

## IMPORTAÇÃO: A BUROCRACIA NOS PORTOS BRASILEIROS

Micheli Jovana Wagner Rechenmacher<sup>1</sup>  
Henrique Assis Dörr<sup>2</sup>

### RESUMO

A globalização atinge todas as empresas, e com isso surge nelas a necessidade de inovar os seus produtos; uma forma de fazer essas inovações é importando matéria-prima. Mediante o exposto, o presente trabalho tem por objetivo, através de uma pesquisa qualitativa e quantitativa, com delineamento bibliográfico, demonstrar os processos básicos da importação, analisando as burocracias que existem nos portos brasileiros e avaliando quais consequências trazem para as empresas importadoras. Os resultados obtidos através de pesquisa bibliográfica e explicações de profissionais da área de importação mostram que existe uma série de burocracias dentro dos portos brasileiros, como a quantidade de taxas, a demora da fiscalização e liberação do produto, a falta de organização e comunicação dos órgãos. Esses fatores causam problemas para as empresas importadoras, como perda de clientes, aumento do custo final planejado e atrasos internos, o que para alguns importadores pode tornar inviável a compra de produtos do exterior pelos prejuízos que podem acarretar.

**Palavras-chave:** Importação. Burocracias. Empresas.

### ABSTRACT

*Globalization affects every business, with that comes the need to innovate their products and a way to bring these innovations is importing raw materials. Through the above, this work aims to, through a qualitative and quantitative research with bibliographic design, demonstrate the basic processes of import, in order to analyze bureaucracies that exist in Brazilian ports, evaluating consequences which bring to importing firms. The results obtained through bibliographic research and explanations of professionals import, show that there are a number of bureaucracies within the Brazilian ports, and the amount of fees, delay the inspection and clearance of the product, lack of organization and communication organs. These factors cause problems for importing firms, such as loss of customers, increased planned final cost and internal delays, which some importers can cripple buying products from abroad, the damage they can cause.*

**Keywords:** *Import. Bureaucracies. Companies.*

<sup>1</sup> Acadêmica do curso de Ciências Contábeis das Faculdades Integradas de Taquara - Faccat. michelijw@hotmail.com

<sup>2</sup> Professor do curso de Administração das Faculdades Integradas de Taquara - Faccat. hdorr@faccat.br

## 1 INTRODUÇÃO

A importação acontece motivada por vários fatores, dentre eles a tecnologia, que se aperfeiçoa diariamente, e a globalização, que atinge todas as áreas empresariais. Segundo Vasconcellos (2006, p. 23), “[...] participar ou não da globalização não é uma escolha, dadas as mudanças irreversíveis no ambiente internacional. Na era da tecnologia da informação, é impossível a um país isolar-se do mercado mundial”, pois existe a necessidade de inovação, de aprimorar a qualidade e de diminuir custos para estar-se à frente da concorrência.

Por interesse profissional, este artigo tem como objetivo geral, por meio de uma pesquisa qualitativa e quantitativa com delineamento bibliográfico, além de relatos de profissionais da área, apontar as burocracias existentes nos portos brasileiros para a importação, fato que interfere no dia a dia das empresas importadoras. Como objetivos específicos deste artigo, pretende-se demonstrar os processos da importação, desde a negociação até a entrega da mercadoria para a empresa importadora, identificar burocracias que envolvem a importação nos portos brasileiros e analisar quais as consequências dessas burocracias para as empresas importadoras.

Para chegar a esses objetivos, serão abordados, com o auxílio de um fluxograma, os processos básicos de uma importação marítima, onde serão observados os passos necessários para efetuar-se uma compra.

Tais processos caracterizam-se pela negociação inicial com o exportador, pelas modalidades de pagamento, pelo embarque dos produtos, pelo envio dos documentos e pelos processos que ocorrem após a mercadoria chegar ao porto de destino, desde o descarregamento do navio até o despacho aduaneiro, onde ocorre a parametrização e registro das documentações finais, quando a mercadoria é encaminhada para o desembaraço e finalmente liberada para coleta e entrega ao importador.

Conclui-se essa etapa com o cálculo do seu custo final, quando será analisada a mesma importação com e sem o incentivo fiscal conhecido por *drawback* suspensão/isenção. Nessa análise, pretende-se observar a diferença que existe em uma importação sem a carga tributária, diretamente relacionada às burocracias, pois

além de serem vários impostos, um incide sobre o outro, o que traz um aumento considerável no custo final.

Após essa breve contextualização, serão analisadas as burocracias que existem nos processos de importação, desde a chegada da mercadoria em um porto brasileiro até a sua liberação, obtendo-se uma breve explicação de qual o motivo para elas serem consideradas burocracias.

No decorrer deste trabalho, observa-se que a emissão de documentos também tem a sua parte burocrática. Um dos fatores que serão verificados é a quantidade de taxas existentes para a emissão de documentos obrigatórios e para a movimentação da mercadoria dentro do território alfandegário.

Ao analisar todos esses fatores, serão verificadas suas consequências para as empresas importadoras e os problemas que acarretam. Também serão apontados exemplos de como os transtornos que um simples atraso no desembaraço da mercadoria pode trazer para a empresa e de como essas burocracias interferem no custo final da importação.

É notório que importar pode trazer vários fatores positivos para a empresa relacionados à qualidade, à inovação e ao custo/benefício. Entretanto, existem burocracias em torno da importação, a qual, se não for bem planejada pelo importador, poderá trazer transtornos e incômodos para a empresa importadora, assim com consequentes prejuízos.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 2.1 Processos de importação

Nesta etapa será demonstrado o conceito de burocracia e logo após um fluxograma com o funcionamento básico de uma importação, seguindo com explicações sobre cada etapa.

#### 2.1.1 Conceito de burocracia

Para Queiroz (2014), a burocracia é um modelo de organização administrativa que funciona a partir de regulamentos, normas e padrões expressos, por intermédio dos ocupantes de cargos, com atribuições e responsabilidades definidas, conforme uma escala de hierarquia. Sendo assim, não se deve confundir dificuldades que existem no dia a dia de uma importação com o que se entende por burocracias. O autor acrescenta que não devemos imaginar que a burocracia deva ser eliminada, mas sim possa ser combatida e afastada em muitos setores públicos.

#### 2.1.2 Fluxograma dos processos de importação

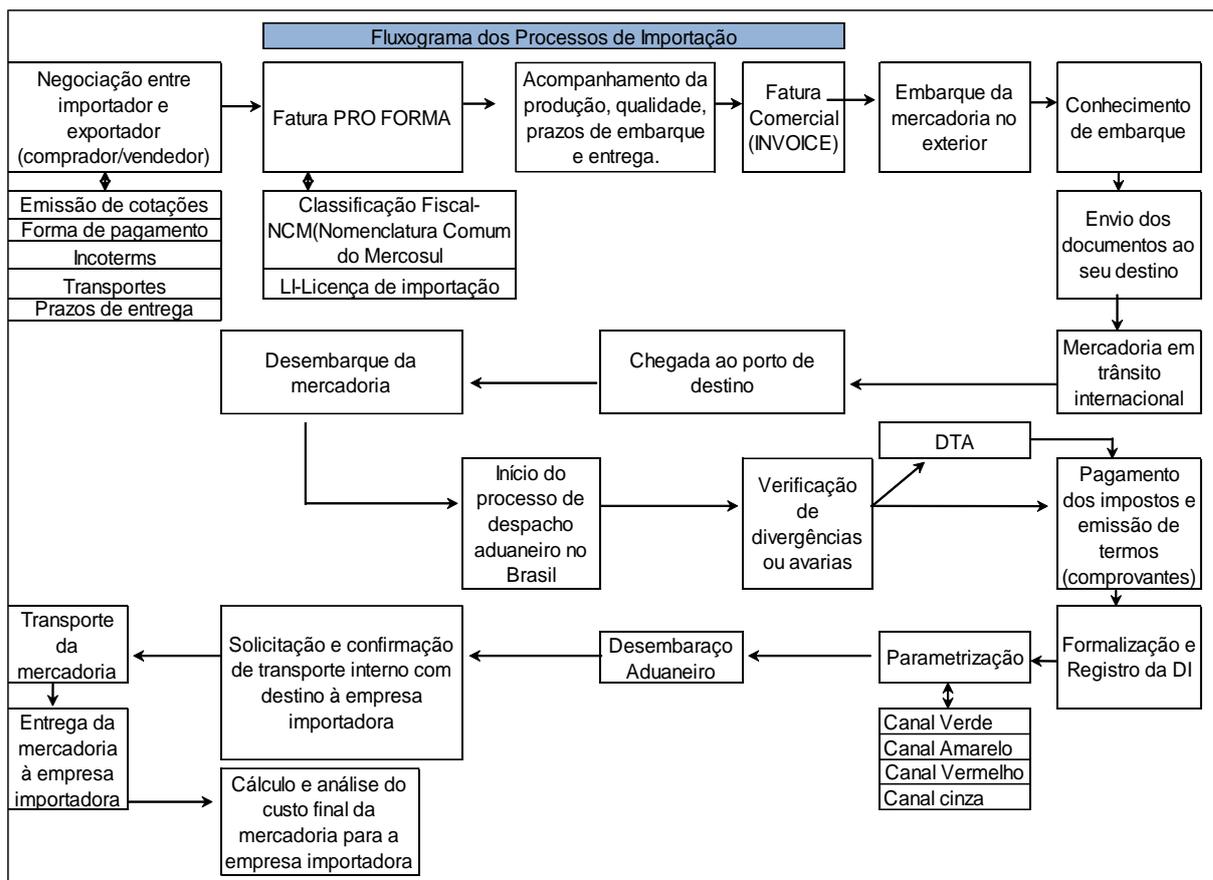
Para melhor compreensão do funcionamento de um processo de importação, a seguir, na Figura 1, será apresentado um fluxograma com os passos básicos de uma importação, observando-se que após a mercadoria chegar ao porto de destino, o importador dará início aos processos de emissão de documentos criados a partir de um sistema chamado Siscomex<sup>3</sup>.

Segundo Ludovico (2007), esse sistema administra todas as operações, indiferentemente das variáveis que existem, principalmente em relação à natureza de um produto a ser importado. O usuário essencial desse programa, para fins deste artigo, é o importador, que o utiliza na elaboração de documentos eletrônicos para apreciação e autorizações por parte do governo brasileiro.

---

<sup>3</sup> SISCOMEX - Sistema Integrado de Comércio Exterior, instituído pelo Decreto nº 660/1992, tem como gestores a Secretaria da Receita Federal (RFB) e a Secretaria do Comércio Exterior (SECEX).

Figura 1 – Fluxograma



Fonte: Indicado pelo orientador Henrique Assis Dörr<sup>4</sup> visando facilitar a leitura dos processos básicos de uma importação. Desenvolvido pela acadêmica com base em informações do próprio orientador e de outros profissionais da área, como a assistente de importação Ângela Maria Kilieng<sup>5</sup>, Anderson Christiano Wulff<sup>6</sup>, e também de autores como João dos Santos Bizelli e Marco Antonio da Silva.

O fluxograma da Figura 1 foi desenvolvido para facilitar a explicação das etapas da importação, desde o momento em que se inicia a negociação até a chegada da mercadoria na empresa, concluindo-se com o cálculo do custo final da mercadoria importada. As principais fases serão brevemente explicadas no decorrer deste capítulo.

<sup>4</sup> Henrique Assis Dörr graduado em administração, profissional de comércio exterior, consultor empresarial e professor de negócios internacionais da instituição FACCAT.

<sup>5</sup> Ângela Maria Kilieng, assistente de importação de uma indústria de calçados do Vale do Rio dos Sinos.

<sup>6</sup> Anderson Christiano Wulff, diretor de uma empresa de assessoria de importação.

### 2.1.3 Negociação entre importador e exportador (comprador/vendedor)

O exportador faz parte do processo inicial da importação, e é junto a ele que o importador irá negociar a mercadoria desejada, consultando preços, formas de pagamento, fretes, seguros, *incoterms*<sup>7</sup>, entre outros.

Conforme Ludovico (2007), serão emitidas ao importador cotações para que ele analise a melhor oferta, observando os critérios, as necessidades e outros elementos técnicos pertinentes para poder elaborar um pré-cálculo do custo de importação, obtendo ou não a decisão de comprar.

No momento em que o importador decide efetuar a compra, é que será dado início aos demais itens descritos a seguir.

### 2.1.4 Modalidades de pagamento

Para Bizelli (2011), a forma de pagamento para operações internacionais envolve duas partes: o exportador, que fixa suas bases para o recebimento do que está vendendo; e o importador, que procura utilizar as condições que lhe convêm para o pagamento da importação. Para isso, tanto exportador como importador, pelo fato de terem formas de operar e legislações diferentes, precisam ater-se a algumas regras básicas, quando existirem, para procederem com os pagamentos internacionais.

O autor explica que essa etapa resume-se em três modalidades de pagamento, que são:

- a) pagamento antecipado:** modalidade em que o importador propõe-se a pagar a mercadoria para o exportador antes do embarque. Após o exportador receber esse pagamento, ele deverá efetuar o embarque da mercadoria conforme negociado. Porém, observa-se que essa operação envolve certo risco ao importador, pois após o exportador receber o pagamento, pode acontecer de ele não enviar a mercadoria ou enviá-la em condições diferentes da que foi solicitada pelo importador. Ludovico

---

<sup>7</sup> *Incoterms* “[...] definem os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador com relação a fretes, seguros, movimentação em terminais, liberações em alfândegas e obtenção de documentos” (ROCHA, 2003, p. 100).

(2007) acrescenta que esse método normalmente é utilizado nas primeiras operações, pois o exportador também não tem total confiança sobre o importador;

- b) remessa sem saque:** modalidade em que o exportador embarca a mercadoria, prepara as documentações da operação e remete-as ao importador, que enviará o pagamento do produto importado. O risco maior é do exportador, que pode não receber o pagamento. A vantagem que existe nesse processo é que o importador tem em menor prazo os documentos da operação, conseqüentemente agilizando o desembaraço da mercadoria. Nesse caso, Ludovico (2007) comenta que tal método é mais utilizado no momento em que já existe relativa ou total confiança do exportador no importador. E o pagamento pode ser à vista ou a prazo;
- c) cobrança bancária:** consiste no envio da mercadoria pelo exportador e na entrega dos documentos, acompanhados do saque, através de bancos no país e no exterior. O banco encarregar-se-á, por meio de seus correspondentes no país de importação, de cobrar o valor do importador. Nesse caso, o pagamento também pode ser feito à vista ou a prazo. Quando for à vista, o banco recebe o pagamento e libera a documentação para o importador. Sendo a prazo, esses documentos são liberados antes do pagamento, o que cria um certo risco para o exportador, pois o importador pode não efetuar o pagamento. Ludovico (2007) afirma que esse método é utilizado nas mesmas condições que na remessa sem saque, ou seja, no momento em que já existe confiança do exportador no importador;
- d) carta de crédito:** modalidade mais segura, tanto para o comprador como para o vendedor. Ela funciona da seguinte maneira: o importador solicita a um banco de seu país a abertura do documento de crédito, sendo que esse banco comprometer-se-á a efetuar o pagamento, desde que o exportador respeite as condições estipuladas no documento. O banco, então, passará um aviso sobre a carta de crédito para o banco escolhido pelo exportador. Sendo assim, no momento da entrega da documentação, o banco do comprador emitirá o pagamento para o banco do exportador. Ludovico (2007) explica que, nesses casos, o banco do

importador trabalha como um fiador da operação, e que esse modelo é muito utilizado pelo fato de o banco ser uma garantia de pagamento, embora seja a modalidade mais onerosa para as duas partes.

#### 2.1.5 Incoterms

Este item também é avaliado no início do processo de importação, quando, em conjunto, o importador e o exportador escolhem qual o melhor modelo de *incoterms* a ser utilizado.

*Incoterms* “[...] definem os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador com relação a fretes, seguros, movimentação em terminais, liberações em alfândegas e obtenção de documentos [...]” (ROCHA, 2003, p. 100).

A seguir, no Quadro 1, são demonstrados os modelos de *incoterms*, suas siglas e significados.

#### Quadro 1 – *Incoterms*

Incoterms	
EXW - <i>Ex Works</i> (a partir do local de produção)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no estabelecimento do vendedor, sendo de responsabilidade do importador todas as despesas de retirada da mercadoria daquele local. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
FAS - <i>Free Alongside Ship</i> (livre no costado do navio)	A entrega da mercadoria ao importador dá-se no costado do navio ou embarcação, no porto de embarque, ficando a cargo do importador as despesas subsequentes. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
FOB - <i>Free on Board</i> (livre a bordo)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), no porto de embarque. Transporte e outras despesas a expensas do importador. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
FCA - <i>Free Carrier</i> (transportador livre)	O importador recebe a mercadoria quando ela é colocada, sob a custódia do transportador contratado, no local indicado. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
Incoterms	
EXW - <i>Ex Works</i> (a partir do local de produção)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no estabelecimento do vendedor, sendo de responsabilidade do importador todas as despesas de retirada da mercadoria daquele local. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
FAS - <i>Free Alongside Ship</i> (livre no costado do navio)	A entrega da mercadoria ao importador dá-se no costado do navio ou embarcação, no porto de embarque, ficando a cargo do importador as despesas subsequentes. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
FOB - <i>Free on Board</i> (livre a bordo)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), no porto de embarque. Transporte e outras despesas a expensas do importador. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
FCA - <i>Free Carrier</i> (transportador livre)	O importador recebe a mercadoria quando ela é colocada, sob a custódia do transportador contratado, no local indicado. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
CFR - <i>Cost and Freight</i> (custo e frete)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), contratado pelo vendedor, no porto de embarque. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
CPT - <i>Carriage Paid to...</i> (transporte pago até ...)	O importador recebe a mercadoria do transportador, contratado pelo vendedor estrangeiro, que promoverá a vinda da mercadoria para o país. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.

**Quadro 1 – Incoterms – continuação**

CFR - <i>Cost and Freight</i> (custo e frete)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), contratado pelo vendedor, no porto de embarque. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
CPT - <i>Carriage Paid to...</i> (transporte pago até ...)	O importador recebe a mercadoria do transportador, contratado pelo vendedor estrangeiro, que promoverá a vinda da mercadoria para o país. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
CIF - <i>Cost, Insurance and Freight</i> (custo, seguro e frete)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), no porto de embarque, sendo o transporte e o seguro contratado pelo vendedor. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
CIP - <i>Carriage and Insurance Paid to...</i> (transportes e seguros pagos até...)	A entrega da mercadoria ao importador dá-se no estabelecimento do transportador, que promoverá sua vinda para o país, sendo o transporte e o seguro contratados pelo vendedor. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
DAF - <i>Delivered at Frontier</i> (entregue na fronteira)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre na fronteira comercial - normalmente, fronteira aduaneira - adotada pelas partes. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
DES - <i>Delivered Ex Ship</i> (entregue a partir do navio)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, a bordo do navio. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.
DEQ - <i>Delivered Ex Quay</i> (entregue a partir do cais)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, no cais. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.
DDU - <i>Delivered Duty Unpaid</i> (entregues direitos não pagos)	O importador recebe a mercadoria em determinado ponto do território brasileiro ajustado com o vendedor. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.
DDP - <i>Delivered Duty Paid</i> (entregues direitos pagos)	A entrega da mercadoria ao importador, com os direitos de entrada já pagos, ocorre em ponto designado do território brasileiro. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.

CIF - <i>Cost, Insurance and Freight</i> (custo, seguro e frete)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), no porto de embarque, sendo o transporte e o seguro contratado pelo vendedor. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
CIP - <i>Carriage and Insurance Paid to...</i> (transportes e seguros pagos até...)	A entrega da mercadoria ao importador dá-se no estabelecimento do transportador, que promoverá sua vinda para o país, sendo o transporte e o seguro contratados pelo vendedor. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
DAF - <i>Delivered at Frontier</i> (entregue na fronteira)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre na fronteira comercial - normalmente, fronteira aduaneira - adotada pelas partes. Deve ainda arcar com os riscos de perda ou dano a partir do momento da entrega.
DES - <i>Delivered Ex Ship</i> (entregue a partir do navio)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, a bordo do navio. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.
DEQ - <i>Delivered Ex Quay</i> (entregue a partir do cais)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, no cais. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.
DDU - <i>Delivered Duty Unpaid</i> (entregues direitos não pagos)	O importador recebe a mercadoria em determinado ponto do território brasileiro ajustado com o vendedor. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.
DDP - <i>Delivered Duty Paid</i> (entregues direitos pagos)	A entrega da mercadoria ao importador, com os direitos de entrada já pagos, ocorre em ponto designado do território brasileiro. O exportador deve arcar com os riscos de perda ou dano até o momento da entrega.

Fonte: Bizelli (2011).

Sendo assim, no momento em que for escolhido qual *incoterm* será utilizado, as partes devem estar cientes de quais responsabilidades cada uma deve ter.

### 2.1.6 Transportes

Um fator importante na hora em que o empresário resolve importar é escolher com cautela qual transporte será utilizado, pois mesmo necessitando de sua mercadoria o mais breve possível, deverá avaliar qual será o melhor meio de transporte para atingir a margem de custo pretendida.

Existem vários modelos de transportes, tais como rodoviários, ferroviários, fluviais, marítimos, aéreos, dutoviários e multimodais. A empresa, ao utilizar algum dos meios citados, deverá observar itens como “[...] geográficos, características das mercadorias, manuseio, tempo de viagem, manuseio de modais de transporte, custos envolvidos [...]” (LUDOVICO, 2007, p. 126). Analisando esses fatores, escolherá qual será o transporte mais favorável para a mercadoria chegar ao seu destino.

Pelo fato de este trabalho analisar as burocracias nos portos brasileiros, a seguir serão detalhadas as vantagens e desvantagens somente do transporte marítimo internacional.

### 2.1.6.1 Transporte marítimo

Muitas empresas importadoras optam por utilizar, na maioria das importações, o transporte marítimo para a condução do seu produto. Ludovico (2007, p. 218) explica que “[...] o transporte marítimo internacional, como elemento fundamental do comércio mundial, é uma atividade econômica regida por uma extensa gama de normas e princípios internacionais aceitos”. Sendo assim, o importador deve estar ciente de todas as responsabilidades que tem ao utilizar esse transporte.

Para Rodrigues (2004, p. 93), o transporte marítimo tem como vantagem uma “[...] altíssima eficiência energética e elevada economia de escala para grandes lotes a longa distância”. Porém, existem algumas desvantagens, pois deve-se “[...] pressupor a existência de portos” e prever um “[...] serviço lento e com grande número de manuseios, propiciando a ocorrência de avarias”. Observando que mesmo o prazo de entrega sendo maior, o custo marítimo é mais favorável que outros pela grande quantidade de mercadoria que pode ser transportada, motivo pelo qual as empresas optam em utilizar esse meio.

### 2.1.7 Fatura Proforma

Após terem sido negociados todos os detalhes que envolvem a fabricação, a entrega e o tipo de pagamento, o exportador enviará para o importador um documento chamado Fatura Proforma, a qual, segundo Bizelli (2011), é confeccionada em impresso próprio, não podendo ser confundida com a fatura comercial, pois a Proforma serve para formalizar a cotação.

Tendo em vista a sua importância, esse documento deverá mencionar as informações necessárias para a identificação da operação, destacando as partes do processo, o(s) produto(s) e o(s) preço(s).

Bizelli (2011) ainda explica que, no momento em que é feito esse documento, o importador deve direcionar-se ao programa do Siscomex para ver em qual classificação fiscal encontra-se a sua mercadoria, e já poderá saber se a Licença de Importação será emitida antes ou depois do embarque.

### 2.1.8 Licença de Importação - LI

A Licença de Importação é um documento eletrônico processado pelo Siscomex, utilizado para licenciar as operações de produtos, cuja natureza está sujeita a controles dos órgãos governamentais que autorizaram a importação do produto desejado.<sup>8</sup>

A cada importação que uma empresa realiza, Ludovico (2007) explica que é necessário emitir uma nova LI. Portanto, nunca será utilizada a mesma LI para mais de uma importação, mesmo que o produto importado seja idêntico ao adquirido em ocasião anterior.

Dessa forma, depois de emitida a Fatura Proforma, o importador deve, junto ao Siscomex, verificar se necessita de uma LI prévia ao embarque, a qual, conforme Ludovico (2007, p. 162) explica, “[...] consiste em um conjunto de informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal”, acrescentando que “[...] as

---

<sup>8</sup> Parágrafo criado com explicações obtidas do Banco do Brasil: <[www.bb.com.br/portalbb/page44,109,4454,12,0,1,3.bb](http://www.bb.com.br/portalbb/page44,109,4454,12,0,1,3.bb)>. Acesso em: 04 Set. 2014

informações têm como origem básica a fatura proforma ou mesmo contrato comercial entre exportador e importador”.

O autor comenta que, no caso de o importador não necessitar fazer uma LI prévia ao embarque, ele só precisará preocupar-se posteriormente em fazê-la junto à Declaração de Importação, lembrando que tal processo só é necessário após a mercadoria chegar ao porto.

Conclui-se, assim, que as importações necessitam de uma LI antes ou depois do embarque. Para tanto, podem ser utilizados dois modelos de licença: a LI automática e a LI não automática.

#### 2.1.8.1 Licença de Importação automática

Bizelli (2011) explica que estão sujeitas à licença automática as importações de mercadorias que são relacionadas ao tratamento administrativo do Siscomex e também ao regime aduaneiro especial de *drawback* suspensão/isenção. Nesses casos, Silva (2013) comenta que o seu deferimento ocorre no momento do registro do produto no Siscomex, ou seja, após o embarque da mercadoria no exterior.

Bizelli (2011) afirma que a LI automática deverá ser liberada no máximo em 10 dias úteis depois de feito o seu registro junto ao Siscomex, sendo que para isso a licença deve estar adequada e completa.

#### 2.1.8.2 Licença de Importação não automática

Bizelli (2011) menciona que o licenciamento não automático está relacionado ao tratamento administrativo do Siscomex, situação em que o importador verificará quais os procedimentos necessários para efetuar a importação, o que terá a indicação do órgão anuente responsável pelo exame prévio do licenciamento. O autor acrescenta que a liberação do licenciamento pode levar até 60 dias corridos. Nesse caso, a emissão deve ser realizada e autorizada antes do embarque da mercadoria no exterior.

#### 2.1.9 Classificação fiscal NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul)

Para Ludovico (2007), as importações brasileiras classificam-se em duas categorias e são fixadas pelo produto ou operação de compra, a saber:

- a) importações impeditivas: relativas aos produtos proibidos para a importação;
- b) importações livres: relativas às importações permitidas, porém sujeitas a licenciamentos a cada importação.

O importador saberá se sua importação é livre ou não conforme a sua NCM. Silva (2013) explica que a classificação fiscal surgiu com base em pesquisas, análises de dados e evolução do comércio exterior. Foi criada para identificar um produto de forma rápida e certa através de números, pois o processo de fabricação e a matéria-prima utilizada é que definirão os impostos/benefícios que o importador pagará/receberá.

Silva (2013) ainda acrescenta que foi com esses estudos que a Organização Mundial das Aduanas, entre outras ações, criou um sistema harmonizado que serve para identificar e codificar as mercadorias conforme as siglas da classificação fiscal. Foi com base nesse sistema que o Brasil adotou uma nomenclatura regional de classificação fiscal de mercadorias conhecida como NCM - Nomenclatura Comum do MERCOSUL.

Segundo Silva (2013), a classificação fiscal objetiva orientar quanto aos impostos da importação. Assim, o importador saberá quais alíquotas estarão inclusas em sua mercadoria, tais como II – Imposto de Importação, IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados, PIS/Pasep – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público, COFINS – Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social e ICMS – Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação.

Além disso, é definido o tratamento administrativo que incide sobre o produto e já orienta o importador sobre os benefícios fiscais que poderá receber.

A seguir, será analisado o incentivo fiscal conhecido como *drawback* suspensão/isenção e os impostos para uma importação.

### 2.1.10 Drawback suspensão/isenção<sup>9</sup>

Esse regime, criado com o objetivo principal de incentivar as exportações brasileiras, é conceituado como um incentivo à exportação através de um benefício fiscal. Com esse incentivo, a empresa tem uma diminuição de burocracias e dificuldades dentro de sua importação, pois não precisará emitir todas as documentações dos impostos e nem precisará lançá-los contabilmente dentro da empresa, além de não precisar pagá-los.

Os benefícios que as empresas importadoras obtêm ao utilizar o *Drawback* suspensão/isenção são:

- a) **competitividade:** com a desoneração do preço final do produto acabado, devido à suspensão/isenção dos impostos, as empresas têm maior competitividade no mercado nacional e oportunidade de expansão dos negócios;
- b) **ganhos financeiros e aumento do parque industrial:** com a isenção/suspensão dos impostos no momento da compra, evita-se a necessidade de desembolso para o pagamento de tributos, cujo montante estará disponível para outras operações e investimentos financeiros da empresa. Também poderá utilizar-se dele para evolução do parque industrial, tal como atualizações tecnológicas, ampliações e, conseqüentemente, aumento da produção, o que gerará novos empregos;
- c) **lucratividade:** a empresa poderá obter um aumento do seu lucro pela maior competitividade no mercado internacional.

Após ter conhecimento desses benefícios, pode-se ter uma visão dos ganhos que a empresa tem ao utilizar esse incentivo, analisando a planilha de custo que se encontra nas páginas [223](#) e [234](#) deste artigo.

---

<sup>9</sup> Informações obtidas do *site*: <[www.regimedrawback.com.br](http://www.regimedrawback.com.br)>. Acesso em : 05 Set. 2014

### 2.1.11 Impostos

O imposto é um valor em dinheiro pago aos estados e municípios por pessoas físicas e jurídicas. Ele é utilizado para custear parte das despesas de administração e dos investimentos do governo em obras de infraestrutura e serviços essenciais à população, tais como educação e saúde.<sup>10</sup>

A seguir serão explicados os impostos que existem em uma importação, e, mais adiante, nas burocracias, poderá ser observado que eles **não são considerados burocracias por terem um percentual alto, mas sim pela quantidade de impostos que existe para uma importação.**

#### 2.1.11.1 Imposto de Importação - II

Para Ludovico (2007), trata-se de um imposto universal, aplicado pela maioria dos países, cujo percentual é verificado através do código NCM. Bizelli (2011) comenta que o Imposto de Importação incide sobre todas as mercadorias estrangeiras, tendo como fato gerador a entrada desses produtos no território aduaneiro.

Já o seu cálculo é feito automaticamente pelo Siscomex, e “[...] o pagamento do imposto devido é efetuado mediante débito automático na conta corrente indicada em campo próprio da declaração, na agência habilitada do banco integrante da rede arrecadatória de receitas federais por meio de Darf Eletrônico” (BIZELLI, 2011, p. 123). Observa-se que o pagamento é realizado no momento do registro da Declaração de Importação.

#### 2.1.11.2 Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI

Conforme Ludovico (2007), o IPI é um imposto exclusivo do país, e o seu objetivo é aplicar uma taxa ao valor do produto importado para estabelecer igualdade de carga tributária entre o produto nacional e o importado.

---

<sup>10</sup> Fonte utilizada para explicação do parágrafo publicada pelo Portal Brasil. <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2010/01/o-que-sao-os-impostos>>. Acesso em: 05 Set. 2014.

Para Bizelli (2011), esse imposto incide sobre os produtos industrializados que tenham procedência estrangeira, lembrando que na importação de produtos não industrializados deverá ser informado, na Declaração de Importação, que o IPI não é tributável.

Segundo BIZELLI (2011, p. 128),

O IPI será calculado mediante a aplicação da alíquota do produto, constante da Tipi - tabela de incidência do imposto sobre produtos industrializados [...] sobre o valor que servir ou que serviria como base para cálculo dos tributos aduaneiros, por ocasião do despacho de importação, acrescido do montante desses tributos e dos encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigíveis.

Esse cálculo é feito automaticamente pelo Siscomex, já que são utilizadas informações que estão inseridas na Declaração de Importação. O pagamento é realizado do mesmo modo que Bizelli (2011) explicou sobre o Imposto de Importação, ou seja, débito em conta por meio de Darf Eletrônico, no momento do registro da Declaração de Importação.

#### 2.1.11.3 Pis e Cofins importação

O PIS - Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - “[...] tem por objetivo equiparar os custos de produção de mercado interno com os produtos importados” (LUDOVICO, 2007, p. 168).

O COFINS - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social, segundo Ludovico (2007), tem o mesmo objetivo que o PIS. Para Bizelli (2011), essas contribuições incidem sobre a importação dos produtos estrangeiros e têm como fato gerador a entrada da mercadoria no território nacional. O cálculo e o pagamento desses impostos são feitos como os demais já vistos até aqui e são explicitados no Quadro 2 (de custo final), nas páginas [223](#) e [243](#) deste artigo.

#### 2.1.11.4 Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviço de Transporte Interestadual e de Comunicação - ICMS

Ludovico (2007) menciona que o ICMS é aplicado no Brasil por todas as unidades da Federação. Bizelli (2011) explica que esse imposto incide nas operações de importação sobre a entrada da mercadoria para qualquer finalidade.

A sua base de cálculo é relativa à soma dos seguintes itens: valor CIF da mercadoria, II (Imposto de Importação), IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), PIS, COFINS e quaisquer outros tributos, taxas, contribuições e despesas aduaneiras, que são os gastos efetuados para o despacho de importação, como a armazenagem, adicional ao frete para renovação da marinha mercante, entre outros.

Em virtude de o total exato das despesas aduaneiras só ser conhecido após a mercadoria chegar ao país<sup>11</sup>, o recolhimento é efetuado conforme a legislação estadual onde ocorrer a tributação. Já o pagamento é feito conforme os outros impostos, mediante débito automático em conta bancária demonstrada na Declaração de Importação.

Bizelli (2011) observa que a declaração do ICMS deverá ser apresentada pelo importador ao fiscal da Receita Federal, o qual permitirá condição para a autorização de entrega da mercadoria desembaraçada.

#### 2.1.12 Fatura Comercial - Commercial Invoice

Depois que a mercadoria está pronta, o exportador encaminha para o importador um novo documento que tem como base a Fatura Proforma. Esse documento denomina-se fatura comercial, também conhecida como *Commercial Invoice*.

Bizelli (2011) comenta que nessa fatura os dados estão mais detalhados e os itens como peso e quantidade são exatamente o que será entregue ao comprador. “No Brasil o uso da fatura se faz perante autoridades administrativas do

---

<sup>11</sup> Fonte para a base de cálculo do ICMS:  
<<http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/glossario.html>>. Acesso em: 04 Set. 2014

comércio exterior, com destaque para a liberação alfandegária” (LUDOVICO, 2007, p. 137).

Além de ser utilizado para a liberação da mercadoria, esse documento também formaliza sua transferência e serve como base para o respectivo pagamento ao exportador.

#### 2.1.13 Conhecimento de embarque

O conhecimento de embarque, segundo Bizelli (2011), é utilizado para comprovar a posse ou propriedade da mercadoria, e existe como regra que, para cada conhecimento de embarque, utiliza-se uma única Declaração de Importação.

Bizelli (2011, p. 173) acrescenta que “[...] os requisitos formais e intrínsecos, a transmissibilidade e outros aspectos atinentes ao conhecimento da carga devem regular-se pelos dispositivos da legislação comercial e civil”. Portanto, deve o importador ater-se a esses cuidados no momento de conferir o documento.

Vasconcellos, Lima e Silber (2006) acrescentam que a responsabilidade do transportador é fundamental no que diz respeito ao transporte da carga, pois é ele que formalizará as condições exatas em que a mercadoria encontra-se.

#### 2.1.14 Envio dos documentos<sup>12</sup>

Após a mercadoria ser embarcada, serão enviados documentos, tais como a fatura comercial, certificados, *packing list*<sup>13</sup>, conhecimento de embarque, entre outros, para fins de desembaraço e pagamento. Essa documentação pode ser destinada diretamente ao importador ou ao banco acordado na negociação, tudo dependendo da forma de pagamento que foi combinada entre as partes.

Quando for pagamento antecipado ou por remessa, os documentos são encaminhados diretamente ao importador, e nas modalidades cobrança e carta de crédito, os pagamentos são direcionados ao banco acordado entre importador e exportador, conforme características detalhadas no item 2.1.4

---

<sup>12</sup> Explicação de Ângela Maria Kieling, assistente de uma indústria de calçados do Vale do Rio dos Sinos.

<sup>13</sup> *Packing list* (romaneio de carga) “[...] também denominado Lista de Embalagens, é utilizado para o embarque de mercadorias acondicionados em vários volumes ou quando contiver, em um único volume, tipos variados de produtos” (BIZELLI, 2010, p.174).



### 2.1.15 Despacho aduaneiro

O despacho aduaneiro, que inicia no momento em que a mercadoria chega ao porto, constitui-se desde o descarregamento até a entrega para o importador. Para Bizelli (2011), o despacho aduaneiro é um procedimento administrativo fiscal que objetiva, por meio de análise, a exatidão dos dados e documentos declarados em relação à mercadoria e sobre a legislação aduaneira para o desembaraço.

### 2.1.16 Declaração de Trânsito Aduaneiro - DTA

O regime especial que abrange a DTA é o do trânsito aduaneiro, o que, conforme Bizelli (2011), permite o transporte da mercadoria, sob controle aduaneiro, de um ponto até outro do território aduaneiro. No momento em que a carga chega ao porto, onde ela é verificada se existe alguma avaria ou divergência, emite-se o documento conhecido como DTA.

Bizelli (2011) explica que esse documento também é passado por uma parametrização antes de o fiscal liberar a carga para a outra localidade. Quando a mercadoria é passada para um porto seco (a seguir descrito), todos os procedimentos de despacho, Declaração de Importação, fiscalização e desembaraço são feitas nessa outra localidade.

#### 2.1.16.1 Porto seco

Os portos secos, segundo Bizelli (2011), são recintos alfandegários onde são executados procedimentos iguais aos portos principais, tais como movimentações, armazenagens e despachos aduaneiros de mercadorias e de bagagens que estão sob controle aduaneiro.

Silva (2013, p. 148) comenta que o porto seco “[...] desafoga os locais por onde entram produtos no Brasil. O importador, com base nessa estrutura, pode decidir-se por conduzir seus processos de desembaraço aduaneiro em um porto seco”.

Com base nesse comentário, Silva (2013) ainda acrescenta que o porto seco, atuante sob concessão da Receita Federal, movimenta menos cargas do que

portos e aeroportos. Somente por esse motivo o importador já poderia pensar na possibilidade de encaminhar a sua mercadoria a um porto seco, mas ele explica que, além disso, pelo fato de serem administrados pela iniciativa privada, concedem a possibilidade de negociação dos custos de armazenagem e movimentação de carga, e ainda têm acesso mais rápido à fiscalização exigida no momento do desembarço aduaneiro.

Silva (2013, p. 148) acrescenta que “[...] os portos secos podem representar alguma vantagem na redução do tempo de um produto parado aguardando liberação, o que se refletirá no tempo total de atendimento de um pedido”.

Sendo assim, o porto seco pode ser uma vantagem para o importador por ter mais agilidade nos processos quando comparado a um porto principal.

#### 2.1.17 Declaração de Importação - DI

Para Bizelli (2011), a DI é um dos primeiros passos a serem dados pelo importador após a mercadoria chegar ao recinto alfandegário. No momento em que se encaminha a DI, também já se deve efetuar todos os pagamentos dos tributos federais. Na declaração, devem constar as informações gerais como importador, transporte, carga, modalidade de pagamento e informações específicas como fornecedor, mercadoria, valor aduaneiro, tributos e câmbio.

O autor acrescenta que após efetuado o registro da DI junto ao Siscomex, o importador deve solicitar o extrato da DI, que traz informações resumidas dos itens mencionados. Após o término dessa etapa, Silva (2013) comenta que o próximo passo é a parametrização, quando será dado início à análise fiscal das mercadorias.

#### 2.1.18 Parametrização

Segundo Ludovico (2007), a parametrização é o momento em que a mercadoria será fiscalizada, ocorrendo o procedimento por meio do Siscomex. Existem quatro canais de conferência: verde, amarelo, vermelho e cinza. Todas as importações passam por esse processo e seguem para algum dos canais de parametrização.

Para saber em qual canal cada importação se enquadra, Bizelli (2011) afirma que isso é feito por intermédio do Siscomex, cujos parâmetros utilizados são

as regularidades fiscais do importador, a sua habitualidade, a natureza, o volume ou valor da importação, o valor dos impostos, a origem, a procedência e a destinação da mercadoria, os tratamentos tributários, as características de mercado e as ocorrências analisadas em outras operações realizadas por esse importador.

Após essa etapa de fiscalização, Ludovico (2007) explica que será dado início ao processo final da importação, conhecido como desembaraço aduaneiro.

#### 2.1.18.1 Canal verde

No canal verde, Bizelli (2011) explica que o sistema registrará o desembaraço da mercadoria automaticamente, dispensando os exames documentais da declaração e a verificação física da mercadoria.

#### 2.1.18.2 Canal amarelo

Conforme Bizelli (2011), quando alguma mercadoria for parametrizada em canal amarelo, será realizado um exame documental, e se não houver nada de irregular, a mercadoria é liberada para o desembaraço, dispensando a sua verificação física.

#### 2.1.18.3 Canal vermelho

Já no momento em que uma importação resultar em canal vermelho, Bizelli (2011) afirma que serão examinados os documentos e as mercadorias, e somente após esses procedimentos é que ela será liberada para o desembaraço.

#### 2.1.18.4 Canal cinza

No canal cinza, Bizelli (2011) menciona que os documentos e as mercadorias serão examinados, e será utilizado um processo especial de controle

aduaneiro para analisar se existem fraudes, até mesmo no preço declarado da mercadoria.

|

### 2.1.19 Desembaraço aduaneiro

Concluída a fase de conferência, a mercadoria será desembaraçada e liberada para o importador. Portanto, segundo Bizelli (2011, p. 179), “[...] o desembaraço aduaneiro é um ato distinto da conferência aduaneira, mediante o qual será registrada a sua conclusão e permitindo a entrega da mercadoria ao importador”.

Terminando-se essa etapa, Ludovico (2007) comenta que o importador emitirá eletronicamente, junto ao Siscomex, um documento comprobatório que se chama CI - Comprovante de Importação.

Bizelli (2011) acrescenta que esse comprovante não substitui a documentação fiscal exigida em legislação específica para a circulação de mercadoria no território nacional. Finalizando-se essa etapa, a mercadoria é liberada para a empresa importadora, quando será emitida a nota fiscal de entrada pelo importador, o qual contratará um transporte rodoviário que levará o produto até o seu destino final. No momento em que estiver com a mercadoria e todas as despesas pagas, a empresa poderá fazer o cálculo do custo final da importação.

### 2.1.20 Custo final da mercadoria importada

A seguir, no Quadro 2, será analisado o investimento total que um importador pagará pela sua importação, com e sem o incentivo *drawback* isenção/suspensão, desde o valor do *incoterm* negociado até o pagamento de todos os impostos e taxas necessárias. Conforme já citado no item 2.1.10, essa comparação auxiliará na análise do contexto mais à frente deste artigo.

**Quadro 2 – Simulação do Custo de Importação.**

<b>TECIDO - NCM 5903.20.00</b>		14.790 Metros	
<b>INCOTERMS - FOB</b>		<b>S/ DRAWBACK VALOR EM U\$</b>	<b>C/ DRAWBACK VALOR EM U\$</b>
<b>FOB</b>	Valor da mercadoria cobrado pelo exportador sem nenhuma adição de fretes, seguros e despesas aduaneiras.	70.698,00	70.698,00
Seguro	Valor referente ao seguro internacional da mercadoria.	626,00	626,00
Frete	Valor referente ao transporte internacional da mercadoria.	2.431,00	2.431,00
<b>CIF</b>	Soma do valor da mercadoria, do seguro internacional e do frete internacional.	<b>73.755,00</b>	<b>73.755,00</b>
Imposto de Importação (25%)	Imposto que incide sobre as mercadorias estrangeiras. O percentual utilizado varia dependendo do produto importado. É aplicado sobre o valor total da CIF.	18.517,00	0,00
IPI (0%)	Imposto sobre Produto Industrializado	0,00	0,00
<b>SUB TOTAL</b>		<b>92.272,00</b>	<b>73.755,00</b>
Despesas Aduaneiras	Despesas com emissão de documentos, movimentações da carga, entre outras aplicadas dentro do porto de destino da mercadoria. (Valor convertido em U\$)	2.060,76	2.060,76
AFRMM (25% s/ frete internacional)	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.	607,00	0,00
<b>SUB TOTAL</b>		<b>94.939,76</b>	<b>75.815,76</b>
<b>PIS (1,65%)</b>	A sua base de cálculo é a soma do CIF, das despesas aduaneiras, do Fundo para a Marinha Mercante, do Imposto de Importação e do IPI.	1.566,51	0,00
<b>COFINS (7,60%)</b>	A sua base é igual a do PIS, entretanto altera-se o percentual aplicado.	7.215,42	0,00
<b>SUB TOTAL</b>		<b>103.721,69</b>	<b>75.815,76</b>
ICMS (17% no RS)	Incide na entrada da mercadoria do exterior. A sua base de cálculo é a soma do CIF, mais os impostos, tributos e despesas aduaneiras.	17.632,69	0,00
Frete Rodoviário (Valor em moeda estrangeira)	Valor referente ao transporte rodoviário da mercadoria, do porto até a empresa importadora.	879,00	879,69
Câmbio	Taxa bancária, referente ao pagamento da mercadoria.	69,00	69,00
<b>Total - (Moeda estrangeira)</b>	Valor total da mercadoria em moeda estrangeira.	<b>122.302,37</b>	<b>76.764,45</b>
Quantidade (Metros)	Quantidade total da mercadoria.	14.790	14.790
<b>Preço Unitário - (Moeda estrangeira)</b>	Preço unitário do produto em moeda estrangeira.	<b>8,22</b>	<b>5,15</b>
Cotação - (Moeda estrangeira)	Taxa da moeda estrangeira.	2,37	2,37
<b>Preço Unitário - R\$</b>	Preço unitário da mercadoria.	<b>19,48</b>	<b>12,21</b>

Em seguida, a continuação do Quadro 2 com as despesas aduaneiras detalhadas. Observa-se que nesta planilha os valores estão em reais (R\$) e na anterior o valor foi convertido em dólar (U\$). Nas despesas aduaneiras são cobradas taxas de movimentação e armazenagem, taxas para emissão de documentos, além das fixas como a SDA e ISPS.

**Quadro 2 – Simulação do Custo de Importação - continuação**

<b>Despesas Aduaneiras detalhadas em R\$</b>		
THC	Taxa de manuseio da carga no terminal de destino.	852,00
BL Fee	Taxa de emissão do Conhecimento de Embarque.	300,00
Logistic Fee (MSC)	Custos com o agente de carga e o envio de documentos.	496,00
ISPS	Taxa relativa ao código internacional para a proteção de navios e instalações portuárias.	38,00
Armazenagem (0,04% s/ CIF ao dia)	Valor cobrado diariamente pela armazenagem da mercadoria, no armazem responsável.	699,00
Fiel Depositário 0,35% sobre CIF	Taxas cobradas pelo armazém responsável, onde a carga é descarregada. São taxas de armazenagem, movimentação, desova, entre outras.	611,00
Siscomex	Taxa cobrada pela emissão da Declaração de Importação.	214,00
Siscarga	Taxa de registro da chegada da mercadoria no Siscomex Carga.	45,00
Presença de Carga	Taxa de registro da chegada da mercadoria no porto.	50,00
Despachante	Valor pago pela prestação de serviços do despachante aduaneiro.	1.150,00
S D A	Taxa referente ao Sindicato dos Despachantes Aduaneiros	429,00
<b>Total Despesas Aduaneiras(R\$)</b>		<b>4.884,00</b>

Para finalizar a planilha, abaixo segue o valor do frete rodoviário, cuja conversão funciona da mesma forma que as despesas aduaneiras. Esse frete é contratado pelo importador para retirar a sua mercadoria do porto e entregá-la à empresa importadora, lembrando que somente pode ser retirado após o importador emitir a nota fiscal do produto.

**Quadro 2 – Simulação do Custo de Importação – continuação**

Frete Rodoviário(R\$)	Valor referente ao transporte rodoviário da mercadoria, do porto até o destino final.	<b>2.084,00</b>
-----------------------	---	-----------------

Fonte: O Quadro 2 foi desenvolvido pelo orientador Henrique Assis Döör, com valores e explicações obtidas de Ângela Maria Kieling, assistente de importação de uma indústria de calçados do Vale do Rio dos Sinos.

Observando a planilha, percebe-se que mesmo com a elevada quantidade de taxas aduaneiras, ainda é notável a diferença entre uma importação com e sem o incentivo, pois somente o valor final da mercadoria já diminui 37%, sem levar em consideração os demais benefícios que o *drawback* isenção/suspensão pode trazer para a empresa importadora, o que está citado no capítulo 2.1.10.

**3 METODOLOGIA**

A metodologia adotada no presente trabalho tem por objetivo demonstrar o universo dos processos da importação, analisar as burocracias envolvidas e como

elas interferem no dia a dia das empresas importadoras, obtendo esses dados através de uma pesquisa bibliográfica.

Segundo Oliveira (2002, p. 119), “[...] a pesquisa bibliográfica tem por finalidade conhecer as diferentes normas de contribuição científica que se realizaram sobre determinado assunto ou fenômeno”.

### **3.1 Métodos**

O método utilizado será de pesquisa qualitativa e quantitativa. Segundo Gaskell (2004, p. 91), a pesquisa qualitativa tem como objetivo “[...] mapear e explorar o mundo da vida dos respondentes com o objetivo de compreender melhor crenças, atitudes, valores e motivações em relação ao comportamento humano dentro de contextos sociais específicos”. Desse modo, é possível trazer a ideia e a forma como vários autores abordam o assunto.

Já na pesquisa quantitativa, para Raupp e Beuren (2003), apuram-se opiniões e atitudes explícitas e conscientes de outras pessoas. Seu objetivo é mensurar e permitir o teste de hipóteses, já que os resultados são concretos e menos passíveis de erros de interpretação.

### **3.2 Universo**

O procedimento utilizado para este trabalho tem por base a pesquisa bibliográfica, obtendo argumentos e opiniões de autores.

Também foram analisadas opiniões de profissionais que trabalham diretamente na área de importação, podendo, assim, acrescentar informações relevantes ao artigo.

## **4 ANÁLISE DA PESQUISA – CONTEXTUALIZANDO INFORMAÇÕES BIBLIOGRÁFICAS**

### **4.1 Burocracias da importação**

Ante o conteúdo desenvolvido até aqui, já se pode identificar que um entrave para as empresas importadoras é a burocracia existente dentro dos portos

brasileiros, desde o descarregamento da carga até a liberação para o importador, podendo o processo todo levar dias a mais do que o projetado.

Com base em uma pesquisa realizada pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN) e em dados do Banco Mundial coletados em 2012, Marin (2013) afirma que o Brasil está na 106ª posição entre 118 países em uma avaliação que mede a burocracia nos portos, o que comprova o alto grau de burocracia nos nossos portos.

A seguir, serão analisadas burocracias que existem antes e depois do embarque.

#### 4.1.1 Burocracia existente antes do embarque

As burocracias já iniciam nos primeiros processos da importação. Mesmo que a maioria dos entraves aconteçam após a mercadoria chegar ao porto de destino, alguns processos iniciais também podem atrasar a saída do produto para o seu importador, como é o caso da LI não automática.

##### 4.1.1.2 LI não automática pode ser um entrave para as importações

A LI é um processo necessário para a importação da mercadoria. Como já mencionado no capítulo 2.1.8, ela pode ser automática ou não automática. A automática levará no máximo 10 dias para ser liberada e pode ser feita na chegada da mercadoria. A não automática é um entrave para o importador porque a licença pode levar, segundo a legislação<sup>14</sup>, até 60 dias para ser examinada e liberada pelo órgão anuente, isso antes do embarque da mercadoria.

#### 4.1.2 Burocracia dentro dos portos brasileiros

Após a mercadoria chegar ao porto de destino, o que atrasa a sua liberação é, principalmente, a burocracia que está envolvida nos processos de documentação e fiscalização.

---

<sup>14</sup> Fonte: Art. 23, Parágrafo Único. Disponível em: <[www.mdic.gov.br/arquivo/dwnl\\_1311100642.pdf](http://www.mdic.gov.br/arquivo/dwnl_1311100642.pdf)>. Acesso em: 20 abr. 2014

Muitos são os motivos para esses atrasos. Bertão (2012) menciona que não é simplesmente o aumento de fiscalização que prejudica as operações, e sim o despreparo da Receita Federal para executar as ações referentes aos processos.

Os despachantes demonstram suas dificuldades ao prestarem seus serviços no momento em que são obrigados a trabalhar com vários órgãos diferentes e entender as interpretações de cada um dentro dos processos de importação. Bertão (2013) ainda acrescenta que os próprios auditores reclamam da sobrecarga de trabalho.

Marin (2013) comenta que outro entrave, no ponto de vista da FIRJAN, é a falta de auditores envolvidos na aduana, frente ao que, segundo o Sindicato dos Auditores Fiscais, a Receita Federal pedira a abertura de 1.200 vagas para o setor. Porém, o Ministério do Planejamento liberou somente 250, o que justifica também o atraso no desembarque e na conferência dos produtos.

Segundo Bertão (2013), há navios que não conseguem atracar na data combinada nos terminais portuários devido à demora na liberação de cargas que chegaram antes, e quem acaba tendo prejuízo são as empresas importadoras.

Brito *et al.* (2013) acrescentam outros processos que atrasam a liberação das mercadorias, como a quantidade de fiscalizações e a falta de infraestrutura dos portos, que podem levar um produto a ficar uma semana, ou mais, parado até ser liberado para o desembarque. Essas fiscalizações são encontradas no momento da parametrização, quando são analisados os documentos e mercadorias.

#### 4.1.2.1 Parametrização, fiscalização e documentações

Para Marin (2013), um dos maiores problemas que atrasam a liberação das mercadorias, para os empresários e especialistas de comércio exterior, é o excesso de exigências no momento de desembarçar os produtos.

Brito *et al.* (2013) mencionam que um dos motivos de atraso é o fato de que cada órgão age como se trabalhasse isoladamente dos demais, ou seja, pela falta de comunicação, às vezes é solicitado o mesmo documento mais de uma vez para o importador, o que não seria necessário se todos trabalhassem em conjunto.

E outro entrave é a fiscalização que é feita em torno da parametrização, pois se a importação resultar em um canal verde, será logo liberada, mas se for canal amarelo, vermelho ou cinza, o prazo de entrega pode variar devido à necessidade

de fiscalizar as documentações e mercadorias para ver se há existência de algum erro ou até mesmo fraude.

#### 4.1.2.2 DTA – Declaração de Trânsito Aduaneiro

Outra burocracia existente depois que a mercadoria chega a um porto é a DTA ser fiscalizada e passar por um dos canais da parametrização conforme mencionado no capítulo 2.1.16.

Observa-se que ao chegar no porto seco, a mercadoria passará novamente pela parametrização devido à DI ser feita nessa outra localidade. Portanto, pode acontecer de a mesma mercadoria ser parametrizada em canal vermelho duas vezes: no momento de ser realizado a DTA e no momento da confecção da DI, quando é feita a parametrização.

#### 4.1.2.3 Carga tributária e procedimentos<sup>15</sup>

Outra dificuldade encontrada pelos importadores é a quantidade de impostos que são cobrados por cada importação. Para cada imposto existente, um documento deve ser emitido e um lançamento contábil deve ser feito, gerando procedimentos excessivos. Nesse sentido, muitos transtornos seriam evitados se o Brasil utilizasse apenas um imposto que agregasse todos os demais, assim evitando a repetição de processos.

## 4.2 Problemas enfrentados pelas empresas importadoras

Para as empresas importadoras, os fatos discorridos anteriormente neste artigo acarretam alguns problemas, pois atrapalham todo um percurso de planejamento por ela. Como a fiscalização é obrigatória, a empresa importadora deve programar-se com antecedência para que, caso ocorram alguns dos fatores de atraso, não seja prejudicada.

Algumas empresas optam em recolher a sua mercadoria no porto de origem e encaminhá-la a um porto seco. Mesmo trazendo-lhes um custo mais elevado em função do transporte até essa outra localidade, resultará em menos atraso de

---

<sup>15</sup> Explicação do orientador Henrique Assis Dörr.

entrega pelo fato de os processos nesse outro ambiente serem mais ágeis, a liberação ser mais rápida e a fiscalização não ser tão rígida, conforme afirma Silva (2013), mencionado no capítulo 2.1.16.1.

#### 4.2.1 Atraso da mercadoria

Um dos problemas enfrentados pelas empresas devido às burocracias é o atraso da mercadoria. Brito *et al.* (2013) mencionam que os principais atrasos ocorrem pela quantidade excessiva de leis e pela falta de infraestrutura portuária, além de o despachante ter que se envolver com vários órgãos que atuam nessa área, tendo muitas vezes que passar a mesma informação repetidamente. Algumas vezes o atraso é tão grande que o importador terá que recorrer a outra matéria-prima, ocasionando a sobra daquele produto ainda não recebido e o aumento do custo de produção.

Para evitar prejuízos, o importador deve ter conhecimento de todos os processos e basear-se nas importações anteriores à atual, para assim programar com cautela uma data que não acarretará tantos atrasos no recebimento da mercadoria<sup>16</sup>.

#### 4.2.2 Custo indesejado

Para as empresas importadoras, o atraso das mercadorias é apenas um dos fatores preocupantes em seu dia a dia. Outro fator que preocupa o importador é o custo que não estava no planejamento, observando-se que, enquanto a mercadoria não é liberada, será cobrada uma taxa diária para ela ficar estocada, o que acarretará um aumento no seu custo final e, conseqüentemente, uma diminuição da margem de lucro.

Cabe lembrar que, dependendo do tipo de mercadoria, como alimentos perecíveis e medicamentos com prazos de validade, a demora da liberação acarreta vencimento do produto, trazendo, assim, perda total e um custo elevado da mercadoria que não terá mais como ser utilizada, mas que precisará ser paga e desembaraçada, conforme a legislação.

---

<sup>16</sup> Explicação de Airton Laércio Zwetsch, gerente de compras de uma indústria de calçados do Vale do Rio dos Sinos.

#### 4.2.3 Clientes insatisfeitos

Outro prejuízo para o importador é que, com todos os atrasos que ocorrem, os clientes ficam insatisfeitos pela demora da entrega do produto, sem contar que a empresa também necessita da mercadoria para dar continuidade a sua produção, conseqüentemente não tendo como evitar a estipulação de prazos maiores de entrega.

Portanto, os atrasos que ocorrem dentro dos portos acarretam problemas para a empresa importadora, o que pode significar a perda da mercadoria, em casos de produtos com validade, o comprometimento no fechamento de negócios e, em casos mais graves, por não honrar a entrega do produto, a perda do cliente<sup>17</sup>.

#### 4.2.4 Portos ultrapassados

Outro entrave para as empresas importadoras é a falta de infraestrutura dos portos, não sendo classificada como uma burocracia, mas responsável por mais atrasos além do necessário. Como já comentado anteriormente, algumas vezes o navio não encontra lugar para descarregar a mercadoria que está trazendo devido à falta de espaço, de máquinas ou por falta de organização. É sabido que as importações aumentam cada vez mais, e que os portos não estão conseguindo acompanhar a demanda existente<sup>18</sup>.

#### 4.2.5 Inibição de uma nova compra

Outro problema que todas essas burocracias trazem ao importador é que, devido ao excesso de carga tributária e processos, atrasos e aumento de custos sobre a mercadoria importada, o importador reavaliará a ideia de realizar uma nova compra daquele produto, pelo fato de acarretar tantas burocracias e desgastes durante o processo de importação.

Brito *et al.* (2013) comentam que os itens citados anteriormente são modos que o governo utiliza para proteger o mercado interno das mercadorias estrangeiras,

<sup>17</sup> Explicação obtida de Airton Laércio Zwetsch, gerente de compras de uma indústria de calçados do Vale do Rio dos Sinos.

<sup>18</sup> Conteúdo da subseção 4.2.4, refere-se a uma explicação de Airton Laércio Zwetsch, gerente de compras de uma indústria de calçados do Vale do Rio dos Sinos.

fazendo com que tais medidas formem barreiras para a importação e trazendo uma vantagem para o mercado interno, pois sem a concorrência do exterior, suas vendas aumentam.

Entretanto, o governo é ciente de que a importação é necessária e de extrema importância para o país, pois com o mundo globalizado em que se vive hoje, as empresas necessitam importar para trazerem tecnologia avançada e produtos que não são fabricados nacionalmente, o que fortalecerá o país.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O resultado deste artigo demonstra que importar é uma alternativa para as empresas continuarem competitivas no mercado, com a possibilidade de reduzir o valor de venda do produto final e trazer inovações. Porém, não há como evitar as burocracias que estão envolvidas nos processos da importação, que precisam ser levadas em conta desde o momento do planejamento da compra do material.

Em um mundo onde o **mercado é movido pela moda e mudanças constantes**, as empresas que desejam estar em meio a essas atualizações devem planejar suas compras com antecedência para evitar ao máximo que as burocracias ocasionem transtornos nos planejamentos da empresa.

**As burocracias em excesso nos portos brasileiros ocorrem pela falta de organização e infraestrutura dos portos e órgãos anuentes**, onde o despachante precisa repetidamente fazer um mesmo processo ou emitir um mesmo documento pelo fato de que os setores internos dos portos não se comunicam entre si.

Se houvesse menos burocracias no momento de se emitir um documento, na quantidade de setores em que ele deve ser entregue ou nas quantidades de assinaturas e autorizações, provavelmente haveria mais agilidade para a liberação das mercadorias.

Do mesmo modo, se no momento da fiscalização houvesse um tempo predeterminado para fiscalizar e liberar a mercadoria, com todos os recursos necessários - mão de obra, sistemas, estruturas -, seguramente haveria mais rapidez para a entrega do produto à empresa importadora. **A otimização desses processos dentro de um todo podem mudar consideravelmente o resultado final de uma importação.**

Ao analisar as burocracias, destacaram-se problemas que surgem para as empresas importadoras. Dentre eles, existe o atraso no recebimento da mercadoria que, conseqüentemente, pode atrasar a entrega do produto acabado aos seus clientes, gerando um descontentamento com a empresa por ela não ter cumprido o prazo de entrega estipulado.

Também verificou-se o custo não esperado do importador, com taxas diárias pagas para a mercadoria ficar armazenada até ser liberada, o que pode ocorrer pela falta de infraestrutura dos portos, falta de funcionários nos órgãos anuentes, além de os fiscais não se organizarem para liberar a mercadoria o mais breve possível. Isso prejudica o importador, pois resulta em acréscimos no seu custo final do processo de importação, reduzindo a margem de lucro da empresa.

Esses motivos, que acarretam atraso na liberação da mercadoria, agregam um acréscimo no custo final planejado pelo importador, também prejudicando a empresa importadora, pois sua margem de lucro não será mais a mesma.

Neste artigo analisou-se uma planilha de custo, nas páginas [223](#) e [234](#), que demonstra o custo de uma importação com e sem o incentivo *drawback* suspensão/isenção. Conforme pode ser verificado, com a isenção/suspensão dos impostos gera-se uma notável diferença do custo final para o importador, sem contar os demais benefícios que ele acarreta para a empresa importadora, citados na página [13 e 144](#).

Ao desenvolver a planilha, pôde-se observar a quantidade de impostos, taxas, contribuições e despesas aduaneiras que existem dentro de uma única importação, que são consideradas burocracias, **não pelo valor a ser pago, mas sim pela quantidade de documentos que precisam ser emitidos**, lançamentos contábeis, autorizações e verificações necessárias para cada item separadamente.

São esses os empecilhos que incomodam e desmotivam os importadores, pois são problemas que poderiam ser resolvidos com a melhoria dos recursos e da estrutura portuária. Respeitando as regras e leis, evidentemente, enfatiza-se que esse **excesso de exigências perturba os importadores brasileiros**.

Uma opção identificada ao longo da produção deste artigo, para as empresas importadoras amenizarem as suas dificuldades, seria encaminhar suas mercadorias para um porto seco. Nesse outro ambiente são utilizados os mesmos procedimentos que no porto principal, desafogando os principais, só que com mais

agilidade nos processos de despacho e desembaraço aduaneiro, fazendo com que a mercadoria chegue mais rapidamente até o importador.

Também ficou explícito, durante a pesquisa e análise de informações, que existem burocracias com o objetivo de proteger o mercado interno, pois dificultando a compra do exterior, as empresas procurariam um produto nacional para utilizar no lugar. Entretanto, a procura por produtos no mercado interno deveria ser por motivos de qualidade e preço e não por excesso de burocracias que os similares estrangeiros encontram para ingressar no país.

Ainda, percebe-se que o Brasil, pela falta de organização dos setores e o excesso de exigências repetitivas, ocupa a 106ª posição em um ranking entre 118 países que medem a burocracia nos portos. Talvez, neste momento, caberia aos importadores organizarem-se, através de suas respectivas entidades de classe e com os recursos existentes, e levarem suas reivindicações até as autoridades competentes, o que poderia ajudar a diminuir o excesso de burocracias existentes.

Ante o exposto e atendendo os objetivos geral e específicos propostos no artigo, conclui-se que **as burocracias mais atrapalham do que contribuem**, pois prejudicam o planejamento das empresas importadoras por vários motivos, resultando na demora da liberação da mercadoria e no aumento de custos, entre outras consequências negativas aos importadores.

## REFERÊNCIAS

BERTÃO, Naiara. *Empresas têm prejuízo com 'Maré Vermelha' da Receita*. 2012. Disponível em: <[www.veja.abril.com.br/noticia/economia/empresas-tem-prejuizo-com-mare-vermelha-da-receita](http://www.veja.abril.com.br/noticia/economia/empresas-tem-prejuizo-com-mare-vermelha-da-receita)>. Acesso em: 4 maio 2014.

BIZELLI, João dos Santos. *Importação: sistemática administrativa e fiscal*. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

BRITO, Roberta et al. *As burocracias inerentes ao processo de importação: o caso CMD Global Services*. 2012. Disponível em: <<http://revista.faculdadeprojecao.edu.br/index.php/Projecao1/article/view/200>>. Acesso em: 30 jul 2014.

GASKELL, G. *Entrevistas individuais e grupais*. In: *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

LUDOVICO, Nelson. *Logística Internacional: um enfoque em comércio exterior*. Edição revisada e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2007.

MARIN, Denise Chrispin. *Burocracia trava comércio exterior*. 2013. Disponível em: <[www.estadao.com.br/noticias/impresso,burocracia-trava-comercio-externo,1090511,0.htm](http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,burocracia-trava-comercio-externo,1090511,0.htm)>. Acesso em: 28 out. 2014.

OLIVEIRA, Sílvio Luiz de. *Tratado de Metodologia Científica: Projetos de Pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

QUEIROZ, Cid Heraclito de. *A Burocracia*. Rio de Janeiro: Ascom/PV-CNC, 2014.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. *Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais*. São Paulo: Atlas, 2003.

ROCHA, Paulo César Alves. *Logística e Aduana*. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

RODRIGUES, P.R.A. *Introdução ao Sistema de Transportes Brasil e a Logística Internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

SILVA, Marco Antonio da. *Estratégias para atuação em comércio exterior*. São Paulo: Senac, 2013.

VASCONCELLOS, Marco A. S.; LIMA, Miguel; SILBER, Simão. *Gestão de Negócios Internacionais*. São Paulo: Saraiva, 2006