UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

FACULDADE DE CIÊNCIAS APLICADAS

TAIS YUKIE UTIDA

O DESEMBARAÇO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO DE COMPONENTES AUTOMOTIVOS: UMA ANÁLISE SOBRE O FLUXO DO DESPACHO DE PRODUTO

Limeira

2015

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

FACULDADE DE CIÊNCIAS APLICADAS

TAIS YUKIE UTIDA

O DESEMBARAÇO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO DE COMPONENTES AUTOMOTIVOS: UMA ANÁLISE SOBRE O FLUXO DO DESPACHO DE PRODUTO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Gestão do Agronegócio à Faculdade de Ciências Aplicadas da Universidade Estadual de Campinas.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Sérgio de Arruda Ignácio

Limeira

2015

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca da Faculdade de Ciências Aplicadas
Sueli Ferreira Júlio de Oliveira - CRB 8/2380

Ut3d

Utida, Tais Yukie, 1993-
O desembaraço aduaneiro na importação de componentes automotivos : uma análise sobre o fluxo do despacho de produto / Tais Yukie Utida. – Campinas, SP : [s.n.], 2015.

Orientador: Paulo Sérgio de Arruda Ignácio.
Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Ciências Aplicadas.

1. Importação - Brasil. 2. Indústria automobilística. 3. Logística. 4. Comércio exterior. I. Ignácio, Paulo Sérgio de Arruda. II. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Ciências Aplicadas. III. Título.

Informações adicionais, complementares

Palavras-chave em inglês:
Importation - Brazil
Automotive industry
Logistics
Foreign trade
Titulação: Bacharel em Gestão do Agronegócio
Data de entrega do trabalho definitivo: 24-06-2015

UTIDA, Tais Yukie. O Desembaraço Aduaneiro na Importação de Componentes Automotivos: Uma análise sobre o fluxo do despacho de produto. 2015 Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gestão do Agronegócio) – Faculdade de Ciências Aplicadas, Universidade Estadual de Campinas, Limeira, 2015.

RESUMO

O presente artigo discorre sobre o processo de desembaraço aduaneiro e mapeia as principais dificuldades enfrentadas pelos importadores, como custos, impostos, documentação, tempo e exigências alfandegárias a fim de obter uma análise crítica do processo. O problema de pesquisa é a análise das barreiras como: oneração sobre as operações, atrasos na liberação e inspeção de produtos, fiscalização demasiada por parte da Receita Federal e a burocracia no processo de importação, que conta com a participação de diversos agentes, como órgãos anuentes, transportadores, terminais e despachantes. O trabalho contribui para melhor compreensão do processo de importação no Brasil, bem como para identificar as principais dificuldades enfrentadas pelas indústrias automotivas na importação de seus componentes, identificando as causas dos problemas e contribuindo com possíveis soluções para os mesmos. Para o levantamento de dados, é tido como base de artigos, livros relacionados ao assunto e entrevista com profissionais atuantes no setor, posteriormente, os dados são analisados e estudados. Após entrevista e análise de dados, foram identificados diversos problemas relacionados a aduana e a logística brasileira, os principais problemas apontados além dos propostos a serem estudados no objetivo foram: o desalinhamento dos órgãos governamentais, quantidade de sistemas utilizados para interligação das fases do processo, compreensão da legislação e por fim, as condições logísticas.

Palavras-chave: aduana, indústria automotiva, logística internacional, comércio exterior, *incoterms*.

UTIDA, Tais Yukie. O Desembaraço Aduaneiro na Importação De Componentes Automotivos: Uma Análise sobre o fluxo do despacho de produto. 2015 Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gestão do Agronegócio) – Faculdade de Ciências Aplicadas, Universidade Estadual de Campinas, Limeira, 2015.

ABSTRACT

Abstract: This article discusses the customs clearance process and maps the main difficulties faced by importers, such as costs, taxes, documentation, time and customs requirements in order to obtain a critical analysis of the process. The research problem are the analysis of the barriers as encumbrance on operations, delays in release and product inspection, too much supervision by the IRS and the bureaucracy in the import process, which includes the participation of various agents, such as consenting agencies, carriers, terminals and dispatchers. The work contributes to better understanding of the import process in Brazil, and to identify the main difficulties faced by the automotive industries in importing its components, identifying the causes of problems and contributing possible solutions to them. For data collection, is taken as basis articles, books related to the subject and interviews with professionals working in the industry, subsequently, the data are analyzed and studied. After interview and data analysis, several problems related to customs and Brazilian logistics were identified, the main problems identified beyond proposed to be studied in order were: the misalignment of government agencies, number of systems used for interconnection of the phases of the process, understanding of law and order, logistics conditions.

Key words: customs, automotive, international logistics, foreign trade, incoterms

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 Fluxograma Importação.....17

Figura 2 Fluxo de Metodologia de Pesquisa..... 23

Figura 3 Fluxo de Importação – Gargalo 26

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Impostos Incidentes sobre mercadoria importada.....14
Tabela 2 Relação de empresas habilitadas no Linha Azul.....15
Tabela 3 Empresas do Setor Automotivo Habilitadas no Linha Azul 17
Tabela 4 Resumo de documentos necessários para importação 19
Tabela 5 INCOTERMS 21
Tabela 6 Resumo de causas e efeitos dos entraves apontados 30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

RA – Regulamento Aduaneiro

AFRFB – Auditor Fiscal da Receita Federal Brasileira

SECEX – Secretaria do Comércio Exterior

EADI – Estação Aduaneira Interior

SRF – Secretaria da Receita Federal

PIS – Programa de Integração Social

COFINS – Contribuição para Financiamento da Seguridade Social

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e prestação de Serviços

IPI – Imposto sobre Produto Industrializado

II – Imposto de Importação

RFB – Receita Federal Brasileira

LI – Licença de Importação

DI – Despacho de Importação

MIC – Manifesto Internacional de Carga

DTA – Declaração de Trânsito Aduaneiro

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

PIB – Produto Interno Bruto

EXW – *Ex-Works*

FCA – *Free Carrier*

FAS – *Free Alongside Ship*

FOB – *Free On Board*

CFR – *Cost and Freight*

CIF – *Cost, Insurance and Freight*

CPT – *Carriage Paid To*

CIP – *Carriage and Insurance Paid To*

DAT – *Delivered At Terminal*

DAP – *Delivered At Place*

DDP – *Delivered Duty Paid*

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 10
   1.1 Objetivo 10
   1.2 Problemas de pesquisa 10
   1.3 Justificativa 11

2. REVISÃO DE LITERATURA 12
   2.1 A necessidade do desembaraço aduaneiro 12
   2.2 A legislação brasileira para desembaraço aduaneiro 13
   2.3 Despachos de importação 17
   2.4 Documentação 19
   2.5 INCOTERM 21

3. METODOLOGIA 24

4. DESENVOLVIMENTO DOS RESULTADOS 26
   4.1 Perfil do setor automotivo brasileiro 26
   4.2 Resultados obtidos 27
   4.3 Análise dos resultados 28

5. Conclusão 33

1. Introdução

A importação e a exportação são as atividades responsáveis para o equilíbrio econômico de um país, pois são somadas aos investimentos e gastos do governo para a definição do PIB (Produto Interno Bruto). Neste trabalho é abordado somente o processo de importação e as variáveis contidas no processo.

Importação é definido como a entrada temporária ou definitiva de bens originados de outros países. Segundo Keedi (2009, p. 26), é através da importação que é possível diversificar e expandir os mercados internos, oferecer produtos diversificados para consumo, diminuindo a possibilidade de crises de mercado, pois com o comércio internacional eleva-se a quantidade de fornecedores e força os revendedores a manter os preços competitivos.

O processo de importação pode ser dividido em três etapas: administrativa, fiscal e cambial. Seguindo as leis vigentes, a mercadoria é considerada importada após a etapa de desembaraço aduaneiro e do recolhimento de tributos devidos.

Planejar esse processo é fundamental pela grande quantidade de importações que o país realiza, muitos contratempos podem ocorrer, como atrasos na chegada das mercadorias, atraso na fiscalização e extravio de documentos, por exemplo, por isso é necessário planejar e estruturar os processos e locais onde ocorrem para evitar maiores atrasos e prejuízos aos importadores.

1.1Objetivo

O objetivo do trabalho é analisar os requisitos exigidos pela legislação brasileira para liberação de produtos importados utilizados na indústria de veículos, demonstrando as principais dificuldades enfrentadas pelos importadores. Serão abordadas no trabalho quais os impactos dos fatores custos, impostos, documentação, tempo e exigências alfandegárias.

1.2 Problemas de pesquisa

São apontados como problema de pesquisa barreiras como: oneração sobre as operações, atrasos na liberação e inspeção de produtos, que podem ser

ocasionados de formas variadas, ocasionando o aumento de custos para o importador, fiscalização demasiada por parte da Receita Federal e a burocracia no processo de importação, que conta com a participação de diversos agentes, como órgãos anuentes, transportadores, terminais e despachantes.

1.3 Justificativa

A importância deste trabalho vem da contribuição fornecida através das informações e comparações contidas, trazendo à tona as dificuldades enfrentadas frequentemente pelos importadores brasileiros. Devido ao volume significativo de importações e exportações, o setor escolhido para a pesquisa é o setor automotivo de máquinas leves. O trabalho também mapeia o processo de desembaraço aduaneiro e identifica gargalos, contribuindo com possíveis soluções para o aprimoramento do processo de importação brasileiro. Paralelamente, traz informações condizentes ao processo permitindo melhor compreensão do mesmo.

2. Revisão de Literatura

2.1 A necessidade do desembaraço aduaneiro

O desembaraço aduaneiro é etapa imprescindível no processo de importação. Seu objetivo principal, segundo Sosa (1999) é “de regular os fluxos de ingresso e saída de bens e mercadorias do território do Estado”. Segundo o artigo 571 do Regulamento Aduaneiro, o “Desembaraço aduaneiro na importação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira” (Brasil, 2009). A aduana não tem fins lucrativos, sua finalidade é de controlar todos os bens e mercadorias que são importadas e exportadas em território nacional afim de evitar a entrada de materiais indesejáveis e combater o contrabando. No processo de conferência aduaneira acontece a verificação de toda a documentação referente a carga por um Auditor Fiscal da Receita Federal (AFRF), uma vez que a aduana é a responsável pela repressão ao contrabando e extravio, envolvendo diversas áreas de conhecimento como contabilidade, economia, administração, comércio exterior e direito. Sendo funções de sua alçada, segundo o Decreto nº 3.611, de 2000:

> *I - Constituir, mediante lançamento, o crédito tributário;*
>
> *II - Elaborar e proferir decisões em processo administrativo-fiscal, ou delas participar, bem assim em relação a processos de restituição e de reconhecimento de benefícios fiscais;*
>
> *III - Executar procedimentos fiscais, inclusive os relativos ao controle aduaneiro, objetivando verificar o cumprimento das obrigações tributárias pelo sujeito passivo, praticando todos os atos definidos na legislação específica, incluídos os relativos à apreensão de mercadorias, livros, documentos e assemelhados*
>
> *IV - Proceder à orientação do sujeito passivo no tocante à aplicação da legislação tributária, por intermédio de atos normativos e solução de consultas;*
>
> *V - Supervisionar as atividades de orientação do sujeito passivo efetuadas por intermédio de mídia eletrônica, telefone e plantão fiscal.*
> *(Brasil, 2014)*

Nota-se então, a relevância da integridade da documentação, bem como a função desempenhada pelo AFRF, lembrando que o processo de importação pode ser alterado conforme julgamento do mesmo. A aduana depende da articulação de vários órgãos para exercer sua atividade, pois envolve cúpulas diferentes, como

Ministério de Desenvolvimento, Secex, Indústria do Comércio Exterior, Receita Federal e Ministério da Fazenda, por exemplo.

2.2 A legislação brasileira para desembaraço aduaneiro

Em fevereiro de 2009 foi publicado pelo governo brasileiro o Decreto 6.759, o qual atualiza o Regulamento Aduaneiro (RA), decreto que regulariza as atividades aduaneiras, as operações de comércio internacional e a cobrança de tributos com a finalidade tornar os processos de comércio exterior mais ágeis, integrando e sistematizando a legislação que atualmente encontra-se dissolvida em diversos decretos, leis, portarias e atos declaratórios.

O território aduaneiro compreende o território nacional em sua totalidade, sendo este subdividido em duas partes: a zona primária na qual estão classificados os portos e aeroportos e locais com fronteira alfandegados, sem exceção. E a zona secundária, que engloba o restante do território aduaneiro, são recintos alfandegados onde são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro, conhecidos também como portos secos ou EADI. A entrada ou saída de meios de transportes vindos ou com destino para o exterior é permitida somente em pontos alfandegados, salvo casos em que a Secretaria da Receita Federal (SRF) autoriza exceções, no entanto as operações de carregamento, descarga ou transbordo podem ser feitas somente depois da carga ser considerada oficialmente dentro do país.

No novo RA é reforçada a questão da exigência documental, seja de natureza fiscal ou comercial, pela autoridade aduaneira sempre que a mesma julgar necessário para certificar-se da integridade da mercadoria transportada. Ademais, para que as mercadorias sigam para seu destino dentro ou fora do país, todas devem ser registradas em manifesto de carga, contendo:

> *I - a identificação do veículo e sua nacionalidade;*
> *II - o local de embarque e o de destino das cargas;*
> *III - o número de cada conhecimento de carga;*
> *IV - a quantidade, a espécie, as marcas, o número e o peso dos volumes;*
> *V - a natureza das mercadorias;*
> *VI - o consignatário de cada partida (a quem é endereçada a carga, e rm nome de quem);*
> *VII - a data do seu encerramento; e*
> *VIII - o nome e a assinatura do responsável pelo veículo.*
> *(Morini, p.295)*

Os principais impostos incidentes na operação de importação, independentemente do nível de impacto sobre os diversos tipos de bens importados são: Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS), Contribuição Social para Financiamento da Seguridade Social (COFINS), Imposto de Importação (II), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A seguir, quadro explicativo sobre cada um:

Tabela 1: Impostos incidentes sobre mercadoria importada

Tributo	Tipo de Tributo	Descrição
PIS/COFIN	Federal	Há três hipóteses de incidência do tributo: - Faturamento ou auferimento de receitas para pessoas jurídicas de direito privado; - Pagamento da folha de salários, para entidade de relevância social determinada em lei; - Arrecadação mensal de receitas correntes e o recebimento mensal de recursos para entidades de direito público;
II	Federal	Incide sobre a importação de mercadorias estrangeiras e sobre a bagagem do viajante procedente do exterior.
ICMS	Estadual	Imposto incidente sobre operações de circulação interestadual e intermunicipal de mercadorias.
IPI	Federal	Incidente sobre bens industrializados importados quando desembaraçados e bens aqui fabricados no momento em que deixam a localidade industrial.

Fonte: adaptado de site da Receita Federal (2015)

Via de regra o regime comum de importação implica no pagamento de tributos. Porém devido a dinâmica do comércio exterior e da economia, foi criado pelo governo os chamados Regimes Aduaneiros Especiais para atender certas particularidades, são alguns deles, segundo Receita Federal Brasileira:

- Admissão Temporária: regime aduaneiro que permite a entrada de certas mercadorias - que devem ser reexportadas - no país, com finalidade e por um período de tempo definidos, sem cobrança ou cobrança parcial de tributos aduaneiros relacionados a sua importação.

- Drawback: Há três modalidades de Drawback, isenção, suspensão e restituição, sendo que o último quase não é mais utilizado. Neste regime os tributos incidentes sobre insumos importados para utilização na produção de produtos a serem

exportados são suspensos ou eliminados. O mecanismo foi criado para atuar como um estímulo às exportações, devido à redução de custos que os torna mais competitivos em mercado internacional funcionando como um incentivo às exportações.

- Linha Azul: regime aduaneiro que permite que as empresas voluntariamente habilitadas tenham em suas operações direcionadas, preferencialmente, para canal verde e tratamento de despacho aduaneiro expresso.

- Recof: o regime permite a empresa importar mercadorias sob condições diferenciadas, desde que as mercadorias sejam utilizadas para processo de industrialização com destino final sua exportação ou mercado nacional. As condições diferenciadas seriam a suspensão dos tributos federais (Imposto de Importação e Imposto sobre Produto Industrializado) e em decorrência da suspensão dos tributos, a empresa conta com maior agilidade no desembaraço aduaneiro. Entretanto, as operações de industrialização citadas limitam-se às modalidades de montagem, transformação, e beneficiamento, acondicionamento e recondicionamento.

Para habilitação nos regimes aduaneiros especiais, as empresas interessadas devem cumprir uma série de exigências, fator que dificulta a aderência das empresas aos regimes. Alguns exemplos dessas exigências, segundo Instrução Normativa SRF Nº476/2004 são: possuir sistema corporativo informatizado, integrado à contabilidade para controle de estoque de mercadorias segregando as de origem estrangeira e as destinadas à exportação; possuir patrimônio líquido maior ou igual a R$ 10.000.000 (valor atualizado pela Instrução Normativa 1559/2015) e apresentar relatório de auditoria avalizando que seus controles internos garantem o cumprimento regular de suas obrigações cadastrais, documentais, tributárias e aduaneiras. Como resultado da dificuldade das empresas para se habilitarem, atualmente existem apenas 49 empresas habilitadas no Linha Azul de todo o mercado brasileiro, que atualmente conta com 44.367 empresas importadoras. Segue lista de empresas habilitadas no Linha Azul:

Tabela 2: Relação de empresas habilitadas no Linha Azul

Empresas Habilitadas no Linha Azul
3M do Brasil Ltda
Andreas Stihl Moto Serras Limitada
Basf S/A
Behr Brasil Ltda

Caterpillar Brasil Ltda.
CNH Latin America LTDA
Continental Brasil Indústria Automotiva Ltda.
Coteminas S.A.
Cummins Brasil Ltda
Dell Computadores do Brasil Ltda.
Denso do Brasil Ltda.
DOW Brasil Sudeste Industrial LTDA
Dupont do Brasil S/A
Dynapac Brasil Indústria e Comércio Ltda.
Eaton Ltda.
Embraer Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A
Ericsson Telecomunicações S/A
Farmoquímica S/A
Foxconn Cmmsg Indústria de Eletrônicos Ltda.
GE Celma Ltda.
Honda Automóveis do Brasil Ltda.
IHARABRAS S.A. Indústrias Químicas
Jabil do Brasil Indústria Eletroeletrônica Ltda
Johnson & Johnson do Brasil Indústria e Comércio de Produtos para Saúde Ltda.
Komatsu do Brasil Ltda.
Magneti Marelli Sistemas Automotivos Indústria e Comércio Ltda.
Maximiliano Gaidzinski SA - Indústria de Azulejos Eliane
Motorola Industrial Ltda
Nissan do Brasil Automóveis Ltda.
Nokia do Brasil Tecnologia Ltda.
Novozymes Latin America Ltda.
Nutron Alimentos Ltda.
Peugeot-Citrõen do Brasil Automóveis Ltda.
Renault do Brasil S.A.
Robert Bosch Ltda,
Rolls Royce Brasil Ltda.
Samsung Eletrônica da Amazônia Ltda.
Sanmina-SCI do Brasil Integration Ltda.
Siemens Enterprise Communications - Tecnologia da Informação e Comunicações Corporativas Ltda
Solvay Indupa do Brasil S/A
Tavex Brasil S/A
Tetra Pak Ltda
Toyota do Brasil Ltda.
TRW Automotive Ltda
Turbomeca do Brasil Ind. e Com. Ltda
Volkswagen do Brasil Ltda
Volvo do Brasil Veículos Ltda.
Yamaha Motor da Amazônia Ltda
Whirpool S.A.

Fonte: Site Receita Federal (2015)

Das 49 empresas habilitadas, apenas 11 são do setor automotivo, identificadas na tabela seguinte:

Tabela 3: Empresas do Setor Automotivo Habilitadas no Linha Azul

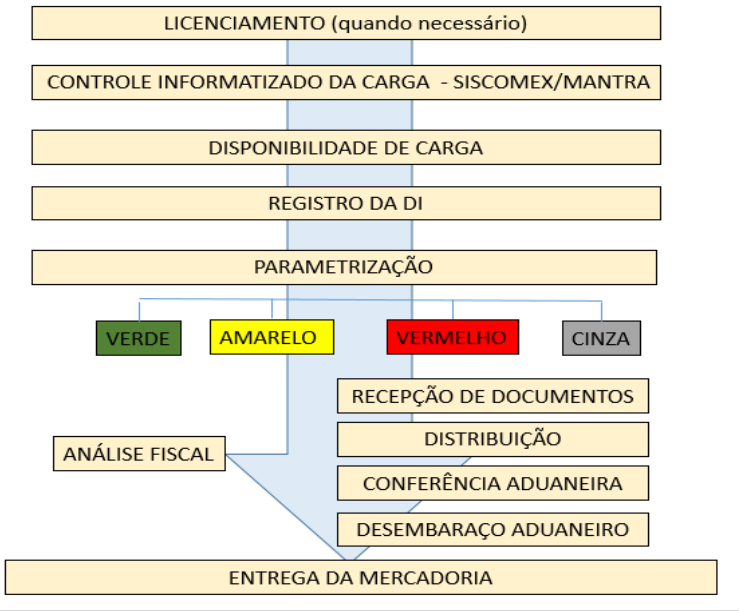
Empresas do Setor Automotivo Habilitadas no Linha Azul
Caterpillar Brasil Ltda.
Continental Brasil Indústria Automotiva Ltda.
Honda Automóveis do Brasil Ltda.
Magneti Marelli Sistemas Automotivos Indústria e Comércio Ltda.
Nissan do Brasil Automóveis Ltda.
Peugeot-Citröen do Brasil Automóveis Ltda.
Renault do Brasil S.A.
Rolls Royce Brasil Ltda.
Toyota do Brasil Ltda.
TRW Automotive Ltda
Volkswagen do Brasil Ltda
Volvo do Brasil Veículos Ltda.

Fonte: Site Receita Federal (2015)

2.3 Despachos de Importação

O fluxo de mercadorias do país acontece somente com a autorização das autoridades federais, e tal permissão é concedida através do sistema SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior), ao qual apenas usuários autorizados pela Receita Federal Brasileira (RFB) tem acesso, são usuários deste sistema importadores, despachantes e bancos, por exemplo.

Na figura 1 é apresentado o fluxo de Despacho de Importação (DI):



Fonte: Adaptado de: Receita Federal do Brasil (2014)

A importação de alguns produtos pode ter aprovação automática ou não, dependendo da mercadoria ou condições estabelecidas pelo sistema, quando a aprovação não é automática, é necessário fazer uma Licença de Importação (LI) para a mercadoria. O importador, sabendo que sua mercadoria necessita da LI para prosseguir com a importação, deve fazê-la antes do embarque da mercadoria. Sendo que toda LI deve ser paga pelo importador. E somente depois do deferimento da LI, o importador está autorizado a embarcar sua mercadoria.

Entre o Licenciamento e a Disponibilidade de carga, temos o transporte da mesma, gerando o custo do frete que representa o montante a ser pago para os armadores como remuneração pelo transporte de cargas. O valor do frete pode ser definido pela multiplicação do valor da tarifa pela quantidade, peso ou cubagem da mercadoria, na maioria das vezes é cobrado aquele que resulta em maior receita. Para a formação do preço de frete é levado em conta também fatores como periculosidade da carga, serviços, condições de embarque/desembarque, estiva da mercadoria, combustível, tipos de carga entre outras variáveis.

Segundo Coimbra (2011, p.49) há três modalidades para o pagamento de frete: *Freight pre-paid* (frete pré-pago): modalidade na qual o pagamento é feito na origem, anterior ou imediatamente após o embarque*; Freight collect*: o pagamento é feito em qualquer momento do transporte da carga, sendo na maioria das vezes no país de destino, antes de sua liberação e o *Freight payable at destination:* pagamento é feito pelo importador no destino, mas antes de ser liberado.

O Mantra é uma das ferramentas pertencente ao SISCOMEX, na qual o contribuinte devidamente certificado executa atividades restritas ao perfil em que está habilitado, tendo acesso a informações sobre cargas transportadas para dentro e fora do país e alimentando o sistema com informações pertinentes a mercadoria. É através desse sistema que o depositário informa a RFB a disponibilidade da carga e que o valor devido foi recolhido sob sua responsabilidade no terminal, para que o importador possa dar início ao despacho aduaneiro, iniciando-se com o registro da Declaração de Importação (DI) no Siscomex.

Posteriormente ocorre a parametrização, momento em que a mercadoria passa por análise documental pelo AFRFB e é classificada em canal verde, amarela, vermelho ou cinza. A mercadoria só poderá ser retirada do recinto alfandegado para

o transporte até seu destino final quando todas as exigências que se fizerem necessárias sejam atendidas. Após o cumprimento das exigências a carga é considerada desembaraçada e está liberada para ser efetivamente entregue ao seu importador.

2.4 Documentação

Para se realizar uma operação de importação, há diversos documentos envolvidos para identificação e melhor organização de informações condizentes aos produtos transportados, são exemplos desses documentos o Licenciamento de Importação (LI), Despacho de Importacão (DI), Comprovante de Importação (CI), fatura, *packing list* e conhecimento de embarque. Segue no quadro abaixo síntese dos documentos necessários e suas respectivas descrições:

Tabela 4: Resumo de Documentos necessários para Importação.

Responsável pela Emissão	Documento	Descrição
Importador	LI	Documento emitido pelo importador através do SISCOMEX antes do embarque da mercadoria, sendo obrigatório nas importações com isenção de impostos.
	DI	Documento submetido a análise fiscal. É a base do despacho de importação. Todas as importações necessitam de DI, pois compreende o conjunto de informações comerciais, cambiais e fiscais necessárias à análise da operação. Permite o início do processo de desembaraço, com a consequente liberação da mercadoria importada.
	CI	Documento que confirma a nacionalização da mercadoria e do pagamento de impostos (quando exigíveis).
Exportador	Fatura	Documento de natureza contratual que descreve a operação de compra e venda entre o importador e exportador. Deve conter: nome e endereço, completos do exportador e importador; especificação das mercadorias, marca, numeração, volume, peso bruto, forma de pagamento e etc.
	Packing List	Documento de embarque que relaciona detalhadamente todas as mercadorias embarcadas e auxilia instruindo seu embarque e desembaraço
Transportador	Conhecimento de Embarque	Documento para transporte com especificações convencionadas em protocolos internacionais, funciona como um contrato de transporte representando título de propriedade da mercadoria e recibo de entrega da carga ao transportador.

Fonte: Adaptado de Manual de Importação UNESP (2003)

Sendo a DI o documento sujeito a fiscalização na fase de parametrização, cabe maior explanação sobre seu conteúdo e importância. A DI contém todas as informações da mercadoria, classificação fiscal, identificação, origem, fornecedor, importador, entre outras e é constituída pela via original do conhecimento de carga; via original da fatura comercial assinada pelo exportador; *packing list* e outros possíveis documentos que possam ser exigidos dependendo de legislação específica ou acordos previamente firmados, como MIC/DTA e certificado de origem. A seguir, descrição breve dos documentos exigidos em DI:

- Conhecimento de Carga: documento emitido pelo transportador contendo informações da mercadoria, descreve a operação de transporte, a contratação do transporte internacional, comprova o recebimento da mercadoria na origem e a obrigação do transportador de entregá-la em seu destino.

- Fatura comercial: documento de natureza contratual que descreve a operação de compra e venda entre o importador brasileiro e o exportador. O documento deve conter: nome e endereço, completos do exportador e importador; especificação das mercadorias em português ou em idioma oficial do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, se em outro idioma, acompanhada de tradução em língua portuguesa, contendo as denominações próprias e comerciais; marca, numeração e, se houver, número de referência, quantidade, categoria e peso bruto dos volumes; peso líquido, assim considerado o da mercadoria livre de todo e qualquer envoltório/embalagem; país de origem, aquele onde a mercadoria é produzida ou onde tiver ocorrido a última transformação substancial; país de aquisição, que é considerado aquele pelo qual a mercadoria foi adquirida para ser exportada; país de procedência, considerado aquele onde se encontrava a mercadoria no momento de sua aquisição; preço unitário e total de cada gênero de mercadoria e, se houver, o montante e a natureza das reduções e dos descontos concedidos ao importador; frete e demais despesas relativas às mercadorias especificadas na fatura e INCOTERM.

2.5 INCOTERM

INCOTERM: São os Termos Internacionais de Comércio, definem até qual etapa do transporte da carga o vendedor e o comprador tem sua ação em modalidades preestabelecidas. Em janeiro de 2011 entrou em vigor a versão dos INCOTERMs 2010, a qual contém 11 modalidades diferentes, duas a menos da versão anterior. No novo modelo foram inseridas as modalidades DAT e DAP e retiradas as modalidades DAF, DES, DEQ e DDU. Lembrando que se as duas partes estiverem de acordo as modalidades não incluídas na nova versão podem ser utilizadas. Segue abaixo, no quadro 1, detalhamento dos INCOTERMs versão 2010:

Tabela 5: INCOTERMS

INCOTERM	DESCRIÇÃO
EXW	EX WORKS/ Na origem: vendedor se limita a entregar a mercadoria no domicílio do comprador, no prazo estabelecido, sem responsabilidade sobre o desembaraço de exportação nem pelo carregamento da mercadoria
FCA	Free Carrier/ Livre no transportador: vendedor cumpre sua obrigação quando entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, ao transportador ou a quem estiver endereçada pelo comprador no local nomeado do país de origem.
FAZ	FREE ALONGSIDE SHIP/Livre ao lado do navio: vendedor encerra sua ação no momento em que a mercadoria é posicionada, desembaraçada para exportação ao longo do costado do navio que fará o transporte da mesma, no porto de embarque definida pelo comprador.
FOB	FREE ON BOARD/Livre a bordo: obrigação do vendedor se encerra quando a mercadoria, já desembaraçada para a exportação é entregue e posicionada a bordo do navio no porto de embarque, indicados pelo comprador, dentro do período combinado. Exclusivo para transporte aquaviário.
CFR	COST AND FREIGHT/Custo e frete: o vendedor arca com as obrigações, riscos previstos da operação FOB e outros custos necessários para entregar a mercadoria até o porto de destino, além de contratar e pagar o frete do transporte.
CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT/Custo, Seguro e Frete: o vendedor arca com as obrigações, riscos previstos da operação FOB, seguro e outros custos necessários para entregar a mercadoria até o porto de destino, além de contratar e pagar o frete do transporte.
CPT	CARRIAGE PAID TO/ Transporte pago até: vendedor se responsabiliza pelas obrigações e riscos previstos para o termo FCA, além de contratar e pagar o frete e outros custos necessários para entregar a mercadoria até o destino acordado.
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO/ Transporte e seguros pagos até: vendedor se responsabiliza pelas obrigações e riscos previstos para o termo FCA, além de contratar e pagar frete e seguro mais outros custos necessários para entregar a mercadoria até o destino acordado.
DAT	

	DELIVERED AT TERMINAL/ Entregue no terminal: vendedor encerra sua obrigação quando deixa a carga a disposição do comprador no prazo acordado num terminal previamente determinado, faz o desembarque da carga do veículo, mas não desembaraça para importação.
DAP	DELIVERED AT PLACE/ Entrega no local: vendedor se responsabiliza pelas despesas e riscos até o momento da entrega da carga dentro do navio no porto de destino, mas não arca com as despesas do descarregamento, do desembaraço para importação do país de destino.
DDP	DELIVERED DUTY PAID/Entregue com direitos pagos: vendedor se responsabiliza por tudo até a entrega no destino especificado pelo importador. É de sua competência arcar com todas as despesas de importação e exportação da mercadoria, apenas o descarregamento é de responsabilidade do importador.

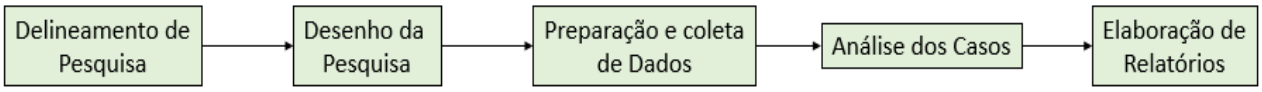
Adaptado de Manual do Comércio Exterior (2014)

- *Packing List*: Também conhecido como romaneio de carga, é o documento de embarque que relaciona detalhadamente todas as mercadorias embarcadas, e seus componentes. O romaneio tem o objetivo de informar minuciosamente como a mercadoria está apresentada, a fim de facilitar a identificação e localização de qualquer produto dentro de um lote, além de facilitar a conferência da mercadoria por parte da fiscalização.

3. Metodologia

A elaboração da metodologia é norteada pelo fluxo apresentado por Branski na qual são explicitadas cinco etapas para elaboração da metodologia, sendo elas o delineamento da pesquisa; desenho da pesquisa; preparação e coleta de dados; análise dos casos e elaboração de relatórios. Segue abaixo figura 2 apresentando o fluxo:

Figura 2: Fluxo de Metodologia de Pesquisa.



Fonte: Adaptado de Branski *et al* (2010)

O Delineamento da pesquisa se refere a definição do tema. O tema foi definido a partir do contato que a autora do trabalho tem com o processo de importação, com o objetivo de explanar o processo e apontar possíveis oportunidades no mesmo, em questões de custo, tempo, burocracia e exigência alfandegária para finalmente propor melhorias aos mesmos.

O desenho da pesquisa é desenvolvido primeiramente na fase de preparação e coleta de dados com auxílio de profissionais atuantes na área, que cientes do trabalho e da finalidade do mesmo fornecem as informações necessárias. É feita coleta de dados e em seguida análise dos mesmos, afim de identificar os gargalos, momento no qual são decididos quais dados seriam pertinentes ao trabalho. Para a coleta de dados existem diversas fontes como artigos, sites e livros. A primeira etapa de coleta de dados foi feita principalmente em site da Receita Federal Brasileira no espaço reservado a etapa de desembaraço aduaneiro e em livros, em seguida os dados são organizados seguindo o fluxo de desembaraço aduaneiro, a fim de identificar possíveis gargalos no processo.

Para a etapa de preparação é necessário agendar um horário com o contato para discussão de quais informações são interessantes para o trabalho, caracterizando entrevista semiestruturada. As entrevistas com os dois participantes foram agendadas, tiveram duração de aproximadamente uma hora cada e fluíram normalmente. A primeira entrevista foi feita com consultor de importação, bacharel em Negócios Internacionais pela Universidade Metodista de Piracicaba e Mestrado em

Pesquisa Operacional pela Universidade Estadual de Campinas. Os dados informados foram de grande ajuda para o trabalho, foram levantadas questões importantes que interferem de forma significativa o desempenho de sua função, entretanto, eram dados generalizados e sem causa explícita. O segundo entrevistado, graduado em Gestão do Comércio Internacional e Mestre em Pesquisa Operacional ambos pela Universidade Estadual de Campinas, forneceu mais detalhes sobre o processo, pois foram explanados os motivos causadores dos gargalos apontados. Ambos profissionais têm vasta experiência profissional em comércio exterior, principalmente no processo de importação.

A análise dos casos é uma importante etapa no desenvolvimento da metodologia e envolve três pontos principais que são: a análise dos dados, apresentação de dados e formulação de propostas e definir conclusão. Para análise de dados é feito levantamento de dados de fontes diversas para comparar informações e evitar distorções, as principais fontes são livros e dados fornecidos pelo entrevistado. A apresentação dos dados é feita de forma a facilitar a identificação dos gargalos no processo, principalmente com elaboração de fluxogramas. E finalmente, para a formulação da proposta são levantadas as dificuldades apontadas no início da pesquisa comprovando as oportunidades identificadas e apresentando sugestões para melhoria do processo. Essa é a base para o delineamento da conclusão, momento em que os principais pontos do trabalho são explicitados novamente, bem como a proposta de solução para os mesmos e os pontos mais relevantes encontrados no estudo de caso.

4. Desenvolvimento dos Resultados

4.1 Perfil do Setor Automotivo Brasileiro

A indústria automotiva chegou ao Brasil em meados de 1950, devido as políticas de abertura econômica adotadas pelo então presidente Juscelino Kubitschek, com a finalidade de atrair capital estrangeiro através de isenção de impostos e incentivos econômicos para as grandes indústrias. Foi neste momento que diversas montadoras como Ford, General Motors e Volkswagen instalaram suas primeiras unidades no Brasil. As políticas adotadas resultaram em mais de 60.000 veículos até o fim dos anos 60, tornando o Brasil o maior parque industrial da américa latina. Nos anos seguintes com o grande crescimento do setor e da importação de modelos estrangeiros, outros fabricantes como Peugeot, Citroen e Renault também vieram ao Brasil.

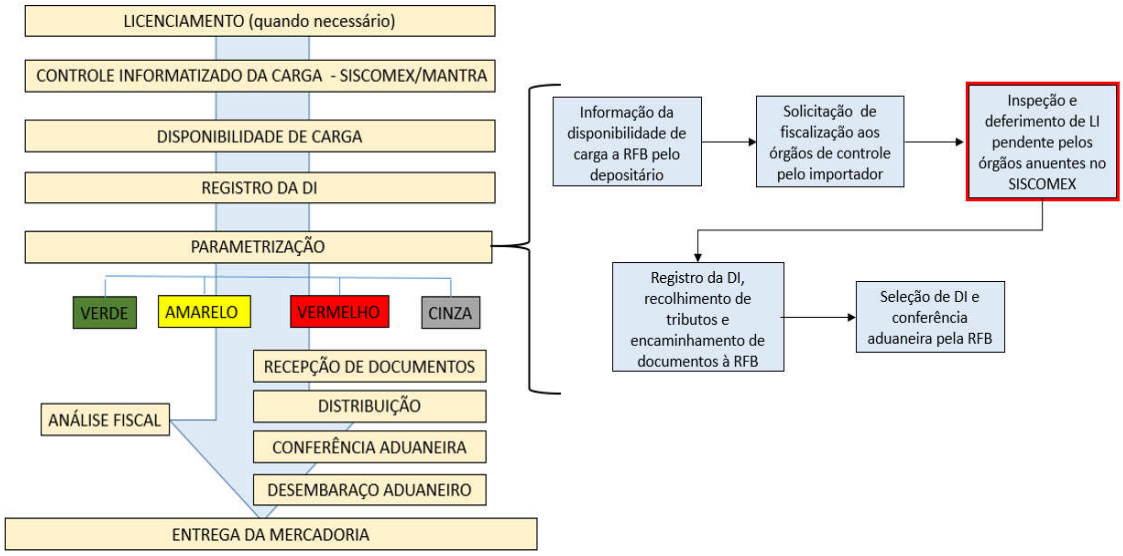
No período de 2002 até 2011 a produção de veículos deu um salto de 1,63 milhão para 3,41 milhões de unidades, em porcentagens resulta em aproximadamente 108,5% de aumento. A partir de 2004 que o setor experimentou um crescimento agressivo, com seu auge em 2007, quando o Brasil alcançou a marca de 7º maior produtor de veículos do mundo. Neste ano o setor obteve participação expressiva na economia brasileira, sua participação no PIB chegou a 5,4% e gerando cerca de 1,3 milhões de empregos diretos e indiretos na cadeia automotiva.

O setor se manteve produtivo até 2009 quando houve pequena retração na produção devido à crise financeira americana, no ano seguinte, houve recuperação de 10%, entretanto em 2011 com os reflexos da crise o setor retraiu apresentando evolução de 0,7%. Nos anos seguintes o trabalho conjunto entre ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), FENABRAVE (Fundação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) e governo tentam estimular o mercado e economia interna através de redução do IPI. Atualmente com o cenário de contração do mercado a produção de veículos diminuiu, os resultados do primeiro trimestre de 2015 apontam retração de 17,5% comparado ao mesmo período de 2014, este é o menor nível para o período desde 2007.

4.2 Resultados obtidos

A figura seguinte ilustra o processo de importação para o setor automotivo, destacando o gargalo mais significativo dentro do processo:

Figura 3: Fluxo de Importação - Gargalo



Adaptado site Receita Federal Brasileira (2015)

A etapa em destaque representa parte do processo que contém gargalos apontados como principais causadores de atrasos para a liberação de mercadoria nos últimos dois anos nos recintos alfandegados localizados a sudeste do país.

A seguir serão discutidas as principais causas para o entrave apontadas por profissionais atuantes na área.

O primeiro ponto a ser identificado seriam os documentos necessários para a conferência documental. A lista de documentos exigidos para importar peças para o Brasil é extensa e não pode conter falha, entretanto em meio aos inúmeros documentos há diversas informações repetidas e de baixa qualidade, dificultando o trabalho dos AFRFB´s. Por outro lado há também as exigências impostas pelos mesmos, que são julgadas como desproporcionais para aqueles que precisam provê-la.

Outro ponto a ser analisado é a conferência física também realizada pelos AFRFB´s. Por se tratar de um processo que deve ser feito pessoalmente pelo fiscal, está sujeito a diversas falhas, começando pela distribuição de processos, que é feita manualmente e leva mais tempo para ser dividida entre os AFRFB's, existem também problemas com a despadronização de horários, que ocasionam falta e atraso em muitos dos atendimentos, o que leva a outro problema citado, a corrupção. Outra

questão apontada são os casos em que as mercadorias que não são da alçada de conhecimento do fiscal, obrigando-o a solicitar laudo pericial, processo em que um especialista na área é chamado para verificar a conformidade da mercadoria e há também problemas com a demora na deliberação após a conferência que eleva o custo de armazenagem.

A dificuldade na interpretação da legislação também foi apontada como um fator que dificulta o processo, tanto para os importadores quanto para os agentes da RFB, isso se deve ao fato da legislação estar dividida entre diversos decretos, portarias, leis e atos declaratórios mesmo sendo orientada principalmente pelo RA ainda deixa dúvidas em sua interpretação.

A falta de estrutura do país, de forma geral para realizar as operações também é colocada em pauta, falta de espaço nos terminais para armazenagem e movimentação de contêineres, de máquinas como balanças e scanners mais tecnológicos para realizar o serviço, qualidade das rodovias, as poucas opções de modal para o transporte de insumos e as poucas opções de rotas são problemas que afetam os importadores brasileiros.

A quantidade de sistemas utilizados para interligação nos processos e inserção de informações também foi apontada como um problema impactante para os profissionais da área. Necessita-se de acesso a diversos sistemas para realizar uma operação de comércio exterior e ainda dentre esses diversos sistemas há repetição de informações, que podem levar a perda de um regime para a empresa. Paralelamente, vêm as dificuldades com instalação, utilização e atualização dos sistemas que exigem maior esforço da área de tecnologia da informação, gerando maiores gastos para a empresa.

4.3 Análise dos Resultados

A partir dos resultados obtidos, de forma geral, fica explícito o desalinhamento entre os órgãos governamentais. Nota-se que há ainda falta de organização, integração e estrutura entre os agentes participantes nas operações relacionadas ao comércio exterior. Essa observação pode ser feita levando em conta a quantidade de diferentes sistemas e documentos envolvidos em uma operação de importação e os problemas de estrutura básica existentes. Segundo Sosa (1999, p.30) “A dispersão responde pela menor eficácia relativa do sistema, especialmente em termos de definição de competências e nível de autoridade”.

O governo vem trabalhando para sanar essa dificuldade através do Programa Portal Único que visa a reformulação dos processos de comércio exterior buscando desenvolver processos eficientes, integrados e harmonizados com os agentes do setor público e privado, almejando até 2016 a diminuição de 38% no tempo para exportar e de 41% no tempo para importar. O Programa de Investimento em Logística também entra como solução, uma vez que consiste em diversos projetos voltados à logística em parceria com empresas privadas como aumento da malha ferroviária e rodoviária e maiores investimentos para a modernização de portos e aeroportos de todo o país. Apenas no setor rodoviário, o programa prevê concessão de 7 mil quilômetros de rodovias, totalizando um investimento estimado em 46 bilhões de reais. O sucesso desses dois programas impactaria de forma significante os profissionais da área, pois soluciona parte dos problemas que demandam mais esforços.

Referente a legislação, que deveria ser o elemento a dar suporte à toda operação, mas que acaba tornando-se reflexo dessa desarticulação (Sosa, 1999) a solução paliativa encontrada pelo governo para ordená-la foram os Manuais Aduaneiros, que estão publicados no site da Receita Federal Brasileira, servindo como um guia de informações básicas para determinadas operações de comércio exterior. Entretanto, sem a definição exata de objetivos e nível de interferência de cada órgão o encadeamento do sistema não será executado da forma esperada, gerando apenas elementos internos repetitivos agravando a situação de confusão organizacional.

Os problemas com documentação e falha nas informações fornecidas acontecem, pois, a área de comércio exterior dentro das empresas funciona como área suporte, uma vez que o desembaraço aduaneiro não faz parte de seu *core business,* os erros são cometidos por questões de *compliance* mal interpretadas ou desconhecidas. Encontrar profissionais capacitados e formados em comércio exterior também é uma dificuldade, já que é um curso novo e oferecido em poucas instituições. Informações incompletas ou desqualificadas no momento da parametrização são colocadas em exigência, ou seja, é necessário informar os dados exigidos pelo fiscal para então liberação da mercadoria. Caso contrário, a mercadoria continua parada no recinto alfandegado e gerando custos de armazenagem. Há empresas que julgam tais exigências desproporcionais, entretanto são obrigadas a fornecer os dados solicitados.

As questões de desembaraço são mais delicadas, pois é o momento da verificação da conformidade das mercadorias e envolvem procedimentos realizados

diretamente pelos AFRFB, o que pode levar a fraude nesta parte do processo devido ao controle que os AFRFB tem sob a ordem das vistorias e o resultado das mesmas, é possível que o responsável pela carga tenha interesse em liberá-la rapidamente. Duas providências que poderiam ser tomadas para evitar a corrupção de funcionários e fraudes, seriam a troca de oficiais para realizar a verificação, ao invés de oficiais da Receita Federal Brasileira poderiam ser alocados oficiais que não estão relacionados a mesma e a informatização do processo, para evitar ao máximo o contato face a face dos agentes envolvidos.

Os custos de importação de importação identificados são custo da mercadoria, custo para licenciamento da importação (quando necessário), custo logístico na origem, custo com taxa de seguro, custo logístico no destino e custo no recinto alfandegado (como armazenagem, movimentação de container, inspeção e etc.), adiciona-se ainda o valor dos impostos (IPI, II, PIS/CONFINS, ICMS) completando os gastos com importação. Esses valores são incorporados ao preço final do produto, pois aumentam os dispêndios da empresa. Salienta-se que a carga tributária brasileira é uma das maiores do mundo, justificando o alto valor dos produtos importados. A exemplo da situação, segundo o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação, os impostos representam 35,27% do valor de um carro popular no Brasil, enquanto nos Estados Unidos, os impostos representam apenas 6,5% do valor.

As consequências dos problemas expostos são diversas e acabam afetando todas as operações em níveis e etapas diferentes pelo fato dos entraves estarem espalhados ao longo de toda a cadeia da operação. As empresas que necessitam de produtos importados têm sua cadeia de suprimentos planejada e acertada para entregar ao seu cliente o produto desejado na data desejada. Por isso é importante que não haja atrasos ou demoras durante o processo, todas as etapas devem ocorrer conforme planejado.

Juntamente com os problemas expostos está incorporado o fator tempo. Para as indústrias, que mantém suas linhas de produção funcionando ininterruptamente de forma planejada para atender os objetivos estabelecidos, a interrupção da produção atrasa todo o *schedule* impactando de forma negativa a empresa. Por isso, todos os processos são desenvolvidos considerando-se um período definido para cada etapa. Atualmente, segundo dados da Receita Federal, o tempo total gasto em um processo de importação é de 17 dias mais o tempo de transporte, tempo muito longo para as

indústrias que encontram na otimização de seus processos internos uma solução para compensar o tempo da importação.

Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) e da Receita Federal, existem hoje no Brasil 19 empresas montadoras de veículos. Destas 19 empresas, sete encontram-se habilitadas no Linha Azul, apesar das exigências impostas. Demonstrando a dificuldade de manter-se no regime aduaneiro especial. Segue abaixo quadro resumido dos principais problemas apontados, suas causas e possíveis soluções:

Tabela 6: Tabela Resumo de causas e efeitos dos entraves apontados

Problema	Causa	Possível solução
Desalinhamento entre órgãos governamentais	Falta de organização e definição de funções	Definição de função e objetivo de cada órgão.
Documentação - qualidade da informação e repetição de dados	Comércio exterior dentro da empresa funciona como área suporte. Os responsáveis por preencher os documentos não são devidamente qualificados.	Terceirização da área de comércio exterior, cursos de especialização em comércio exterior.
Sistemas utilizados para operação	A estrutura do atual sistema tem sua base desenvolvida em 1990 e não acompanhou as mudanças para atender às novas exigências	Programa Portal Único almeja a integração dos sistemas utilizados
Compreensão da legislação	A legislação que norteia o comércio exterior está dissolvida em diversas leis e decretos, dificultando sua interpretação.	Há disponível no site da Receita Federal os Manuais Aduaneiros para orientação nos processos de comércio exterior
Exigência Alfandegárias	Informações incompletas ou de baixa qualidade	Terceirização da área de comércio exterior, cursos de especialização em comércio exterior
Fraudes	Interesse do responsável pela carga em liberá-la com urgência	Evitar contato direto entre AFRFBs e responsáveis pela carga. Encarregar outro oficial para verificação de carga. Informatização do processo
Logística	Pouco investimento em estruturas de transporte no país. Falta de opção de modais.	Programa de Investimento em Logística
Custos e Impostos	São gastos inerentes ao processo de importação, não podem ser evitados.	Redução de impostos em parceria com o Governo
Tempo	Demora no processo de importação.	Otimização de processos internos, aderência a regimes aduaneiros especiais

A dificuldade em lidar com esses fatores de forma harmoniosa acaba prejudicando o as empresas ao ponto que o produto perde competitividade no mercado e mais do que isso, como lembra Sosa (1999) o universo aduaneiro transpõe as fronteiras internas, as dificuldades aqui encontradas são percebidas pelos parceiros comerciais estrangeiros, que identificando dificuldade de fluidez no processo pode ocasionar alteração nos custos de operação ou até mesmo na fixação de preços externos.

5. Conclusão

Neste trabalho foram abordadas as dificuldades no processo de importação brasileiro, mais especificamente no que se refere a aduana nos fatores custos, impostos, documentação, tempo e exigências alfandegárias. Atendendo o objetivo proposto no começo do mesmo. Foi possível ter visão do processo de importação, dos principais gargalos no processo e também das providências que estão sendo tomadas pelo governo para sanar os mesmos.

Do trabalho, é possível concluir que o processo de importação brasileiro carece em diversos aspectos. É identificado como principal causa dos problemas a falta de integração entre os órgãos participantes do processo, gera-se muita burocracia e repetição de informações desnecessárias em relação aos documentos e *input* de dados nos diversos sistemas envolvidos na operação, que aumentam a propensão a equívocos e leva a outro problema analisado, as exigências alfandegárias. Uma vez que a informação é repassada erroneamente, é possível que ela seja colocada em exigência por divergência de informações ou descrição insuficiente da mercadoria, causando maiores transtorno e gastos para a empresa.

Os custos e tempo para realização do processo são relativamente altos quando comparados a outros países, principalmente pela carga tributária incidente sobre os produtos importados e pela forma em que o processo é estruturado como é descrito anteriormente.

Em conjunto aos fatores propostos a serem analisados, existem outros problemas relacionados as condições para realização dos processos de importação, como as estruturas dos recintos alfandegados (balanças, *scanners*, *stackers*, espaço para movimentação de cargas, rodovias, ferrovias e etc); problemas de compreensão da legislação por parte das empresas e dos AFRFBs e fraudes.

A exemplo das providências que estão sendo tomadas pelo governo para amenizar a oneração sobre produtos fabricados no Brasil, estão os regimes aduaneiros especiais, desenvolvidos para incentivar a exportação através de isenção ou suspensão de impostos e direcionamento das mercadorias diretamente para canal verde na parametrização, que acaba auxiliando também na redução do tempo para liberação da carga. Entretanto, como demonstrado no trabalho, apenas 7 das 19 montadoras situadas no Brasil estão habilitadas no Linha Azul, enfatizando a dificuldade para se manter no mesmo.

Além dos regimes aduaneiros especiais, para a solução dos problemas citados, está em fase de implementação o Programa Portal Único, que simplificaria de forma significativa todos os processos de comércio internacional e solucionaria de forma eficaz o principal problema apontado no trabalho. Os benefícios do programa seriam a maior transparência entre os intervenientes, a integração dos atuais sistemas, apresentando informações de uma única vez e simplificação no acesso a informações através de base dados comum a todos os intervenientes. Existe também o Programa de Investimento em Logística, que o governo está desenvolvendo em parceria com empresas privadas atraindo investidores para melhorar a estrutura de portos e aeroportos, de estradas, rodovias e malhas ferroviárias através de concessões para melhor manutenção dos mesmos. Os dois programas se desenvolvidos conforme objetivo estipulado certamente trarão benefícios expressivos para as montadoras. Pois, direta ou indiretamente, todos os problemas inerentes a aduana e logística acabam afetando a cadeia produtiva das empresas e consequentemente o preço final dos produtos que um dos fatores que define a competitividade de mercado das indústrias.

É possível perceber a preocupação do governo em relação aos problemas de comércio exterior e esperar que nos próximos anos os impactos dos programas desenvolvidos sejam notados no dia a dia daqueles que trabalham com importações, como sugere Sosa (1999), o Estado deveria auxiliar nos interesses das empresas, descomplicando procedimentos, desimpedindo canais logísticos, estabelecendo regras eficazes e ainda mais agindo na base dos atuais problemas, com maior preocupação no desenvolvimento, obtenção de conhecimento aduaneiro e sua disseminação.

Concluindo, o Brasil é um dos países que mais atrai investimentos estrangeiros, mesmo com as atuais disfunções em seu sistema aduaneiro consegue atrair investidores devido ao seu grande potencial de mercado doméstico, disponibilidade de parques para produção tanto de veículos como de sistemas e componentes isolados, base sólida de engenharia automotiva, disponibilidade de mão de obra e sistema financeiro de apoio às vendas. Pode-se firmar que o atual cenário está prestes a melhorar e certamente, só trará mais desenvolvimento para o país.

Referências:

ANFAVEA. Desempenho da Indústria Automobilística Brasileira Abril/2015. Disponível em: <http://automotivebusiness.anankecdn.net.br/pdf/pdf_327.pdf> Acesso em 15.abr.2015

BRANSKI, R. M.; ARELLANO, R.C.F; LIMA JR, O. F. Metodologia de Estudo de Casos Aplicada à Logística. In: XXIV ANPET Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, 2010, Salvador.

BRASIL. Governo Federal. Programa de Investimento em Logística. Disponível em: <http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3> Acesso em 19.mai.2015

BRASIL. Portal Siscomex. Programa Portal Único de Comércio Exterior. Disponível em: <http://portal.siscomex.gov.br/conheca-o-portal/programa-portal-unico-de-comercio-exterior> Acesso em 14/05/2015

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2009/dec6759.htm/t_blank> Acesso em 17.set.2014

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Decreto nº 3.611, de 28 de setembro de 2000.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Manual de Despacho de Importação. Disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/despacho-de-importacao-di> Acesso em 10.mai.2014

COIMBRA, Delfim. O Conhecimento de Carga no Transporte Marítimo. 4ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação. Impostos representam cerca de 35%do valor do carro popular no Brasil. Disponível em: <https://www.ibpt.org.br/noticia/1781/Impostos-representam-cerca-de-35-do-valor-do-carro-popular-no-Brasil>. Acesso em: 31.mai.2015

KEEDI, Samir. ABC do Comércio Exterior. 4ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

MORINI, Cristiano et all. Manual do Comércio Exterior. 2ª ed. Alínea, 2011.

SOSA, Baldomir Roosevelt. Temas Aduaneiros: Estudos sobre os Problemas Aduaneiros Contemporâneos, 1999

UNESP- Universidade Estadual Paulista. Manual de Importação da UNESP. Universidade Estadual “Julio Mesquita Filho”. Pró-Reitoria de Administração, 2003.