maio de 2010, a inscrição no Registro de Exportadores e Importadores (REI), da SECEX, é automática, sendo realizada no ato da primeira operação de exportação em qualquer ponto conectado ao Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX).

Para que os procedimentos de importação ocorram, é necessário e providenciar seu Registro e Rastreamento de Atuação dos Intervenientes Aduaneiros (RADAR) emitido pela Receita Federal.

A Instrução Normativa nº 650/2006, editada pela Receita Federal, define os procedimentos para a habilitação dos interessados junto ao SISCOMEX, especificamente no sistema RADAR (Ambiente de Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros), condição essencial para o exercício de operações de comércio exterior. De acordo com SEBRAE-MG (2005, p. 8):

Para fins de concessão da habilitação, a pessoa jurídica requerente será submetida à análise fiscal para verificar a consistência entre as informações disponíveis nas bases dos sistemas da SRF e as constantes do requerimento e seus anexos e comprovar a existência de patrimônio e de capacidade operacional, econômica e financeira tanto da pessoa jurídica quanto dos sócios, para realização de seu objeto societário e das transações internacionais pretendidas, tendo por base as informações constantes das declarações fiscais apresentadas a SRF.

Para operar no comércio exterior, é necessário a verificação de diversos documentos do quadro de socios da empres, os quais devera ser apresentados à repartição da SRF que jurisdicione sobre o estabelecimento matriz ou que realize despacho aduaneiro, como documento de identificação dos sócios, cópia do contrato social com sua última consolidação, certidão simplificada da Junta Comercial do Estado, dentre outros, comprovando capacidade para realização de operação no comércio exterior. Segundo SEBRAE-MG (2005, p. 8):

No caso da habilitação ordinária e especial, após análise dos documentos e não apresentando irregularidades, a Secretaria da Receita Federal habilitará o responsável legal da empresa, liberando uma senha para que este possa cadastrar dirigentes, representantes e prepostos da empresa, para acesso ao SISCOMEX. Já na habilitação simplificada, o representante da pessoa jurídica será credenciado pela unidade da SRF que processou a habilitação, e deverá ser descredenciado imediatamente após o desembaraço de cada operação de importação, exportação ou internação.

A pessoa jurídica ou física , antes de dar início a uma operação comercial internacional, deve comparecer a uma unidade da SRF, com finalidade de obter sua habilitação/senha para atuar no comércio exterior, disponibilizando informações em tempo real para os auditores fiscais da Receita Federal.

Além do Radar, deve-se ter inscrição no Registro de Exportadores e Importadores (REI) da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). “A inscrição no Registro de Exportadores e Importadores (REI) é automática, sendo realizada no ato da primeira operação (importação ou exportação) em qualquer ponto conectado ao Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX).” (BRASIL, 2014).

Uma vez credenciado junto a RFB, o importador irá obterá um número com o qual deverá se dirigir ao SERPRO para solicitar o software de acesso ao SISCOMEX. O Registro de Exportadores e Importadores (REI) será fornecido automaticamente pelo SISCOMEX. As modalidades de habilitação estão permeadas pela Instrução Normativa 1288 da Receita Federal.

A inscrição do importador junto a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (SECEX/MDIC) é condição básica para que uma operação de importação seja realizada. A pessoa física só poderá importar mercadorias em quantidades que não caracterizem a prática de comércio (BIZELLI, 2001).

Existem quatro modalidades de habilitação para o importador brasileiro na Receita Federal: Ordinária, Simplificada, Especial e Restrita (INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB nº 1603, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2015).

Após esta habilitação, e a empresa apta para importar, seguirá com o processo de classificação tarifária, e todo levantamento dos tributos recorrente do produto a ser importado, e as necessidades de certificações.

Para que se possa entender a classificação tarifária no Brasil, é necessário compreender que para cada produto existe um código referente, em 1988 houve a criação Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, ou simplesmente Sistema Harmonizado (SH), método internacional de classificação de mercadorias, baseado em uma estrutura de códigos e respectivas descrições.

Este Sistema foi criado para promover o desenvolvimento do comércio internacional, assim como aprimorar a coleta, a comparação e a análise das estatísticas, particularmente as do comércio exterior. Além disso, o SH facilita as negociações comerciais internacionais, a elaboração das tarifas de fretes e das estatísticas relativas aos diferentes meios de transporte de mercadorias e de outras informações utilizadas pelos diversos intervenientes no comércio internacional. A composição dos códigos do SH, formado por seis dígitos, permite que sejam atendidas as especificidades dos produtos, tais como origem, matéria constitutiva e aplicação, em um ordenamento numérico lógico, crescente e de acordo com o nível de sofisticação das mercadorias. (NOMENCLATURA COMUM DO MERCOSUL – NCM. MINISTERIO DA ECONOMIA 2020)

No Brasil, é utilizada a Nomenclatura Nacional do Mercosul (NCM), que tem por base o Sistema Harmonizado (SH), que foi adotado em 1995, e é utilizada de igual forma nos países do Mercosul (Argentina, Paraguai e Uruguai).

É por meio da classificação de mercadorias que se define o percentual dos impostos (I. I. e I.P.I) a ser pago, e qual o órgão competente para autorizar a importação do produto. Para cada produto classificado em determinada NCM/SH será necessária a emissão de licença de importação específica. Então se em uma mesma fatura constar produtos com classificações diferentes será necessário a emissão de uma LI para cada produto. (MANUAL DE IMPORTAÇÃO DA UNESP, 2003)

Segundo o MINISTERIO DA ECONOMIA (2019) Assim, de modo geral, à medida que cresce a participação do homem na elaboração da mercadoria, mais elevado é o número

do Capítulo em que ela será classificada. Os seis primeiros dígitos da NCM seguem, por convenção internacional, o SH e seus dois últimos dígitos são definidos pelo Mercosul.

- A NCM tem a seguinte estrutura:
- Marcador 6 Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado e 2 Regras Gerais Complementares;
- Marcador Notas de Seção, de Capítulo, de Subposição e Complementares;
- Marcador Lista ordenada de códigos em níveis de posição (4 dígitos), subposição (5 e 6 dígitos), item (7 dígitos) e subitem (8 dígitos), distribuídos em 21 Seções e 96 Capítulos.

Para melhor compreensão da classificação, o quadro abaixo, busca facilitar o entendimento da classificação brasileira:

Quadro 1 – ENQUADRAMENTO ADEQUADO NCM

ENQUADRAMENTO ADEQUADO NCM	
NCM EXEMPLO: 0104.10.11 – Animais de raça pura, da espécie ovina, prenhe ou com cria ao pé.	
01 04. 10. 1 1	
	Subitem (8º dígito da NCM)
	Item (7º dígito da NCM)
	Subposição (6 primeiros dígitos do SH)
	Posição (4 primeiros dígitos do SH)
	Capítulo (2 primeiros dígitos do SH)
O código exposto é resultado dos seguintes desdobramentos:	
Seção	I - Animais vivos e produtos do reino animal
Capítulo	01 - Animais vivos
Posição	0104 - Animais vivos da espécie ovina e caprina
Subposição	0104.10 - Ovinos
Item	0104.10.1 - Reprodutores de raça pura
Subitem	0104.10.11 - Prenhe ou com cria ao pé

Fonte: Elaborada pelo Autor

Definido o produto a ser importado, e a classificação adequada, será pedida uma cotação dele ao potencial exportador e será feita uma planilha de custos para se confirmar a viabilidade da operação. Uma vez confirmada a viabilidade da importação, inicia-se a fase de logística e negociação, onde serão definidos a forma de pagamento, INCOTERM e o preço.

A seguir irá serão abordadas as fases logística e de negociação.

3.2.2 Fase Logística E Negociação

A fase logística consiste em definir o modal de transporte que será realizada a importação da mercadoria, e constituindo o INCOTERM, definindo as obrigações do vendedor e comprador perante a mercadoria. “Os transportes têm a função básica de proporcionar a elevação na disponibilidade de bens, ao permitir o acesso a produtos que de outra maneira não estariam disponíveis para dada sociedade ou o estariam apenas a elevado preço. Têm, assim, a função econômica de promover a integração entre sociedades que produzem bens diferentes entre si.” (CAIXETA FILHO GAMEIRO. 2001, p. 66)

Os principais modais de transporte internacional são constituídos por:

Aéreo: teve seu início no Brasil no ano de 1927 com a criação da Viação Aérea Rio-grandense (VARIG), o modal aéreo é um dos modais mais utilizados no meio de importação, pelo menor tempo de transporte, e menores custo na importação, como menor custo de seguro, estocagem e embalagem, além de ser mais viável para trazer amostras, brindes, bagagens, etc. Keedi (2008, p. 122) diz que: ‘No Brasil, quanto ao valor, à exportação aérea representou cerca de 6% e a importação aproximadamente 25% de tudo o que o Brasil transacionou no mercado externo no ano de 2007. [...] São números que impressionam pela sua grandiosidade e pela ideia que se costuma fazer dele, de um transporte quase nulo e insignificante.’

Aquaviário: modal mais utilizado no Brasil o transporte Aquaviario é o que ocorre nos mares, rios e oceanos, ele pode ser dividido em **Transporte Marítimo**, e **Transporte Fluvial/Lacustre**.

Transporte Fluvial/Lacustre: Segundo os dados da ANTAQ (2014), o transporte Fluvial/Lacustre engloba tanto rios navegáveis quanto lagos, formando as hidrovias interiores (percursos pré-determinados para o tráfego sobre águas) para transporte de pessoas e mercadorias. Segundo Rodrigues (2007) economicamente o principal sistema hidrográfico do Brasil é o Tietê-Paraná, o qual corre do litoral para o interior do país, o que inibe sua conexão com portos marítimos.

Transporte Marítimo: O Transporte Marítimo se divide em navegação de longo curso e cabotagem: Navegação de longo curso é realizada em mares e oceanos, destaca-se por ser o principal meio utilizado no transporte internacional de cargas, tornando-se o mais competitivo para o transporte da maioria das cargas, exceto as que necessitam chegar com rapidez ao destino. As principais vantagens de transportar cargas pelo modal aquaviário são os baixos fretes em relação aos outros modais e a capacidade de trazer grande número de mercadorias, uma das desvantagens deste modal é justamente o alto congestionamento nos portos, Rodrigues (2003. P. 145) diz que: “Os portos são estratégicos para o exercício da soberania nacional, servindo como locais de aplicação da política tributária governamental para viabilizar o modelo econômico adotado pelo país. [...] Os portos são ainda os pontos nodais de integração e transferência entre os modais de transporte terrestre e marítimo, possuindo adicionalmente a função de amortecer o impacto da chegada e da saída das cargas no fluxo do sistema viário local, por meio de armazenagem temporária, regulando assim os processos de consolidação de cargas (exportação) e de distribuição física (importação).”

A cabotagem nada mais é, como transporte nacional realizado entre dois portos da costa de um mesmo país ou entre um porto costeiro e um fluvial.

Segundo Ballou (2008, p.161), os transportadores marítimos dominam o transporte internacional com mais de 50% do volume do comércio em dólares e 99% do peso total. Esse percentual evidencia a importância dessa forma de transporte para o comércio exterior, confirmando a necessidade de uma infraestrutura interna bem consolidada, onde ocorram conexões adequadas entre os meios de transporte tanto terrestre quanto marítimo, visto que, boa parte dessas mercadorias poderiam ser transportadas diretamente pela cabotagem, como apoio logístico à navegação de longo curso.

Por fim temos o modal: **Terrestre** que se divide em **Rodoviário e Ferroviário**, que é utilizado no transporte entre países sul-americanos, tendo um baixo custo de transporte e rapidez na entrega direta ao cliente. Sua principal característica é a flexibilidade, que permite a coleta e entrega de mercadorias no sistema porta a porta sem a necessidade de transporte auxiliar. Outro fator relevante é a grande disponibilidade de locais que servem como terminal para carga e descarga, permitindo operações em praticamente qualquer ponto do Brasil.

O modal de transporte **Rodoviário** é o mais utilizado para o transporte no Brasil, desde a década de 50. Esse modal desempenha um papel importante no desenvolvimento

econômico e social do país, além de permitir a interação entre os demais modais de transporte.

O Modal Rodoviário é o tipo de transporte mais utilizado Brasil. De acordo com Plano Plurianual da União (PPA 2012 -2015), responde por mais de (58%) do volume de movimentação nacional de cargas e (48%) do transporte interestadual de passageiros. Destina-se, sobretudo, ao transporte de produtos acabados ou semiacabados a curta distância. O mesmo é indicado para produtos de alto valor agregado ou perecíveis. Esse modal possui custos fixos baixos em razão das malhas rodoviárias serem construídas com fundos públicos na maioria e um custo variável médio, com muita manutenção nos transportes.

O Modal de Transporte **Ferrovário**, nada mais é do que o transporte por meios de ferrovia, segundo PPA da União (2012-2015), é fundamental para o desenvolvimento logístico e para uma maior integração do território nacional, tendo como característica marcante a elevada capacidade de carga. Soma-se a isso, uma alta eficiência energética, principalmente, em caso de deslocamento a média e grande distância. O custo desse modal é mais baixo se comparado com o rodoviário, entretanto não é muito usado no Brasil. Caracteriza-se por transportar produtos homogêneos (commodities), isto é, produtos de baixo valor agregado e grandes quantidades, tais como: siderúrgicos, grãos, minérios de ferro, fertilizantes, derivados de petróleo, entre outros. Tal modal possui limitações como largura das bitolas, pouca flexibilidade no trajeto e a necessidade de transbordo para outros modais. Além disso, a malha ferroviária encontra-se muito sucateada. Ela atinge pontos isolados do território brasileiro, sendo diferente de uma região para outra, onde os trilhos são incompatíveis, inviabilizando a interligação das mesmas.

De acordo com a definição do modal de transporte, o INCOTERM deverá paralelamente ser definido por parte do exportador, desde que o importador concorde com a forma de entrega, conforme negociado.

Os INCOTERMS são um conjunto de normas de direito privado que não estão respaldadas pelas legislações dos países, nem por normas jurídicas supranacional; não são, de uso obrigatório, servindo como um princípio de referência nos documentos utilizados no comércio internacional.

Em outras palavras, os INCOTERMS não têm força jurídica, porque não é obrigatório utilizar nas operações de compra e venda, mas dada a sua ampla aceitação e utilização pelos distintos agentes do comércio internacional são reconhecidos como uma importante ferramenta que regula as condições dos contratos firmados entre eles.

Pela escolha do termo negociado, o exportador e importador estão definindo de quem é a responsabilidade pela contratação do transporte e seguro, o local de entrega da mercadoria, quando é transferida a responsabilidade de risco de perda ou dano, incluindo a divisão de custos. (SEBRAE-MG, 2005).

Segundo Vazquez (2009) e SEBRAE-MG (2005), os termos são diferenciados pelo agrupamento em quatro categorias, onde a primeira letra da sigla indica o grupo pertencente.

SEBRAE-MG (2005. p.65) descreve o significado para cada grupo, conforme relacionado conforme abaixo:

- Grupo E: Significa a obrigação mínima para o vendedor, pois apenas se limita a colocar em seu próprio estabelecimento a mercadoria à disposição do comprador.
- Grupo F: O vendedor é responsável pelo transporte até o ponto indicado para transferência ao comprador ou seu representante, e a contratação do frete principal (internacional) até o ponto de destino é obrigação do comprador.
- Grupo C: O vendedor contrata o transporte principal, podendo ou não assumir custos sobre danos e perdas.
- Grupo D: O vendedor cumpre todas as obrigações no país do importador.

Abaixo quadro para melhor visualização dos INCOTERMS e suas obrigações:

Tabela 1 – INCOTERMS 2020

Incoterms® 2020
WWW.KONFERE.COM.BR

 **Transferência de risco**
 **Comprador**
 **Vendedor**

Modais de Transporte	Todos	Todos	Todos	Oceano	Oceano	Oceano	Todos	Todos	Todos	Todos
	EXW	FCA	FCA	FAS	FOB CFR	CIF	CIP	DPU	DAP	DDP
Obrigações e Taxas										
Embalagem de exportação										
formalidades de exportação										
carga no ponto de origem										
frete de origem interna										
taxas portuárias de origem										
taxas de despacho										
Frete aéreo/oceano										
portos de destino										
desembaraço alfandegário										
Impostos de importação										
taxas de entrega para o destino final										

Fonte: KONFERE– INCOTERMS

A tabela exposta, tem como intuito o esclarecimento e responsabilidade do comprador/vendedor para com a carga. Para cada INCOTERM escolhido há uma responsabilidade diferente, salientando que para modais diferentes, se tem documentos específicos:

Na fase logística, surge o documento chamado: **CONHECIMENTO DE EMBARQUE** um dos documentos mais importantes, tem como objetivo, transmitir a posse da mercadoria, e outras funcionalidades, a sua emissão é de responsabilidade da companhia de transporte da mercadoria, documento necessário para o desembaraço aduaneiro. Para cada Modal há um conhecimento específico, são eles:

AEREO- Airway Bill (AWB): Obtivo de provar que a carga foi entregue pelo embarcador ao transportador, servindo como um recibo de entrega da mercadoria: Contrato de Transporte Aéreo. Representa um título de propriedade da mercadoria (transferível e negociável). Contém os dados da mercadoria, voo, tipos de tarifas.

MARÍTIMO - Bill of Lading (B/L): o documento mais importante da navegação, sendo do armador a responsabilidade de sua emissão, podendo ser assinado pelo comandante do navio ou pela Ag. Marítima que representa o armador.

RODOVIÁRIO- Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT)/ MIC/DTA: Conhecimento de Transporte Internacional, e que, por se tratar de contrato, deve ser assinado tanto pelo exportador, quanto pelo transportador.

3.2.3 Fase Cambial

A fase cambial diz respeito a compra da moeda estrangeira destinada a efetivação do pagamento das importações, sendo realizada por entidades financeiras, autorizadas pelo Banco Central do Brasil. Segundo Padoveze (2014. p.34), existe variações nestas taxas, vejamos: “Os sistemas de taxas de câmbio parcialmente fixas e flutuantes influenciam a lucratividade e a rentabilidade das companhias e dos investidores em razão da incerteza (risco) do mercado financeiro na determinação das taxas de câmbio reais, utilizadas nas transações internacionais. A variação cambial pode proporcionar ganhos ou perdas financeiras de acordo com as mudanças de câmbio.”

O sistema cambial nas importações, diz respeito à contratação de câmbio, ou seja, a necessidade de adquirir outra moeda.

Em relação ao pagamento, as importações podem ter ou não cobertura cambial, sendo o primeiro caso, uma importação que será paga pelo importador ao exportador, ou seja, há a contratação de câmbio. Já as operações sem cobertura cambial estão concentradas em operações sem destinação comercial, ou seja, o importador não realizará qualquer pagamento ao exportador, não havendo a necessidade de aquisição de moeda estrangeira, como por exemplo, bens destinados a exposições, feiras, competições esportivas. (FARO; FARO, 2010, p. 69).

Nas operações com cobertura cambial, há a necessidade da contratação de câmbio, ou seja, a troca entre duas moedas. Essa operação é feita através de um contrato de câmbio gerado por estabelecimentos financeiros que atuam com autorização do Banco Central do Brasil a operar em câmbio. Esta operação pode ser realizada entre um banco e as pessoas ou empresas, e mesmo entre bancos.

O contrato de câmbio pode ser de compra ou venda, sendo o de venda quando o banco entrega a moeda estrangeira, recebendo em troca a moeda nacional, e o contrato de compra sendo o contrário, ou seja, quando o banco está recebendo a moeda estrangeira e dando em troca a moeda nacional. (KEEDI, 2012, p.136).

A remessa da moeda estrangeira será efetuada por meio de uma ordem de pagamento ou de autorização de reembolso, que é realizada exclusivamente pelo banco com

o qual o contrato de câmbio foi celebrado ao seu correspondente no exterior, sendo o beneficiário o vendedor, via de regra o próprio exportador da mercadoria. (VIEIRA, 2013, p. 88).

Em relação ao período de contratação, segundo o Regulamento do Mercado de Câmbio e Capitais Internacionais, Título 1, Capítulo 12, Seção 1, item 20 (apud VIEIRA, 2013, p.88):

As operações de câmbio destinadas ao pagamento de importações brasileiras, inclusive relativas a parcelas de principal de importações financiadas até 360 dias, podem ser celebradas para liquidação pronta (até dois dias úteis da data de contratação) ou futura (até 360 dias da data de contratação), independentemente da modalidade da transação.

Ainda conforme Vieira (2013, p. 91) “para efetivação do contrato de câmbio, o importador deve entregar ao banco negociador, cópia de todos os documentos comerciais pertinentes, independentemente de a operação ser à vista ou à prazo.”.

Em seguida será apresentada as modalidades de pagamento.

3.2.3.1 Modalidade de Pagamento

Quando as modalidades de pagamento na importação, salientando importação com cobertura e sem cobertura cambial, após o esclarecimento, será apresentada as modalidades que podem ser efetuadas através de pagamento antecipado, cobrança documentaria, remessa sem saque, e carta de credito.

Importação Com Cobertura Cambial: São passíveis de remessa ao exterior, em benefício do legítimo credor externo, os valores faturados que estejam rigorosamente nas condições estabelecidas no "INCOTERMS" da operação de importação. De acordo com as normas cambiais, o pagamento de importações pode ser à vista ou a prazo. As importações de mercadorias com prazo de pagamento superior a 360 dias sujeitam-se a registro no banco central, enquanto o pagamento das importações com prazo inferior implica na indicação, na própria declaração de importação, do esquema de pagamento respectivo e demais condições acordadas. (MANUAL DE IMPORTAÇÃO DA UNESP, 2003)

Nas operações realizadas com cobertura cambial, há a necessidade da contratação de câmbio, ou seja, a troca entre duas moedas. Essa operação se dá através de um contrato de câmbio gerado por entidades financeiros que atuam com autorização do Banco Central do Brasil a operar em câmbio. Esta operação pode ser realizada entre o banco e as pessoas ou empresas, e mesmo entre bancos.

O contrato de câmbio pode ser de compra ou venda, sendo o de venda quando o banco entrega a moeda estrangeira, recebendo em troca a moeda nacional, e o contrato de compra sendo o contrário, ou seja, quando o banco está recebendo a moeda estrangeira e dando em troca a moeda nacional. (KEEDI, 2012, p.136).

A remessa da moeda estrangeira será efetuada por meio de uma ordem de pagamento ou de autorização de reembolso, que é realizada exclusivamente pelo banco com o qual o contrato de câmbio foi celebrado ao seu correspondente no exterior, sendo o beneficiário o vendedor, via de regra o próprio exportador da mercadoria. (VIEIRA, 2013, p. 88).

Segundo Vieira (2013, p. 91) “para efetivação do contrato de câmbio, o importador deve entregar ao banco negociador, cópia de todos os documentos comerciais pertinentes, independentemente de a operação ser à vista ou à prazo.”.

Importação com Cobertura Cambial: são operações de importação onde inexistente a contratação de câmbio, uma vez que não haverá pagamento ao exportador e não haverá a necessidade de aquisição de moeda estrangeira. Alguns exemplos de importação sem cobertura cambial são: doações, materiais enviados como empréstimo, teste ou demonstração, etc. (MANUAL DE IMPORTAÇÃO DA UNESP, 2003)

Para a importação, existe as seguintes modalidades de pagamento:

Pagamento Antecipado: O importador efetua inicialmente o valor da transação, após o pagamento prévio, assim, o exportador efetua a emissão dos documentos e até a produção da mercadoria, obrigando que o exportador emita um contrato de câmbio, antes do embarque, junto ao banco autorizado, que reverterá o valor recebido para a moeda negociada, utilizando a taxa de câmbio do dia do fechamento. Del Carpio(2003. P.185), atenta os riscos desta modalidade de pagamento: “O exportador deve ser criterioso para exigir o pagamento antecipado junto aos importadores, pois é uma modalidade de pagamento que demanda confiança financeira entre as partes e a solicitação de um Refundment Bond gera custo para o exportador junto ao Banco Emissor de garantia.”

Cobrança Documentária: Nesta modalidade de pagamento, a Cobrança Documentária, baseia-se na remessa da mercadoria, após a entrega dos documentos ao banco responsável pela importação no exterior, que ficará responsável por enviá-las ao banco no

Brasil informado pelo importado, que registrará a cobrança e irá encaminhar o aviso ao importador. Estes documentos irão vir acompanhados de "carta-remessa" onde informa as instruções do banqueiro remetente para que o banco brasileiro cobre o importador, esta modalidade traz risco para o exportador uma vez que o importador pode desistir da mercadoria, não retirar os documentos no banco e consequentemente não efetuar o pagamento, ficando o exportador com o ônus de redirecionar a mercadoria para outro comprador ou fazê-la retornar ao país de origem.

O banco presta um serviço ao exportador sem garantir o resultado da cobrança. O banco, seguindo as instruções do exportador, apresenta ao importador os documentos comerciais e financeiros da operação. O importador, então, efetua o pagamento ou dá aceite nos saques para que possa efetuar o desembaraço aduaneiro das mercadorias. Por um lado, requer algum grau de confiança mútua entre as partes, à medida que, havendo fraudes na documentação ou no embarque, o importador perde. Por outro lado, o exportador perder se, tendo enviado a mercadoria ao exterior, o importador não comparecer para pagar ou dar aceite nos documentos. (CARTILHA REDE CIN PAGAMENTOS INTERNACIONAIS, 2018).

Remessa sem Saque: Modalidade onde há o maior risco para o exportador, ele remete a mercadoria ao importador junto com sua documentação, efetua a liberação alfandegaria, e tem a promessa de pagamento do importador após isso ocorrer, não havendo qualquer garantia de pagamento. Maia afirma que é preciso confiança nesta modalidade, Maia (2000, P.260) diz que: “Desde que haja confiança entre comprador e vendedor, essa forma de pagamento apresenta a seguinte vantagem: é a maneira mais rápida de a documentação chegar às mãos do importador. Isso porque vai diretamente do exportador ao importador, sem trânsito bancário. “

Carta de crédito: Esta modalidade de pagamento, é uma das mais utilizadas no comércio internacional, pois oferece maiores garantias, tanto para o exportador como para o importador, sendo o instrumento emitido, solicitado pelo cliente, onde o banco compromete-se a efetuar um pagamento a um terceiro, contra entrega de documentos estipulados, desde que, os termos e condições do crédito sejam cumpridos.

A carta de crédito é uma ordem de pagamento condicionada, ou seja, o exportador só terá direito ao recebimento se atender a todas as solicitações por ela convencionadas. Ratti (2004, p. 94) exemplifica esta modalidade pagamento como: “Na carta de crédito são delineados os termos e condições em que a operação deve ser concretizada, termos esses que

dizem respeito, especialmente, aos seguintes itens: valor do crédito, beneficiário e endereço, documentação exigida, prazo de validade para embarque da mercadoria e para negociação do crédito, porto de embarque e destino,”

Já segundo Bizelli (2000, p. 62), “Carta de Crédito é uma condição, mundialmente utilizada nas operações internacionais, tendo como denominação mais correta Crédito Documentário”, sendo o pagamento mais difundido por não ter encontrado qualquer resistência quanto à garantia que transmite ao exportador ou vendedor.

Na mesma linha Bizelli (2000, p. 65), para que a Carta de Crédito tenha validade deve conter algumas denominações específicas, a saber:

- a) tomador: quem solicita a abertura do documento de crédito;
- b) emitente: banco localizado em geral no país do tomador que institui o documento de crédito;
- c) avisador: banco no país do importador, para o qual é remetido o documento pelo emitente;
- d) beneficiário: exportador ou vendedor;
- e) valor, moeda, praça de pagamento e prazo: tanto importador como exportador devem estar plenamente convencidos de que esses dados são os que foram efetivamente acordados pelas partes;
- f) irrevogabilidade: é irrevogável quando traz em seu corpo esta declaração;
- g) mercadoria: a mercadoria objeto do negócio deve estar especificada no crédito;
- h) modalidade de venda e tipo de transporte: se a operação é Custo, Seguro e Frete (CIF), Custo e Frete (CFR) ou Livre a Bordo (FOB), ou ainda outra modalidade e o meio de transporte, aéreo, marítimo ou outro que deverá ser respeitado, etc.;

Nas importações com prazos acima de 360 dias é necessário o Registro de Operações Financeiras (ROF) no Banco Central, antes da confecção da DI, assim como as remessas de juros.

“Por meio do próprio SISCOMEX, o importador manda a declaração ao Sistema de Informações Banco Central (Sisbacen), “informando os participantes da operação, as condições financeiras e prazo de pagamento (do principal e juros), além de dados do credor ou documento que conste a as condições da operação.” (FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ – Importação Passo a Passo, 2020).

Toda a documentação enviada e as condições acordadas, podem ser aprovadas automaticamente ou encaminhada para a análise das delegacias regionais do BC. Em operações que envolvam o setor público, a conferência é feita pelo Firce (Departamento de Capitais Estrangeiros). Caso o BC não se manifeste em cinco dias úteis, a transação pode ser considerada aprovada. Vale mencionar que: “O ROF tem validade de 180 dias para que as importações cheguem ao País.” (FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ – Importação Passo a Passo, 2020).

Importante deixar claro que, para efetivação das remessas ao exterior, o importador deve registrar o esquema de pagamento no ROF logo após o desembaraço aduaneiro.

As modalidades de pagamento podem várias, e são acordadas entre importador e exportador, podendo se definir de acordo com o nível de confiança de um para com o outro, sendo assim, as modalidades que apresentam menos risco para ambos, são aquelas que possuem o banco envolvido na operação, como na cobrança e no crédito documentário.

A seguir ira ser apresentada, mais uma fase da importação, a fase aduaneira e fiscal.

3.2.4 Fase Aduaneira E Fiscal

A fase fiscal se refere ao despacho aduaneiro propriamente dito. Neste estágio são feitos os recolhimentos dos tributos e a retirada da mercadoria importada da alfândega, segundo o Manual de Importação da Receita Federal (2019).

Uma vez importadas, as cargas devem passar pelo processo de Despacho Aduaneiro para serem liberadas. O Despacho Aduaneiro, segundo Luna (2002) consiste na autorização concedida pela autoridade alfandegária para a retirada das cargas dos seus armazéns. Essa autorização será o resultado de um processo e ocorrerá após serem cumpridas todas as exigências e formalidades do mesmo.

Segundo Vieira (2015) Despacho Aduaneiro de Importação: é um conjunto de atos praticados pelo fiscal da Receita Federal, que tem por finalidade o desembaraço aduaneiro, o qual nada mais é do que a autorização de entrega da mercadoria procedente do exterior, em caráter definitivo ou não, ao importador, mediante a conclusão da conferência da mercadoria, o cumprimento da legislação tributária e a identificação do importador. É por meio do despacho que a Receita Federal confere a exatidão das informações declaradas pelo importador em relação às mercadorias importadas e aos documentos apresentados.

O procedimento que dará início ao despacho aduaneiro é o registro da DI. O despacho só poderá ter início, excluindo-se desta regra os casos de Despacho Antecipado, após a

chegada da mercadoria na Unidade da Receita Federal responsável pelo procedimento. Serão recolhidos, se for o caso, todos os tributos federais. A importação de bens estrangeiros constitui fato gerador para tributação de Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) de competência federal, como também o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) de competência estadual, adicional de frete para remoção de marinha mercante (AFRMM) através de débito em conta corrente previamente indicada na DI.

O ponto gerador, a base de cálculo, a alíquota aplicável e a legislação vigente de cada um dos impostos, são vistos nos quadros a seguir.

- Imposto de Importação (I.I):

Quadro 2 – Imposto de Importação (II)

FATO GERADOR	Entrada de produtos estrangeiros em território nacional, desde que destinado ao consumo. Concretiza-se com o registro da declaração de importação.
BASE DE CÁLCULO	É o valor aduaneiro, composto pelo custo de transporte, os gastos relativos à carga, descarga e manuseio, e o custo do seguro internacional da mercadoria até a entrada no território aduaneiro, somado a Taxa de Utilização do SISCOMEX.
ALÍQUOTA	Consta na TEC (Tarifa Externa Comum do Mercosul), para o produto importado devidamente classificado na NCM/SH (Nomenclatura Comum do Mercosul/Sistema Harmonizado).
LEGISLAÇÃO	* art. 153, I e § 1º da Constituição Federal de 1988; * Lei nº 5.172/66 (Código Tributário Nacional), artigos 19 a 22; * Decreto-Lei nº 37/66; * Regulamento Aduaneiro (RA): Decreto nº 6.759/09 (artigos 69 a 211); * Tratados Internacionais, Resoluções Camex, Instruções Normativas, etc.

Fonte: Elaborado pelo Autor

Quadro 3 – Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

FATO GERADOR	Desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira;
BASE DE CÁLCULO	É o valor da base de cálculo do I.I., somado ao próprio valor do I.I..
ALÍQUOTA	Constante na TEC, para o referido produto, de acordo com a classificação na NCM/SH.
LEGISLAÇÃO	* art. 153, IV e § 3º da Constituição Federal de 1988; * Lei nº 5.172/66 (Código Tributário Nacional), artigos 46 a 51; * Lei nº 4.502/64; * Regulamento do IPI (RIPI): Decreto nº 4.544/02 - Tabela de Incidência do IPI (TIPI): Decreto nº 6.006/06; * Instruções Normativas, Pareceres, Portarias, Atos Declaratórios, etc.

Fonte: Elaborado pelo Autor

Quadro 4 – PIS e COFINS

FATO GERADOR	Entrada de mercadoria estrangeira em território nacional
BASE DE CÁLCULO	Valor aduaneiro
ALÍQUOTA	PIS = 2,10% e COFINS = 9,65%
LEGISLAÇÃO	PIS * artigo 195, I, b, IV, e artigo 239 da Constituição Federal; * Instrução Normativa SRF nº. 1.401 de 09/10/2013 * Diversas Leis e Medidas Provisórias, em especial, , Lei nº 10.865/04 (MP nº 668/15)(MP nº609/13); * Regulamento do PIS/Pasep e Cofins: Decreto nº 4.524/02; COFINS * * artigo 195, I, b, IV, e artigo 239 da Constituição Federal; * Instrução Normativa SRF nº. 1.401 de 09/10/2013 * Diversas Leis e Medidas Provisórias, em especial, , Lei nº 10.865/04 (MP nº 668/15)(MP nº609/13); * Regulamento do PIS/Pasep e Cofins: Decreto nº 4.524/02; *

Fonte: Elaborado pelo Autor

- Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS):

Quadro 5 –ICMS

FATO GERADOR	Desembarço aduaneiro de mercadorias, bens e serviços prestados no exterior ou que tenha iniciado no exterior.
BASE DE CÁLCULO	Valor da mercadoria, bem ou serviço, conforme valores da declaração de importação (D.I.), somando ao valor o I.I., IPI e Imposto sobre Operações de Câmbio (IOC), além das demais despesas aduaneiras, além do montante do próprio imposto. FÓRMULA: = (VA+II+IPI+PIS+COFINS+TAXA SISCOMEX)/0,83 ICMS
ALÍQUOTA	Considera-se o estado de destino da mercadoria, ou seja, no estado de Santa Catarina, a alíquota interna é de 17%.
LEGISLAÇÃO	* art. 155, II e § 2º da Constituição Federal de 1988; * Lei Complementar nº 87/96 * ICMS (Estado de Santa Catarina): Lei nº 10.297/96; * ICMS: Regulamento do ICMS/SC (RICMS/SC): 2.870/01; * Portarias, Comunicados, Decisões Normativas, Respostas à Consulta, etc

Fonte: Elaborado pelo Autor

Deve-se salientar, que no ato do recolhimento dos tributos, é necessário efetuar o recolhimento do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM – que não se inclui no Sistema Tributário Brasileiro, acrescenta custos ao processo de importação devendo ser considerado no momento de efetuar a estimativa de custo do produto

importado. É um adicional calculado sobre o valor total do frete internacional quando a mercadoria for importada por via marítima, o percentual a ser aplicado é equivalente a 25%. O fato gerador é o descarregamento da mercadoria importada no porto de destino. Existem determinadas situações amparadas em lei específica que isentam as cargas do pagamento do AFRMM. (ADUANEIRAS, 2000d).

O registro da DI dá início ao processo de desembaraço alfandegário que deverá resultar na liberação da mercadoria importada, como esclarece o Manual de Importação da Receita Federal (2019). Uma vez efetuado o registro, o SISCOMEX gera o Extrato da DI com um resumo das informações da operação. Este é o documento que comprova que a transação está autorizada (SISCOMEX– Comércio Exterior, 2008).

Após emissão da DI, ela passa por um processo de parametrização, onde há os canais de parametrização, sendo eles VERDE, AMARELO, VERMELHO, CINZA, que envolvem procedimentos fiscais, administrativos e tributários analisados pela autoridade aduaneira, esta parametrização é que dita o tempo de desembaraço da importação, filtrando os processos de maior risco.

Tabela 2 - Canais de parametrização

CANAL	DESCRIÇÃO
VERDE	O sistema procede o desembaraço automático da mercadoria sendo dispensados o exame documentada declaração, a verificação da mercadoria e análise preliminar do valor aduaneiro
AMARELO	A declaração é submetida a exame documental e, não sendo constatada irregularidade, são autorizados o desembaraço da mercadoria e dispensadas a verificação da mercadoria e análise preliminar do valor aduaneiro
VERMELHO	A mercadoria somente é desembaraçada e entregue ao importador após a realização do exame documental, da verificação física da mercadoria, dispensada da análise preliminar do valor aduaneiro
CINZA	mercadoria somente é desembaraçada e entregue ao importador após a análise preliminar do valor aduaneiro e, se for o caso, o depósito de garantias

Fonte: SEBRAE-MG

Após a parametrização todo o processo está encaminhado para a fase final do despacho aduaneiro, que nada mais é, que o desembaraço. Nesta etapa, é autorizada a entrega da mercadoria ao importador após o registro do desembaraço no SISCOMEX pela autoridade aduaneira.

“Após o registro do desembaraço das mercadorias no SISCOMEX, a Autoridade Fiscal emitirá o Comprovante de Importação, que será entregue ao importador, constituindo-se, esse documento, como prova do ingresso legal da mercadoria no País.” (VIEIRA, 2013, p.46).

Após a parametrização e a conferência aduaneira, o procedimento será finalizado com a emissão do CI e entrega da mercadoria ao importador (MALUF, 2003).

A seguir serão tratados os documentos da importação, e suas respectivas responsabilidades.

3.2.5 Documentos Da Importação

Para que a importação ocorra, é necessário que documentos específicos sejam emitidos, dentre eles, parte da documentação é responsabilidade do exportador e outra pelo importador.

a) Documentos Emitidos Pelo Exportador

Após a delimitação e ajustes das viabilizações comerciais, o Exportador possui responsabilidade em parte da documentação da mercadoria importada, tal como:

PROFORMA INVOICE: Utilizada para início da negociação entre importado e exportador, tal documento já facilita para o importador dar início ao pagamento da mercadoria e dar sequência às exigências do país do importador, a proforma deverá constar todas as informações comerciais da importação, até o presente momento não há um padrão de informações exigidas, porém, há elementos mínimos a ser informados como:

- Nome e endereço completo do exportador;
- Nome e endereço completo do importador;
- Número e data da proposta;
- Condições de pagamento;
- Condições de venda (INCOTERMS);
- Instruções de pagamento;
- Descrição dos produtos;
- Valor dos produtos;

- Moeda negociada;
- Local de embarque;
- Peso bruto;
- Peso líquido;
- Validade da proposta;
- Prazo de entrega;
- Assinatura.

FRATURA COMERCIAL (COMMERCIAL INVOICE): Possui as mesmas informações da Proforma Invoice e torna-se um contato de compra e venda internacional, sendo o documento base para a iniciação do despacho aduaneiro, bem como, base para emissão da documentação eletrônica do despacho, e que contém todas as informações contida das na Proforma Invoice, conforme pode ser visualizado no Anexo A

ROMANEIO DE CARGA (PACKING LIST): Sua função é orientar o importador sobre a condição de embalagem da mercadoria, identificar o volume e produtos embalados por volume, sendo um documento legal exigido para que ocorra o desembaraço aduaneiro no Brasil, conforme pode ser visualizado no Anexo B, caso não possua, ocorrerá a penalidade de multa, vigente no Art. 107 do Decreto-Lei nº 37/96, as informações que deverão constar no Packing List são:

- Nome do Exportador
- Nome do Importador
- Número do Packing List
- Descrição da mercadoria
- Tipo de embalagem
- Peso bruto
- Peso Líquido
- Dimensão e Cubagem
- Numeração de cada volume, etc.

Após a emissão dos documentos de responsabilidade do exportador, expostos acima, serão apresentados os documentos emitidos pelo importados no SISCOMEX.

b) Documentos Emitidos Pelo Importador No SISCOMEX

A LI é um documento eletrônico e deve ser preenchido on-line pelo importador ou seu despachante aduaneiro, por meio do SISCOMEX. O licenciamento da importação é obrigatório. Bizelli e Barbosa (2001) esclarecem a respeito da necessidade de todas as importações terem que ser licenciadas, e que, de maneira geral, este licenciamento ocorre automaticamente no momento do registro da Declaração de Importação no SISCOMEX.

São ao total 15 órgãos anuentes que são responsáveis no licenciamento de importação:

- a) Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL)
 - b) Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA)
 - c) Agência Nacional do Cinema (ANCINE)
 - d) Comando do Exército (COMEXE)
 - e) Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX)
 - f) Departamento de Polícia Federal (DPF)
 - g) Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM)
 - h) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – (IBAMA)
 - i) Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)
 - j) Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPT)
 - k) Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (EBCT)
 - l) Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO)
 - m) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)
 - n) Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT)
 - o) Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA)
- (BRASIL, 2014).

Compreende todos os atos que estão a cargo da SECEX, envolvendo a autorização para importar e se completa com a emissão da Licença de Importação (LI) – LI (MANUAL DE IMPORTAÇÃO DA RECEITA FEDERAL 2019).

Existem casos, no entanto, em que o licenciamento da importação não é automático. No Licenciamento Não-Automático o produto estará sujeito aos controles especiais do órgão licenciador, SECEX, ou qualquer outro órgão anuente. Esta modalidade de licenciamento se faz necessária em vários casos, entre eles, nas importações de produtos potencialmente poluentes.

Nas normas da importação brasileiras existem alguns casos nos quais as mercadorias importadas estão sujeitas ao licenciamento da importação não automático, sendo responsabilidade pela análise da solicitação o SECEX/DECEX que, se for o caso, consultará aos órgãos anuentes.

O licenciamento não automático pode estar determinado por:

- Tipos de produto;
- Condições das operações;
- Procedimentos especiais na importação do produto.

No Anexo I do Comunicado DECEX Nº 37/97 relacionam-se às operações sujeitas ao licenciamento não automático, sendo:

- Importações ao amparo do regime aduaneiro especial de Drawback, sendo que a licença não automática poderá ser solicitada após o embarque no exterior, porém, anterior ao desembarço aduaneiro. Caso se trate de mercadorias relacionadas no Anexo II do mesmo Comunicado a L.I. não automática obrigatoriamente será solicitada antes do embarque da mercadoria;

- Importações ao amparo de contratos Befiex;
- Importações amparadas pela Lei Nº8.010, de 29.03.1990 (CNPq);
- Zona Franca de Manaus;
- Áreas de Livre Comércio. No Anexo II do Comunicado DECEX Nº 37/97

mencionam-se:

- Os produtos submetidos a LI não automática;
- O órgão federal anuente;
- A eventual proibição de importação;
- Os casos nos quais o produto importado com imunidade tributária pode ser importado através de LI (licenciamento de importação) automática.

A DI é, segundo Bizelli (2001), a base do despacho aduaneiro. Esta deve ser formulada pelo importador ou seu representante legal no SISCOMEX e deve trazer informações gerais

como dados referentes ao importador, INCOTERM, a forma de pagamento e meio de transporte da mercadoria. Esta declaração deve trazer também as informações específicas também chamadas de “adições”.

Esse documento é conhecido como Declaração de Importação – DI ou Declaração Simplificada de Importação, a primeira é processada através do SISCOMEX – módulo importação e a última deve ainda ser preenchida à máquina. (ADUANEIRAS, 2000c)

A data do registro da DI será considerada (ADUANEIRAS, 2000c) como data do início do despacho, e despacho deverá ser iniciado em:

- Até 90 dias da descarga da mercadoria, se a mercadoria estiver em zona primária;
- Até 45 dias após finalização do prazo determinado para que a mercadoria permaneça em zona secundária;
- Até 90 dias após a abertura de mala postal.

Após o desembaraço da importação é emitido o Comprovante de Importação CI, documento através no qual informa-se que a mercadoria foi importada de acordo com as normas e procedimentos legais.

O despacho se fará tendo como base declaração formulada pelo importador ou seu representante legal, que deve ser apresentada à repartição que tem o controle do local, zona primária ou secundária, onde a carga estiver armazenada. (ADUANEIRAS, 2000c).

Desta forma foram abordados os documentos emitidos pelo importados no SISCOMEX, no próximo capítulo, será feito o levantamento histórico do sistema aduaneiro nacional a partir dos anos 80, e sua metodologia, até a chegada do SISCOMEX.

4. SISTEMÁTICA ADUANEIRA NACIONAL A PARTIR DE 1980

A regulamentação e procedimentos de importação no Brasil, era de responsabilidade da Carteira de Comércio EXTERIOR do Banco do Brasil- CACEX. Sua responsabilidade era a emissão GUIAS de Importações, sempre quando o importador tivesse a necessidade de importar algum produto, deveria preencher um formulário e protocolizar no Banco do Brasil para ser analisado, e posteriormente aprovado. Esta documentação seguia a um rígido controle de preenchimento, e existiam verdadeiros ‘especialistas’, depois de passar o tempo,

era necessário ir até a agência da CACEX para olhar a ‘listagem’ que ficava disponível, e averiguar a situação do seu pedido: DEFERIDO, INDEFERIDO ou EM EXIGÊNCIA.

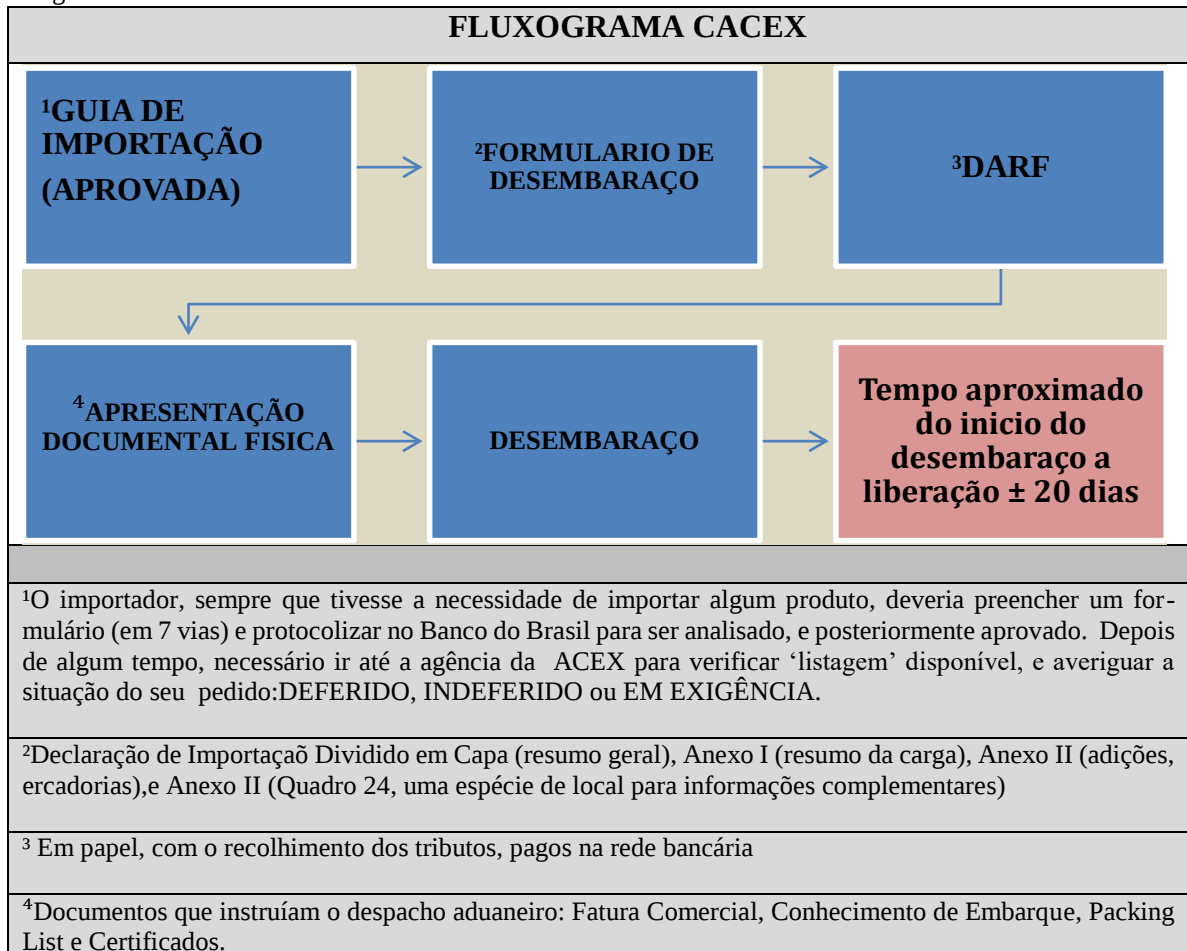
Após a concessão da Guia de Importação - GI, o importador tinha 60 dias para promover o embarque da mercadoria, e quando esta chegasse ao Brasil, ele deveria providenciar o desembaraço aduaneiro, também com formulários:

-DI (Declaração de Importação; Via específica da Guia de Importação; DARF em papel, com o recolhimento dos tributos, pagos na rede bancária.

Os documentos de instrução para o despacho aduaneiro: Fatura Comercial, Conhecimento de Embarque, Packing List e Certificados.

Abaixo fluxograma de Importação CACEX:

Fluxograma 1 – Modelo CACEX



Fonte: Elaborada pelo Autor

O presente fluxograma busca apresentar a importação através do CACEX, onde apresenta, desde o início da importação com a Guia de Importação, até seu final, o desembaraço.

O Brasil passou por uma grande mudança econômica nos anos 80, vendo a necessidade de ajustar padrões e operações, para que o fluxo comercial tomasse forma e fosse mais ágil; No período 1988-1993, o Brasil realizou um grande processo de liberalização comercial eliminaram-se as principais barreiras tarifárias e não-tarifárias e reduziram-se paulatinamente os níveis de proteção à indústria local.

A primeira etapa, entre 1988 a 1989, diminuiu as tarifas médias de 41,2% para 17,8%, acabou com os regimes especiais de importação e unificou os tributos incidentes sobre as compras externas. [..]. A nova Política Industrial de Comércio Exterior (Pice) lançada em 1990, extinguiu a maioria das barreiras não-tarifárias e foi elaborado um cronograma de redução para as tarifas de importação que ocorreria de maneira gradual entre 1991 e 1994. Nesse contexto, as tarifas aduaneiras que eram, em média, 35%, e, em alguns casos, chegavam até a 100%, passaram a oscilar entre zero e 40%, com tarifa média de 20%. O nível máximo de tarifa permitido deveria ser utilizado para a proteção temporária de determinados setores. Em alguns casos, seriam admitidos níveis tarifários superiores a 40% para proteção às indústrias nascentes, sobretudo na área de tecnologia de ponta. No final de 1994, a tarifa média deveria chegar a 14%. (MOREIRA; CORREA, 1997).

O SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior) foi apresentado como uma nova sistemática administrativa para o comércio exterior brasileiro, por meio da integração das atividades de várias instituições governamentais, referente à orientação, acompanhamento e controle das diversas etapas das operações de importação e de exportação. (VAZQUEZ, 2009).

Ele foi desenvolvido no início da década de noventa do século XX, mais especificamente em 1993, com o módulo de exportação e após este período com o módulo importação. A principal mudança ocorreu em Jan. de 1997, com a implantação do SISCOMEX na parte relativa a importações, de acordo com SEBRAE-MG (2005, p. 4), “um instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único, computadorizado, de informações”.

Até o momento de sua implementação, o processo para a junção da documentação necessária para o despacho aduaneiro, era feita a partir de apresentação física, o que acarretava na demora do desembaraço, que por sua vez, diminuindo o fluxo comercial de importação e exportação, visto que o tempo hábil para dar sequência ao processo de liberação

se tornava extenso, como a laboração de vias manuais de documentos necessários para a liberação, enviados através do correios, que acarreta ainda mais o tempo de liberação.

Em 1997, a RFB tinha em tese a implantação deste sistema informatizado para melhorar o controle da sua aduana por meio da economia dos gastos com o fluxo da sistemática administrativa e agilidade do processo para a Logística Internacional fatores de competitividade como o tempo e o custo nos processos de desembaraço (RFB, 2014).

5. SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR – SISCOMEX

IMPORTAÇÃO - IMPLEMENTAÇÃO DE DOCUMENTOS ELETRONICOS

Segundo Maluf (2000), os importadores ou agentes credenciados têm à sua disposição o software, SISCOMEX, com interface gráfica, para elaboração dos documentos eletrônicos das operações de comércio exterior e respectivas transmissões para a central.

Para Vazquez (2009), o SISCOMEX importação, compreende um salto qualitativo na direção da informatização dos procedimentos para importação de mercadorias e dos controles administrativos da área aduaneira, com adoção de novos procedimentos de trabalho, ao encontro das necessidades da sociedade brasileira e do processo de globalização da economia internacional.

. A implantação do SISCOMEX iniciou novas etapa nas operações do Comércio internacional, integrando atividades administrativas, através do sistema Informatizado, facilitando na elaboração dos documentos necessário na área aduaneira, entre outras facilidades, os benefícios deste sistema amortizado impactaram diretamente na balança comercia e no aumento do fluxo de importação quando de exportação.

São diferenciais de ganho de mercado e o crescimento na balança de pagamentos tanto com o volume físico das importações. A evolução deste sistema aponta a convergência no controle dos documentos necessários para o desembaraço de importação. A transição eficaz do tratamento da informação aduaneira, de manual para o tratamento da informação digital, reduziu os mascaramentos e sonegação de tributos, melhorando a consistência dos dados informados a RFB no comércio exterior, tendo relação da informatização e controle dos organismos com seus respectivos organismos e documentos.

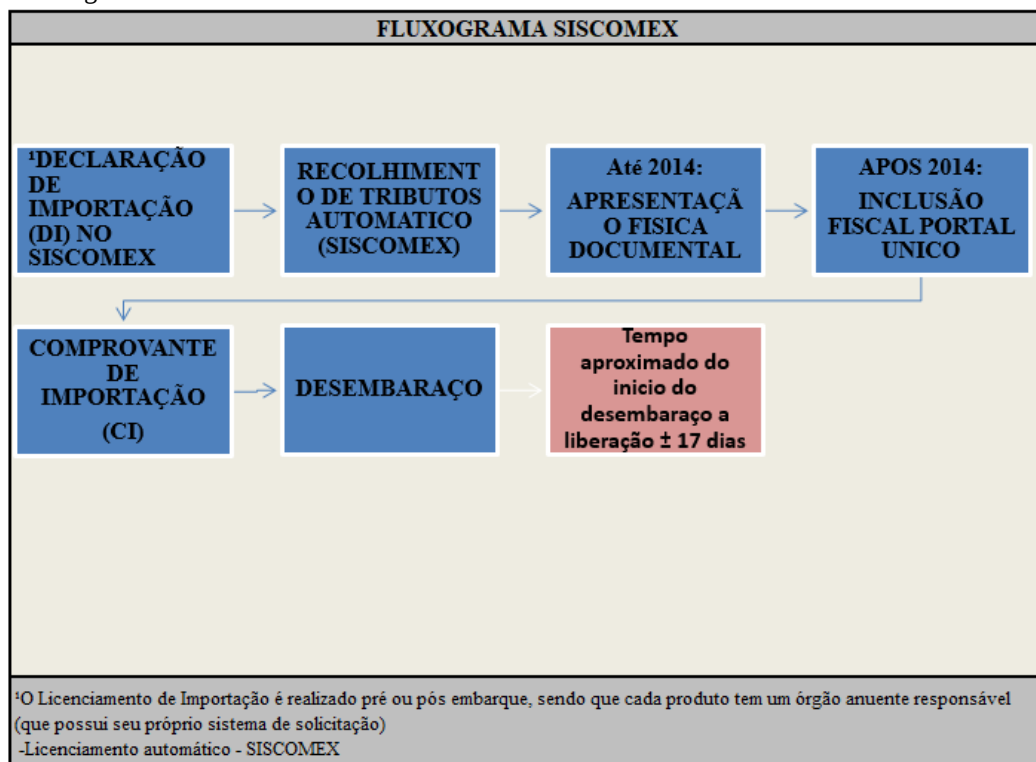
Em 1997 experimentamos uma mudança significativa, com a completa eliminação dos formulários em papel, para um modelo eletrônico. O SISCOMEX passou a ser uma realidade para os importadores em 01 de janeiro de 1997.

A atuação do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX na importação é regida pela portaria n ° 21/96, publicada em 12 de dezembro de 1996, (ADUANEIRAS, 2000) a qual regulamenta sobre:

- Registro;
- Credenciamento e habilitação;
- Sistema de licenciamento das importações;
- Acompanhamento de preços.

Abaixo modelo de fluxograma pelo SISCOMEX:

Fluxograma 2 – Modelo SISCOMEX



Fonte: Elaborada pelo Autor

Na sua implementação, o SISCOMEX através do Licenciamento de Importação, passou a substituir a Guia de Importação. Não havendo mais a necessidade de preencher a Guia de Importação para todo processo que iria ser importado. Já não é necessário a emissão de DARF para pagamento dos impostos no banco e sim através de débito em conta, do importador ou seu representante legal, informada no próprio SISCOMEX, é debitado no ato do registro da Declaração de Importação para que possa ser efetuado o pagamento dos tributos incidentes.

Abaixo quadro comparativo simplificado para melhor visualização:

Quadro 6 – Modelo Documental

MODELO DOCUMENTAL E SUA EVOLUÇÃO		
DOCUMENTAÇÃO DECADÁ DE 80 AO COMEÇO DE 90 BASEADO NO MODELO PAPEL		IMPLEMENTAÇÃO DO SISCOMEX 1997
//	>	Habilitação no Radar
Guia de Importação		³ Licença de importação - SISCOMEX e órgão anuentes
Formulário de Desembaraço ¹	>	DI (Declaração de Importação)
DARF	>	No ato do registro se debitava os impostos devidos
Fatura Comercia/ Conhecimento de Embarque/ Packing List e Certificados	>	Fatura Comercia/ Conhecimento de Embarque/ Packing List e Certificados
Liberação da Mercadoria ²	>	Através do Sistema
¹ Dividido em capa (resumo geral), anexo i (resumo da carga), anexo ii (adições, mercadorias), e anexo iii (quadro 24, uma espécie de local para informações complementares).		
² Para que ocorresse a liberação e Comprovante de Importação (CI) era necessário enviar a documentação física ao recinto alfandegário designado para o desembaraço		
² Para que ocorresse a liberação e Comprovante de Importação (CI) era necessário enviar a documentação física ao recinto alfandegário designado para o desembaraço.		
³ O Licenciamento de Importação é realizado pré ou pós embarque, sendo que cada produto tem um órgão anuente responsável (que possui seu próprio sistema de solicitação) -Licenciamento automático - SISCOMEX		

Fonte: Elaborada pelo Autor

Atualmente o SISCOMEX contempla inúmeras funcionalidades, dentre elas a elaboração da Declaração de Importação (DI), a emissão de Licenciamento de Importação (LI), recolhimento de tributos, e emissão do Comprovante de Importação (CI), facilitando e agilizando o andamento do desembaraço da importação e sua respectiva liberação.

Em 2007 é alinhado um sistema informatizado para movimentações de carga e do frete em trânsito aduaneiro. Mais tarde em 2012, foi implantado um novo sistema para os serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio.

Até meados de 2014, era necessária a junção documental necessária para a liberação, com suas vias físicas originais, ao terminal alfandegário, para que o desembaraço ocorresse. Segundo o PORTAL ÚNICO DE COMERCIO EXTERIOR (2017) Como solução para esses problemas, com vistas em reduzir a burocracia e os custos nas exportações e importações brasileiras e, o Governo Federal lançou o Programa Portal Único do Comércio Exterior, uma das principais iniciativas governamentais de facilitação e eficácia do comércio exterior brasileiro. Mais do que estabelecer um portal único para centralizar a interação entre o governo e os operadores de importação, o programa traz consigo a reformulação dos processos de exportações e importações, tornando-os mais eficientes e harmonizados. Seu foco está na melhor integração e coordenação entre o setor público e privado atuantes no comércio exterior.

Após sua implementação a junção documental tornou-se eletrônica facilitando a transmissão dos documentos, sem a necessidade de vias físicas, diminuindo até mesmo o consumo de papel. Esta reformulação buscou estabelecer processos mais eficientes, harmonizados e integrados entre todos os intervenientes do comércio exterior brasileiro, público ou privado.

A seguir será apresentada a evolução do SISCOMEX, com a proposta do novo processo de importação – DUIMP.

5.1 SISCOMEX - NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO - DECLARAÇÃO ÚNICA DE IMPORTAÇÃO - DUIMP

A proposta do Novo Processo de Importação, ainda está em fase de testes, tendo sua implementação planejada para o ano de 2021, a seguir irá se ressaltar a funcionalidade do SISCOMEX, e os procedimentos da nova proposta.

Segundo Serpro (2014), seu desafio é sempre atualizar os volumes de dados informacionais e testando continuamente o sistema de segurança da informação concomitante ao processo físico-logístico que geralmente não obtém êxito na acuracidade entre informação virtual com a mercadoria física.

Isto ocorre pela falta de estrutura e infraestrutura portuária, sem investimentos contínuos e adequados nas áreas que formam e organizam o porto, as operações e instalações portuárias, bem como nos aeroportos sobre os componentes que formam a sua estrutura e infraestrutura.

Compreender a funcionalidade do SISCOMEX é ressaltar as diferenças entre os despachos virtuais digitalizado, com os despachos físicos da carga. A partir da abertura comercial, o comércio exterior brasileiro cresceu e se diversificou, aumentando a demanda de diferentes órgãos de governo. No entanto, a estrutura do SISCOMEX não foi eficaz para atender ao incremento de exigências dos órgãos regulamentadores. Isso provocou a criação de vários sistemas e procedimentos paralelos aos controles informatizados já estabelecidos. Essa sistemática resultou, dentre outros efeitos, na prestação redundante de informações por parte dos importadores e exportadores, no aumento dos prazos de análise das operações pelos órgãos anuentes e em decorrentes acréscimos no custo das operações.

O novo formato com a implementação da Declaração Única de Importação-DUIMP, consiste em, a Declaração de Importação (DI) poderá ser feita antecipadamente, mesmo antes da chegada da mercadoria e antes da liberação dos órgãos anuentes, para aqueles casos em que haja necessidade. Ressalta-se que esta proposta ainda está em fase de pelas OEAs.

A implantação completa do Novo Processo de Importação dependerá da participação de todos os atores interessados. Somente por meio da cooperação e do compromisso entre os envolvidos serão alcançados os propósitos desse trabalho e atendidos os anseios da sociedade. Uma Administração Pública capaz de exercer sua função de controle de forma efetiva, bem como simplificar e harmonizar seus procedimentos com as melhores práticas, facilitando o comércio internacional legítimo, é o resultado a ser perseguido por todos. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017).

Ressalta-se que o Novo Processo de Importação-DUIMP, ainda está em fase de testes, para verificação de sua funcionalidade e aperfeiçoamento.

Segundo a PROPOSTA DO NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO-DUIMP (2017) Em regra, o desembaraço somente ocorrerá após a chegada da carga na Unidade de Despacho. Porém, face às características da operação ou da condição do importador (a exemplo do Despacho sobre Águas OEA), o desembaraço poderá ocorrer antes da chegada da carga. Nesse caso, será condição ao início do despacho que os dados da carga estejam corretamente informados nos sistemas de controle de carga.

Para os casos gerais, além da informação da carga nos sistemas de controle de carga, a efetiva chegada da mercadoria será condicionante ao desembaraço da declaração. Os

importadores, bem como todos os demais interessados, tomarão conhecimento do canal de conferência atribuído à DUIMP somente após a chegada da carga no território nacional.

A nova sistemática permitirá que a mercadoria que chegue ao País e, ato contínuo, seja desembarcada (canal verde), possa ser entregue diretamente ao importador, reduzindo a necessidade de armazenamento.

No novo processo de importação, o importador poderá optar pelo desembaraço parcial da DUIMP. Caso alguma mercadoria da declaração apresente pendências impeditivas de desembaraço, o restante da carga poderá ser liberado.

O pagamento dos tributos será centralizado, onde o II, IPI, PIS, Cofins, Direito Antidumping e Salva-Guarda são debitados diretamente no SISCOMEX; A AFRMM é recolhido pelo Mercante, e o ICMS por meio dos sistemas estaduais, para aqueles locais em que há informatização.

Na Proposta do Novo Processo de Importação, terá a ferramenta de Pagamento Centralizado de Comercio Exterior(PCCE).

Com o objetivo de otimizar os procedimentos relacionados ao recolhimento de tributos, taxas e tarifas inerentes ao comércio exterior, foi criado, no âmbito do Portal Único, o Projeto de Pagamento Centralizado. Busca-se conferir maior simplificação, efetividade e segurança nas metodologias de pagamento, com redução do tempo despendido pelo importador no cumprimento das obrigações pecuniárias em um mesmo sítio eletrônico. Além do pagamento a órgãos públicos, o sistema a ser criado também permitirá o cadastramento opcional de pagamento de tarifas dos operadores privados com base nas informações da DUIMP, tais como: Infraero, terminais marítimos, despachantes, entre outros. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017).

No que diz respeito ao Licenciamento de Importação (LI), o atual modelo, consiste na emissão de licenciamento para cada processo de importação, e seus respectivos órgãos intervenientes que são anuentes no licenciamento de importação, dentre eles: Anvisa, Mapa, Ibama, CNPQ, ANP, dentre outros. Novo Processo de Importação é a utilização do licenciamento para mais de uma DUIMP, ou a chamada Licença de Importação Guarda-Chuva.

O novo processo substituirá a emissão de Licenciamento de Importação(LI), que atualmente é emitido pelo SISCOMEX, e sistemas próprios dos órgãos regulamentadores, será emitido pelo modulo do Portal Único, Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documento (LPCO).

Segundo a PROPOSTA DO NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO-DUIMP (2017) Apesar de os formulários serem distintos a depender da regulamentação que rege a licença, os dados que os compõem deverão seguir o padrão único do Novo Modelo Brasileiro de Dados de Comércio Exterior, resultante de trabalho de conformação dos dados solicitados nos documentos públicos do comércio exterior brasileiro com o Modelo de Dados da Organização Mundial de Aduanas (OMA). Haverá, então, total compatibilidade do módulo de licenciamento com os outros módulos do Portal Único para a validação das informações, facilitando o preenchimento de formulários distintos pelos declarantes, em particular no uso de envio por lote em xml. Onde será concentrado em um único módulo todos os órgãos anuentes para facilitação do acesso as informações.

Com a implementação do módulo de licenciamento do Portal Único, as solicitações aos órgãos anuentes e seu retorno aos administrados dar-se-ão por meio de um único canal, acessível pela Internet. Essa centralização ocorrerá independentemente da tramitação interna dos pedidos em cada órgão anuente. Esse módulo será integrado à DUIMP para garantir que o desembaraço da mercadoria importada ocorra somente se todos os requisitos administrativos para a importação tiverem sido cumpridos. Uma das vantagens dessa integração entre DUIMP e licenciamento em relação à situação atual será a considerável redução das anuências a cada entrada de mercadoria importada. Como visto, atualmente é comum o órgão anuente emitir licenças em seus sistemas próprios, podendo essas autorizações valerem para diversas operações, e utilizar as LI no SISCOMEX somente com o objetivo de garantir que a operação que está sendo realizada corresponda à que foi autorizada. Nesses casos, o Portal Único não só passará a atuar como único ponto para a obtenção da licença (sem necessidade de acesso por parte do operador a outros sistemas ou uso de formulários em papel), mas também será utilizado para validação automática entre a operação autorizada no licenciamento e a declarada na DUIMP. Dessa forma, não será mais necessária a conferência manual de dados, pelos órgãos anuentes, no momento da importação, o que promoverá reduções importantes de tempo e burocracia. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017).

O Novo Processo de Importação também tem como objetivo de melhoria a inclusão de Catalogo de Produtos, A identificação correta do produto é o ponto mais sensível em toda a cadeia logística do comércio exterior. Tanto questões tributárias e de valoração aduaneira, tanto quanto para as questões administrativas, como licenciamento, certificação, registros e outras obrigações documentais, identificar o produto precisamente é o elemento chave.

O fato de os dados dos documentos criados no Portal Único serem harmonizados entre si, facilita o reaproveitamento de informações contidas em um módulo para o preenchimento dos documentos de outros. Assim, além da possibilidade de preenchimento de informações diretamente no formulário, os dados referentes à mercadoria a ser importada poderão ser preenchidos com base no Catálogo de Produtos. Nesse caso, bastará informar no formulário o número de registro da mercadoria no Catálogo de Produtos ou selecionar o registro em lista apresentada pelo sistema, que as informações a ele pertinentes serão automaticamente preenchidas no formulário de pedido de licença de importação. Também será possível o aproveitamento de dados da DUIMP para se preencher os formulários de pedidos de licença, sendo a recíproca igualmente verdadeira. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017).

As dificuldades no sistema são específicas na falta de mão de obra especializada em operacionaliza-las, nas interrupções do sistema que o põe sem conexão ou fora do ar, causando o acúmulo do processamento de dados documentais e a falta de pessoas treinadas para operá-lo.

Outro aspecto importante a ser considerado é o desenvolvimento de projeto que tenham como objetivo aumentar a competitividade brasileira no comércio externo. O comércio exterior demanda prazos rápidos e previsibilidade. Desburocratização dos processos, produção da competitividade e logística eficiente são importantes e chave para uma maior inserção global.

O objetivo é aumentar a competitividade brasileira, com redução de prazos e custos envolvidos nas operações de importação e exportação. Trata-se de um programa central na política brasileira de facilitação do comércio e está em aliança com o Acordo sobre Facilitação de Comércio (AFC) da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Seu marco inaugural foi o Decreto nº 8.229, de 22 de abr. de 2014, que atualizou o Decreto nº 660/1992, provendo as diretrizes para a criação do novo Portal Único: i) será um sistema de tecnologia da informação mediante o qual os operadores e intervenientes do comércio exterior poderão encaminhar documentos ou dados exigidos pelas autoridades competentes para importação, exportação ou trânsito de bens a um único ponto de entrada acessível por meio da Internet; ii) distribuirá eletronicamente, de modo padronizado e harmonizado, os documentos e dados por ele recebidos aos órgãos e entidades da administração pública que os exigirem; iii) após a análise dos documentos ou dados recebidos, os órgãos notificarão os operadores e intervenientes privados no comércio exterior do resultado dessa análise por meio do próprio Portal Único; iv) deverá permitir aos

operadores e intervenientes do comércio exterior conhecerem todas as exigências impostas por órgãos de governo para a concretização de uma operação de importação, exportação ou trânsito aduaneiro; e v) uma vez que dados ou documentos já tenham sido recebidos pelo Portal, não deverão mais ser requisitados pelos órgãos e entidades da administração pública, de modo a impedir a prestação repetida de informações a sistemas. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017).

O “PROGRAMA PORTAL ÚNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR” tem como objetivo o fluxo único de informações com visão compartilhada para todos os intervenientes de comércio exterior, públicos e privados, integrando os sistemas atuais de controle fiscal, aduaneiro (RFB, 2014). A RFB parte da ideia que em um único portal de serviços públicos dos sistemas informatizados aduaneiros é facilitada a integração da etapa administrativa com a etapa de controle físico de mercadoria, aponta que, em um mesmo portal e com informações sincrônicas sobre os órgãos anuentes das licenças de importação e os sistemas informatizados, se reduzira os custos das do tempo e assim das operações de despacho.

O PORTAL UNICO é uma evolução relacionada à necessidade do acesso em bloco das informações de conferência documental e física passando por um processo totalmente digitalizado desta documentação.

Segundo Silva (2013, p. 59), especificamente o programa e software chamado Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX – passou por várias versões de atualizações até a primeira década do século XXI com sua operacionalização via web pelo usuário por cadastro e por processo habilitado pela empresa, licitado da RFB, que emite os certificados digitais chamados e-CPF e e-CNPJ.

Os principais objetivos do Portal Único são, garantir a segurança e a agilidade das operações mediante a coordenação entre órgãos regulamentadores, facilitar o acesso à informação, evitar prestações ilícitas de informações e de procedimentos, unificar pagamento de tributos e diminuir ao máximo uso de documentos em papel.

O Programa está assim em consonância também com o Decreto nº 9.094, de 17 de jul. de 2017, que dispõe sobre a simplificação do atendimento prestado aos usuários dos serviços públicos. A meta do Portal Único é reduzir os tempos médios do comércio exterior no Brasil em torno de 40%. Assim, o tempo médio para as exportações passaria de 13 para 8 dias e para as importações de 17 para 10 dias, alinhado com a prática de países da OCDE. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017)

A Declaração de Importação, segundo o portal SISCOMEX (2017), é um documento referente ao processo de importação bens e mercadorias que liga as informações relacionadas

ao processo de importação. Entretanto, diferentemente do atual processo, o novo processo de importação brasileiro Declaração Única de Importação (DUIMP) traz consigo várias mudanças necessárias para a contribuição de um comércio exterior mais ágil e eficaz. Dentre elas a DUIMP poderá ser registrada antes da chegada da mercadoria ao país e, de regra, de forma paralela à obtenção das licenças de importação. Com a antecipação das informações, procedimentos de gerenciamento de riscos, garantindo maior agilidade no fluxo da carga. A DUIMP será integrada com outros sistemas públicos e também estará preparada para integração com sistemas privados. Dessa forma, não será mais necessário que o importador acesse tenha conhecimento de diversos sistemas.

Os principais benefícios para os importadores são centralizar em um único local de solicitação e emissão de Licença de Importação (LI), sem a necessidade de acesso a outros sistemas ou preencher formulários em vias físicas, além da validação automática entre a operação autorizada através da Licença de Importação (LI) e os dados declarados na DUIMP, redução hábil de tempo e burocracia nas importações com anuência, tendo uma flexibilidade de flexibilização da autorização de licenças de importação em relação ao número de operações, diminuição do tempo de permanência das mercadorias em Zona Primária, com a consequente redução dos custos das importações e harmonização de procedimentos adotados pelos diversos órgãos Anuentes responsáveis pelo controle e fiscalização das importações.

A Proposta de Novo Processo de Importação-DUIMP, irá substituir a emissão de Licenciamento de Importação(LI) que é emitido através do SISCOMEX, e sistemas próprios de órgãos anuentes, e irá utilizar o Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos -LPCO é o módulo de anuências do Portal Único. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017)

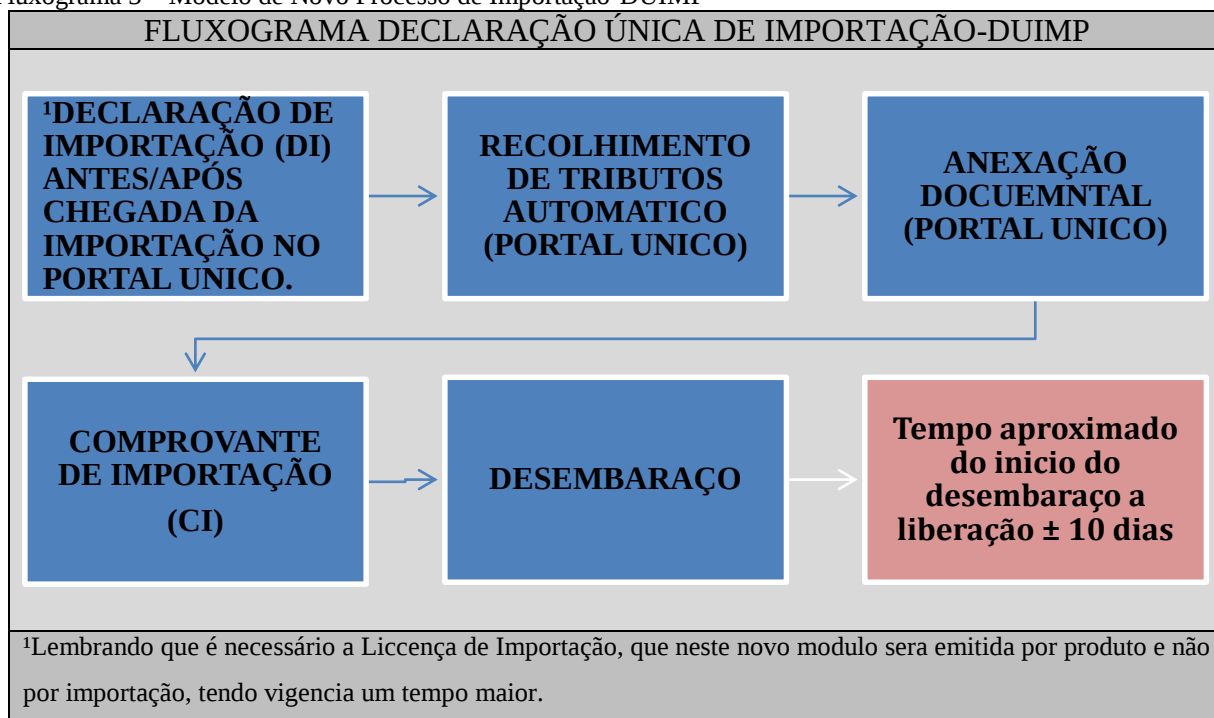
Em suma, a simplificação do processo de importação e a disponibilização de novas ferramentas de TI permitirão melhor gestão pelos órgãos anuentes, possibilitando-lhes, em vista da flexibilidade do novo módulo de licenciamento, revisar e adequar seus controles. Não obstante, cabe esclarecer que debater exigências relacionadas a acordos internacionais não é escopo do Projeto Nova Importação. Nos casos de necessidade de apresentação de documentos físicos, havendo adesão futura a certificação digital, o módulo de licenciamento estará pronto para a adaptação.

Como já evidenciado, a operação de importação terá por base a Declaração Única de Importação (DUIMP). Essa declaração será o documento principal do processo de importação, a qual vinculará informações de outros módulos, tais quais: tratamento administrativo, licença de

importação, controle de carga, conferência aduaneira, gerenciamento de risco, trânsito aduaneiro e pagamento centralizado de tributos. Objetiva-se assim garantir a atuação integrada dos órgãos da Administração Pública e aumentar a eficiência do processo de importação. [...] Não obstante à simplificação e à desburocratização, os controles exercidos pela Administração Pública sobre as importações não serão prejudicados, mas, pelo contrário, resultarão em maior eficiência e assertividade. Com base na eliminação de documentos e etapas hoje redundantes, busca-se racionalizar as exigências governamentais e simplificar os procedimentos a elas vinculados.

Para que se possa compreender as mudanças ocorridas pelo novo processo de importação – DUIMP segue fluxograma explicativo:

Fluxograma 3 – Modelo de Novo Processo de Importação-DUIMP



Fonte: Elaborada pelo Autor

Nota-se que desde o modelo CACEX o tempo de desembaraço era realmente longo, onde havia a necessidade de efetuar os procedimentos através de documentação física, sendo necessário envio documental através dos correios, recolhimento de tributos físico, o que acarretava uma maior demora no desembaraço, que acarretava maiores custos para a importação. No modelo SISCOMEX, nota-se a relevante melhoria do processo de desembaraço, visto que parte do processo, como habilitação no Radar, emissão da Declaração de Importação, e recolhimento dos tributos passou a ser eletrônico. Para o Novo Processo de

Importação, será apenas um sistema eletrônico, que competira e englobara todos em um único sistema.

A seguir será analisada e informada as mudanças que ocorrerão ao longo dos anos, e as melhorias feitas, que trarão benefício e otimização do processo aduaneiro.

5.2 MUDANÇAS NA SISTEMÁTICA ADUANEIRA DE IMPORTAÇÃO DESDE 1987.

Para compreender as mudanças na sistemática aduaneira, precisa-se analisar o volume de importação brasileiro e suas respectivas melhorias, abaixo gráfico de respectivos valores e variação de um ano para outro, referente aos anos de 1997 a 2012:

Tabela3-VolumedeImportação-ComexStat-2020



Fonte: Elabora pelo Autor

O gráfico exposto, nota-se a crescente acessão do volume de Importação a partir de 1997, após a implementação do SISCOMEX Importação, que ocorreu de fato a ser utilizado, incentivado pela abertura comercial brasileira, onde houve a desburocratização de procedimentos necessário para efetuar a importação de fato.

O SISCOMEX é utilizado desde 1993 no Brasil. Vieira (2013, p. 34) afirma que “foi instruído [...] e implantado em 1993, para agilizar e desburocratizar as operações de exportação; em 1997 começou a funcionar também para as operações de importação.”.

Neste período, os documentos necessários em via física, tal como, Guia de Importação, recolhimento através da DARF, foram substituídos pela Declaração de Importação (DI), e o recolhimento passou a ser automático, no ato do registro.

Porem mesmo com sua implementação, até o final de 2012, a documentação para liberação da importação, era necessário, através da entrega física dos documentos, acarretando na demora do desembaraço. Após este período, houve a implementação do Portal Único

Os principais objetivos do Portal Único são, garantir a segurança e a agilidade das operações mediante a coordenação entre órgãos regulamentadores, facilitar o acesso à informação, evitar prestações ilícitas de informações e de procedimentos, unificar pagamento de tributos e diminuir ao máximo uso de documentos em papel.

A partir de 2013, o Portal Único passou a ser utilizado nas importações, facilitando assim, e substituindo a apresentação da documentação física, pela anexação eletrônica através do portal, diminuindo assim e impactando no tempo de liberação da mercadoria.

Até meados de 2017 foram vistas as fases de importação, e analisada a melhoria que poderia ser feita, baseada no sistema internacional de liberações, para que pudesse aumentar o fluxo de liberação e impacto no tempo de liberação, a Proposta o Novo Processo de Importação Importação-DUIMP, traz a unificação dos sistemas, e a implicações das etapas do processo.

Para fácil compreensão, abaixo quadro explicativo, a partir do CACEX, até a Nova Proposta de Importação-DUIMP, e seu tempo de desembaraço:

Quadro 7 – MODELO DOCUMENTO E SUA EVOPLUÇÃO

MODELO DOCUMENTAL E SUA EVOLUÇÃO -SISCOMEX/DUIMP		
IMPLEMENTAÇÃO DO SISCOMEX 1997		PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO-DUIMP
Habilitação no Radar	>	Habilitação no Radar
¹ LICENÇA DE IMPORTAÇÃO - SICOMEX E ORGÃO ANUENTES	>	² Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos(LPCO)

DI (Declaração de Importação)	>	DI (Declaração de Importação)
No ato do registro se debitava os impostos devidos	>	No ato do registro se debitava os impostos devidos
Fatura Comercial/ Conhecimento de Embarque/ Parking List e Certificados	>	Incluídos na DUIMP
Tempo de Desembaraço ± 10 DIAS		Tempo de Desembaraço ± 5 DIAS
¹ O Licenciamento de Importação é realizado pré ou pós embarque, sendo que cada produto tem um órgão anuente responsável (que possuem seu próprio sistema de solicitação)		
² O licenciamento é feito diretamente do portal único pelo modulo LPCO		

Fonte: Elaborado pelo autor

O quadro traz de maneira simplificada o SISCOMEX em comparativo com a DUIMP, as principais mudanças irão ocorrer no, Licenciamento de Importação (LI), que é pré ou pós embarque, passara a ser por produto importado, Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos (LPCO) que unificará os sistemas individuais dos órgãos anuentes, e simplificando as informações necessárias, além das informações os documentos serem informados na própria solicitação;

Espera-se que o novo processo de importação assegure os seguintes benefícios:

- Centralize num único local a solicitação e obtenção da licença de importação, sem a necessidade de o operador acessar outros sistemas ou preencher formulários em papel;
- Realize validação automática entre a operação autorizada, no módulo de licenciamento de importação, e a realizada, conforme declarada na DUIMP;
- Reduza tempo e burocracia nas importações com anuência;
- Flexibilize a concessão de licenças de importação em relação ao número de operações abrangidas;
- Diminua o tempo de permanência das mercadorias em Zona Primária, com a consequente redução de custos das importações;
- Harmonize procedimentos adotados pelos diversos órgãos da Administração Pública responsáveis pelo controle das importações;
- Traga previsibilidade e transparência aos atores envolvidos;
- Assegure um controle mais eficiente e efetivo das importações. (PROPOSTA DE NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO, 2017)

Ao longo do estudo, viu-se as fases da importação e o necessário para importar, apresentando os módulos da importação, assim como sua evolução, para que se possa encerrar a discussão do trabalho, o próximo capítulo será o de encerramento, onde irá ser feita as considerações finais.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do processo de importação, como um todo, mostrou sua evolução e seu aprimoramento ao longo dos anos, para que se possa melhorar e absorver a alta demanda das importações brasileiras. No início da década de 90 o Brasil começou sua abertura comercial, que decorreu do grande aumento das importações, evidenciando a fragilidade do sistema utilizado na época para as liberações das importações, eficaz para a época. Após a verificação do aumento da demanda nas importações, o processo de liberações, sempre burocrático e oneroso, dificultava a ampliação das movimentações de comércio. .

Ao longo dos anos percebeu-se a evolução do sistema aduaneiro brasileiro, para que pudesse absorver de maneira eficiente o fluxo de importação. Desde então pode-se perceber a partir da implementação de documentos eletrônicos em 1997, através do SISCOMEX até a atual Proposta da implementação da Declaração Única de Importação-DUIMP. Estas atualizações e procedimentos estão baseados em um Portal único de Comércio Exterior, “janela única” ou “single window” que vem sendo utilizado ao redor do mundo por muitos países. O sistema é essencial e marcará uma nova fase no processo de importação brasileiro, que desburocratizará etapas entre os órgãos anuentes ou intervenientes que atualmente prejudicam a agilidade e eficácia do processo de liberação aduaneira atual

O Novo processo de Importação proposto através da DUIMP é necessária para que a competitividade comercial brasileira seja notável, sendo um país, com grande probabilidade de ser ágil e competente em suas operações de comércio exterior.

Conclui-se neste estudo a evolução documental na sistemática de importação brasileira, desde a década de 80, quando o importador se utilizava de formulários carbonados de 7 vias para emitir suas Guias de Importação e Declaração de Importação, passando na década de 90 para formulários e documentos eletrônicos como Licença de Importação e Declaração de Importação. O trabalho também adianta a próxima etapa de evolução dos documentos eletrônicos: O Novo Processo de Importação através da DUIMP, que traz consigo a unificação dos sistemas que hoje são segregados e burocráticos à uma plataforma

única, que pretende beneficiar o importador tanto no tempo hábil da liberação da importação, como a unificação de órgão reguladores, contendo uma base de dados rica e de inúmeras funcionalidades. Desta forma haverá mudança no formato de licenciamento da importação, que passara de licenciamento por importação, para licenciamento por produto, com validade estendida. O estudo apontou o gráfico com o volume de importação, e seu crescimento ao longo dos anos. É notável a necessidade de alterações no sentido de trazer benefícios aos sistemas utilizados, evitando burocrático e trazendo agilidade.

A Nova Proposta de Importação-DUIMP está em fase de testes, e sem previsão de implementação, porém, antes mesmo de sua implementação, pretende-se sintetizar e agilizar os processos, tanto para o importador, quanto para os órgão envolvidos nas anuências para otimizar as liberações aduaneiras e o fluxo comercial de importações no Brasil.

Como sugestão de continuidade deste trabalho de pesquisa, seria interessante uma análise do tempo de desembaraço e agilidade nas ações aduaneiras, bem como do fluxo de importação a partir da implementação do novo sistema de importação – DUIMP que ainda está em fase de teste.

REFERÊNCIAS

ADUANEIRAS - Disponível em < <http://www.aduaneiras.com.br> > Acesso em 17 de Abr. de 2020.

ADUANEIRAS. **Introdução ao comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000a.

Agência Nacional Transporte Aquaviário (ANTAQ). **ESTUDO DE MACROLOCALIZAÇÃO DE TERMINAIS HIDROVIÁRIOS NO BRASIL**. Plano Nacional de Integração Hidroviária. Disponível em:< <http://www.antaq.gov.br/Portal/PNIH/PropostaMacrolocalizacaoTerminais2.pdf>> Acesso em 10 de Jul. de 2020.

ASHIKAGA, C.E.G. **Análise da tributação** 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

BAUMANN, R, **O Brasil na economia global**. Rio de Jan.: Editora Campus, 1996.

BIZELLI, J. dos S.; BARBOSA, R. **Noções básicas de importação**. 8ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transporte, administração de materiais e distribuição física**. 5ª ed. Porto Alegre: Bookman. 2006.

BRASIL. Portal brasileiro de comércio exterior. **Registro de Exportadores e Importadores**. Disponível em: <<http://www.comexbrasil.gov.br/conteudo/ver/chave/registro-de-exportadores-e-importadores>> Acesso em 20 de maio. 2020.

CAIXETA FILHO V. J.; MARTINS S. R, **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas S.A, 2007.

CARTILHA REDE CIN PAGAMENTOS INTERNACIONAIS. – Disponível em < <http://www.fieb.org.br/midia/2018/5/CARTILHAREDECINPAGAMENTOSINTERNACIONAIS.PDF>> Acessado em 14 de jul. de 2020.

DECEX nº 37, De 17.12.97 – Disponível em < <http://www.informarejuridico.com.br/Prodinfo/boletim/suplementos/sup-decex37.htm>> Acesso em 10 de Mai. de 2020.

DECRETO-

LEI Nº 37, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966 – Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0037.htm> Acesso em 20 de Abr. de 2020.

DECRETO Nº 8.229, DE 22 DE ABR. DE 2014 disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Decreto/D8229.htm> Acesso em 18 de Abr. de 2020.

DEL CARPIO, Rômulo Francisco Vera. **Carta de credito e UCP 500: comentada**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ, 2020 – Disponível em <<http://www.dirad.fiocruz.br/>> Acesso em 10 de Mai. de 2020.

INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1603, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2015– Disponível em<<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAtivo=70354>> Acesso em 12 de Jul. de 2020.

KEEDI, S. **ABC do Comércio Exterior: abrindo as primeiras páginas**. 3ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

KEEDI, Samir. **Noções básicas de importação**. São Paulo: Aduaneiras, 2012.p21

KAHLMAYER-

MERTENS, Roberto S. et al. **Como elaborar projetos de pesquisa: linguagem e método**. Rio de Janeiro: Editora Fgv, 2007.

LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996 – Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19430.htm> Acesso em 23 de Jul. de 2020.

LEI Nº 11.281, DE 20 DE FEV. DE 2006 – Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2004-2006/2006/Lei/L11281.htm> Acesso em 28 de Jul. de 2020.

LUNA, E. P. **Essencial de comércio exterior de 'A a Z'**. 2ª ed. São Paulo: Cenofisco - (Aduaneiras), 2002.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2000.

MALUF, S. N. **Administrando o Comércio Exterior do Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

MANUAL DE IMPORTAÇÃO DA RECEITA FEDERAL 2019 - Disponível em < <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao>> Acesso em 23 de Mai. de 2020

MANUAL DE IMPORTAÇÃO DA UNESP 2003 – Disponível em <<file:///C:/Users/ferre/Downloads/manual-importacao.pdf>> Acesso em 11 de Jul. de 2020

MINISTERIO DA ECONOMIA. NOMENCLATURA COMUM DO MERCOSUL-NCM. Disponível em< <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/206-assuntos/categ-comercio-exterior/sgp-sistema-geral-de-preferencias/1799-sgp-nomenclatura-comum-do-mercosul-ncm>>. Acesso em 11 jul. 2009.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Editora Atlas S.a., 2003.

MOREIRA, M.; CORREA, P. G. Abertura comercial e indústria: o que se pode esperar e o que se vem obtendo. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 61-91, abr./jun. 1997.

PADOVEZE, Clóvis Luís; BENEDICTO, de Gideon Carvalho; LEITE, Joubert da Silva Jr. **Manual de contabilidade internacional: IFRS: US Gaap e Br Gaap: teoria e prática**. São Paulo: Cengage Learning, 2014.

Plano Plurianual da União (PPA 2012 - 2015). Disponível em: < http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/PPA/2012/mp_005_dimensao_tatico_infra.pdf > Acesso em 10 de Jul. de 2020.

PORTAL SISCOMEX – Disponível em <<https://portalunico.SISCOMEX.gov.br/portal/>> Acesso em 08 de Jul. de 2020.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

VIEIRA, Aquiles. **Importação: práticas, rotinas e procedimentos**. 6. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

RATTI, Bruno. **Comércio internacional e câmbio**. 9. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

RECEITA FEDERAL- Disponível em <<https://receita.economia.gov.br/>> Acesso em 01 de Jul. de 2020.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 3 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos Sistemas de Transportes no Brasil e à Logística Internacional**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. 248 p

SEBRAE-MG. Serviço brasileiro de apoio às micro e pequenas empresas de Minas Gerais. **Importação: série cooperação internacional**. 2. ed. Minas Gerais: SEBRAE, 2005.

SEGALIS, Gabriel; FRANÇA, de Ronaldo; ATSUMI, Shirley Yurica Kanamori. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil**. 1.ed. FGV, 2015.

SEGRE, German. **Manual Prático de Comércio Exterior**. São Paulo: Atlas, 2012.p45

SILBER, S. D. (Org.); VASCONCELLOS, M. A. S. de (Org.); LIMA, M. F. (Org.); **Gestão de negócios internacionais**. São Paulo: Editora Saraiva 2006.

SISCOMEX – COMÉRCIO EXTERIOR. [S.I] Procedimentos para importação. 2008. Disponível em < <http://www.SISCOMEX.gov.br/importacao/importacao-no-027-2008/> > Acesso em 24 de Mai. de 2020.

VIEIRA, Aquiles. **Importação: Práticas, rotinas e procedimentos**. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

ANEXOS

ANEXO A- FATURA COMERCIAL



NOME DO EXPORTADOR - RAZÃO SOCIAL DA EMPRESA
ENDEREÇO E IDENTIFICAÇÃO DO EXPORTADOR

COMMERCIAL INVOICE

Buyer: Nome completo e endereço do importador/comprador

Nr: da Invoice
Date: emissão

Qty	Description of goods	unit price	Total price
		US\$	US\$
Invoice's Total Amount:			
INCOTERMS: NCM: Payment Terms: Net Weight: Gross Weight: Port of Origin Porto of Destination: Package: Dimensions:			

ANEXO B- PACKING LIST



NOME DO EXPORTADOR - RAZÃO SOCIAL DA EMPRESA
ENDEREÇO E IDENTIFICAÇÃO DO EXPORTADOR

PACKING LIST

Buyer: Nome completo e endereço do importador/comprador

Nr: do packing
Date: emissão

[illegible]