

2012

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO  
TECNOLÓGICA PAULA SOUZA**

**ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL JUSCELINO  
KUBITSCHECK**

**TRABALHO DE COCLUSÃO DE CURSO**

**TRÂNSITO ADUANEIRO  
PORTO SECO  
BENEFÍCIOS NA IMPORTAÇÃO**

**DEZEMBRO DE 2012**



**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA  
PAULA SOUZA**

**ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL JUSCELINO KUBITSCHECK**

**Trânsito Aduaneiro Porto Seco  
Benefícios na Importação**

**TÉCNICO EM LOGÍSTICA**

**DIADEMA  
2012**

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA  
SOUZA**

**ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL JUSCELINO KUBITSCHECK**

**DAMIÃO RUFO COSTA  
ELISANGELA BUENO DE MIRA  
ENALDO SOARES VIEIRA  
LOURDES BATISTA RUFO COSTA  
PETERSON DE OLIVEIRA**

**Trânsito Aduaneiro Porto Seco  
Benefícios na Importação**

Trabalho de aproveitamento do  
curso técnico de Nível Médio de Técnico de  
Logística sob a orientação de Cecília Tozzi

**DIADEMA  
2012**

DAMIÃO RUFO COSTA  
ELISANGELA BUENO DE MIRA  
ENALDO SOARES VIEIRA  
LOURDES BATISTA RUFO COSTA  
PETERSON DE OLIVEIRA

Trânsito Aduaneiro Porto Seco  
Benefícios na Importação

Comissão Julgadora

---

Orientador e Presidente

---

Examinador (1)

---

Examinador (2)

---

Aprovada em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2012

Diadema  
2012

## **DEDICATÓRIA**

Dedicamos este trabalho as pessoas que não tiveram a oportunidade de obter uma boa formação acadêmica, mais que se mantiveram honestas, nos educaram e que sempre nos incentivaram a seguir em frente. A nossos Pais.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradecemos primeiramente a Deus por nos guiar e nos dar forças nos momentos de fraqueza, aos amigos de grupo que se empenharam ao longo de dois anos apesar do cansaço e das noites mal dormidas, aos familiares que entenderam nossas ausências ao longo do curso, ao grupo de professores que nos guiaram até aqui, pela paciência e a vontade de sempre querer passar adiante a dádiva do saber.

Damião Rufo Costa  
Elisangela Bueno de Mira  
Enaldo Soares Vieira  
Lourdes Batista Rufo Costa  
Peterson de Oliveira

Um agradecimento especial para meus pais que me ensinaram que o caminho da verdade e educação sempre nos leva ao que buscamos. A minha amada noiva Juliana Braguim Azevedo que tornou possível o início, meio e por hora fim desse curso.

Enaldo Soares Vieira

## **EPIGRAFE**

“Uma pequena negligência pode aumentar os mal-entendidos: Pela falta de um cravo, perdeu-se a ferradura, pela falta da ferradura perdeu-se o cavalo, e pela falta do cavalo o cavaleiro se perdeu”.

*Benjamin Franklin*

## RESUMO

Os Portos Secos tem se tornado cada vez mais uma tendência a ser seguida na logística moderna. Segundo dados do crescimento da importação no Brasil segundo CNI (Confederação Nacional das Indústrias) o fluxo das importações foi de 19,8% em 2011, aumento de 1% em relação ao último ano, com isso nota-se uma possibilidade de crescimento nos serviços de dos Portos Secos, no entanto há muitas barreiras quanto a esse serviço. Uma delas é o Desembarço Aduaneiro, para entender como funciona, identificar as melhores vantagens, buscamos os conhecimentos das leis vigentes da Aduana, através desse estudo desenvolvemos um artigo que mostrará as vantagens de uso do Porto Seco para importadores.

Palavras Chave: Porto Seco; Aduana; Importação.

## **ABSTRACT**

The Dry Ports has become increasingly a trend to be followed in modern logistics. According to the growth of imports in Brazil according to CNI (National Confederation of Industries) the flow of imports was 19.8% in 2011, up 1% compared to last year, it shows a possibility of growth in services of the Dry Ports, however as there are many barriers to this service. One is the Customs Clearance, and to understand how it works and identify the best advantages, seek the knowledge of Customs laws, through this study we developed an article that shows the advantages of using the use of dry port for importers.

Keywords: Dry Port, Customs, Import.

## LISTA DE QUADROS

1 TIPOS DE TARIFAS.....	29
2 PREÇOS PORTO SECO (TECONDI).....	33
2.1 PREÇOS PORTO SANTOS (TECONDI).....	33
2.2 PREÇOS PORTO SECO POR CONTAINER (TECONDI).....	33
3 BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA POR SEMESTRE.....	35
4 DISTRIBUIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES.....	35
5 CUSTOS DE IMPORTAÇÕES.....	53
6 CUSTOS PORTO SECO .....	54
7 CUSTOS PORTO DE SANTOS .....	55
8 COMPARAÇÃO DOS CUSTOS.....	56

## LISTA DE FIGURAS

1 GESTOR SYS .....	37
1.2 GESTOR SYS .....	38
1.3 GESTOR SYS .....	39
1.4 GESTOR SYS .....	41
1.5 GESTOR SYS .....	41
1.6 GESTOR SYS .....	42
1.7 GESTOR SYS.....	43
1.8 GESTOR SYS .....	44
1.9 GESTOR SYS .....	45
1.10 GESTOR SYS .....	46
1.11 GESTOR SYS .....	47
1.12 GESTOR SYS .....	48
1.13 GESTOR SYS .....	49
1.14 GESTOR SYS .....	50
1.15 GESTOR SYS .....	51

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
JUSTIFICATIVA.....	15
OBJETIVOS.....	16
METODOLOGIA.....	17
1.CONCEITO DE LOGISTICA E COMÉRCIO EXTERIOR.....	18
2. ADUANA.....	19
2.1 CAMARA DO COMÉRCIO EXTERIO.....	19
2.2 CONSELHO MONETÁRIO NACIONAL.....	20
2.3 SECRETARIA DO COMÉRCIO EXTERIOR.....	20
2.3.1 DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR.....	20
2.3.2 DEPARTAMENTO DE DEFESA COMERCIAL.....	20
2.3.3 DEPARTAMENTO DE NEGOCIAÇÕES INTERNACIONAIS.....	21
2.3.4 DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO E DESENVIMENTO.....	21
2.3.5 SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL.....	21
3. LEGISLAÇÃO ADUANEIRA.....	21
3.1 ESTRUTURA DO REGULAMENTO ADUANEIRO.....	21
4.TRÂNSITO E DESPACHO ADUANEIRO.....	22
4.1 DESPACHO ADUANEIRO.....	22
4.2 REGIMES ESPECIAIS DE TRÂNSITO ADUANEIRO.....	23
4.2.1 IMPORTAÇÃO TEMPORÁRIA.....	23
4.2.2 EXPORTAÇÃO TEMPORÁRIA.....	24

4.2.3 REGIME DE DEPOSITO TEMPORÁRIO.....	25
4.2.3.1 REGIME ESPECIAL DE ENTREPOSTO ADUANEIRO.....	25
4.2.3.2 REGIME ESPECIAL DE ENTREPOSTO INDUSTRIAL.....	25
4.2.3.3 REGIME ADUANEIRO DE DEPOSITO AFIAÇADO.....	25
4.2.3.4 REGIME ESPECIAL DE TRÂNSITO.....	25
4.3 REGIME DRAWBACK.....	25
4.4 FINALIDADES DOS REGIMES ESPECIAIS DE TRÂNSITO ADUANEIRO.....	26
4.5 DIREITOS ADUANEIROS.....	27
4.6 TIPOS DE TARIFAS ADUANEIRAS.....	28
5. PORTO SECO.....	30
5.1 VANTAGENS DOS PORTOS SECOS.....	31
5.2 SOLUÇÕES PARA PEQUENAS EMPRESAS EXPORTADORAS.....	32
5.3 BENEFICIOS PARA EMPRESA IMPORTADORAS.....	32
5.4 CUSTOS DE SERVIÇOS EADI.....	33
6.IMPORTAÇÕES.....	34
7. DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO.....	36
7.1 NOTA FISCAL DE IMPORTAÇÃO.....	37
8. DESEMBARAÇO ADUANEIRO .....	52
9. ESTUDO DE CUSTOS.....	53
9.1 CUSTOS DE IMPORTAÇÃO.....	53
9.2 CUSTOS EADI.....	54
9.3 CUSTOS PORTO DE SANTOS.....	55
9.4 CONCLUSÕES ANALITICA DOS CUSTOS.....	56

10. CONCLUSÃO.....	58
BIBLIOGRAFIA.....	59
APENDICE A (Containeres ou Cofre de Carga).....	60
APENDICE B (Leis e Tributos).....	62

## INTRODUÇÃO

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

## **JUSTIFICATIVA**

O Brasil possui 63 portos secos em funcionamento em todas as regiões do país, sendo 35 unidades em 14 estados, 1 no Distrito Federal e 27 em São Paulo. Com pouco investimento e a deficiência dos setores de portos e aeroportos os portos secos tornou-se um serviço indispensável para a logística. O pouco conhecimento, e as vantagens que o EADI oferece nos levou a realizar esse estudo a fim de explicar e desenvolver um artigo que possa ajudar a entender os processos de desembaraços fiscais e os benefícios que empregam na importação e exportação.

## **OBJETIVO**

O intuito deste Trabalho é uma análise comparativa entre importações, sendo importação comum com armazenagem em recinto alfandegado primário, contra importação com o regime especial de trânsito aduaneiro usando como vantagem a suspensão temporária de tributos nos portos secos, com intuito de avaliar, sanar dúvidas e descobrir se realmente há benefícios financeiros na operação; suas vantagens, desvantagens e o seu desembaraço.

## METODOLOGIA

Devido à grande dificuldade em conseguir uma visita técnica em qualquer Recinto Alfandegado, a elaboração deste trabalho será feita nas análises de dados obtidos em pesquisas exploratórias e descritivas em livros, revistas, artigos, trabalhos acadêmicos, vídeos, e dados obtidos com empresas que prestam serviços na área da logística e de comércio exterior.

Os decretos e leis que serão citados serão de pesquisas realizadas em sites diretamente ligados ao governo: Secretária da Receita Federal e Câmara do Comércio Exterior, comprovando serem fontes confiáveis.

Para auxílio nos cálculos usaremos o Simulador do Tratamento Tributário e Administrativo, disponível no Site da Secretária da Receita Federal do Brasil. Demonstraremos passo a passo como emitir uma nota fiscal de importação usando o programa SYS e auxílio das ferramentas do programa Excel.

Será feito uma análise dos cálculos para comparar se há benefícios em contratar os serviços de um Porto Seco para importações. Os cálculos de custos serão feitos com base no conteúdo acadêmico obtido durante o Curso Técnico de Logística da Instituição ETEC Juscelino Kubitschek.

Para a conclusão dessa pesquisa simularemos um Despacho Aduaneiro de importação para ABS Natural (Acrilonitrilo, Butadieno, Estireno), principal matéria-prima usada na fabricação de produtos plásticos.

"Afinal, para quem anseia obter respostas para suas próprias questões, não é somente aos outros que devemos perguntar."

(Moacyr Castellani Consultor na JB & Associados Gerente de Marketing na Polymek do Brasil).

## **1. CONCEITOS LOGISTICA E COMÉRCIO EXTERIOR**

Utilizado desde a antiguidade, onde os líderes militares encontravam grandes dificuldades em deslocar as tropas, armamentos, comidas e etc. porém, nesta época ainda não se usava o termo “Logístico”, mas admitia-se a necessidade de um planejamento, organização e execução de tarefas. Com o passar dos anos, alguns estudiosos foram aprimorando estas idéias até que chegássemos na década de 50. Devido às dificuldades encontradas na gestão de materiais e entrega de produtos dentro de uma cadeia de abastecimento cada vez mais globalizada, o conceito de logística foi muito mais além, até que chegamos na era tecnológica, com a abertura do mercado mundial a logística se tornou uma importante ferramenta para a redução de custos e para a conquista da tão almejada competitividade mundial. Para que o Brasil pudesse crescer ainda mais no conceito de Comércio Exterior e aumentar sua participação no desenvolvimento interno e globalizado, o Governo Federal está modernizando portos e aeroportos e as empresas investindo em novas formas de implantar uma logística diferenciada e competitiva, para isso foram criados departamentos específicos para fiscalização do Comércio Exterior. Não podemos falar de globalização e comércio exterior sem antes mencionar a importância de um órgão regulamentador que controle e fiscalize o tráfego de mercadoria. Para isso o Brasil utiliza-se da Aduana e suas implicações. Assunto este que veremos a seguir.

## 2. ADUANA

Usamos a palavra aduana pra definir todo o processo de conferência física e tributária de bens materiais para exportação ou importação; local onde a atividade é exercida.

Ing.: customs, customhouse.

Em qualquer nação seja auto-suficiente ou não, sempre haverá necessidade de importar ou exportar seus bens, seja para aquecer a economia local ou pela obrigação do desenvolvimento tecnológico. O ir e vir de mercadorias e pessoas interfere diretamente no modo de vida dos habitantes dessas nações e para manter a ordem e o equilíbrio criaram-se ferramentas para cumprir essas finalidades.

No Brasil os órgãos intervenientes da aduana são: Câmara de Comércio Exterior; Conselho Monetário Nacional; Secretaria de Comercio Exterior; Secretaria da Receita Federal do Brasil; Banco Central do Brasil.

Segundo Rodrigo 2007 “Ao definir que jurisdição dos serviços se estende por todo o território aduaneiro, o Regulamento Aduaneiro dispõe que não há no Brasil áreas livre de fiscalização por parte da Receita federal”.

### 2.1 Câmaras do Comércio Exterior

A CAMEX (Câmara do Comércio Exterior) integra o conselho do governo, é o órgão governamental de maior nível relacionado com o comercio exterior. A CAMEX é integrada pelos ministros: do Desenvolvimento; Indústria e Comercio Exterior; Chefe da Casa Civil; das relações Exteriores; da Fazenda; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e do Planejamento, Orçamento e gestão.

Suas principais atividades é a adoção, formulação e implementação de uma política, visando atividades relativas ao comércio exterior e turismo, que seja capaz de suprir as necessidades entre o setor produtivo e os agentes econômicos.

Suas competências foram definidas no Decreto 4.732, de 10 de junho de 2003.

Dentre elas estão:

- A-** Definir procedimentos e uma política eficaz para inserção competitiva do Brasil na economia internacional;
- B-** Coordenar e orientar os órgãos que possuem competências no comércio exterior;
- C-** Definir normas, procedimentos e diretrizes no âmbito das atividades de importação e exportação por via do sistema administrativo, habilitação de

empresas para a prática do comércio exterior, classificação e padronização de produtos; marcação e rotulagem de mercadorias; origem e procedência.

- D-** Alterar a nomenclatura comum do MERCOSUL.
- E-** Opinar sobre a política de frete e transportes internacionais de portos, aeroportos e de fronteiras.
- F-** Homologar compromissos entre governo e exportador ou importador para eliminar a prática de dumping ou subsídios
- G-** Decidir sobre a suspensão de exigibilidade dos direitos provisórios.

## **2.2 Conselho Monetário Nacional**

O CMN (Conselho monetário Nacional) é o órgão deliberativo máximo do Sistema Financeiro Nacional, sua importância para o comércio exterior está ligada ao câmbio comercial e as reservas brasileiras de divisas. O CMN é integrado pelo Ministro da Fazenda, Ministro de Estado do Planejamento e Orçamento e pelo Presidente do Banco Nacional do Brasil. Compete ao CMN: Disciplinar os instrumentos de política monetária e cambial; Regular as condições de constituição, funcionamento e fiscalizações das instituições financeiras.

## **2.3 Secretaria do Comércio Exterior**

A SECEX (Secretaria do Comércio Exterior) faz parte da estrutura do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior) concentrada em Brasília e Rio de Janeiro atua na formulação e na implantação da política do comércio exterior brasileira, ela está dividida em quatro departamentos: Departamento de Operações de Comércio Exterior; Departamento de Defesa Comercial; Departamento de Negociações Internacionais; Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comercio Exterior.

### **2.3.1 Departamento de Operações de Comércio Exterior**

O DECEX (Departamento de Operações de Comércio Exterior) é responsável pelo desenvolvimento do SISCOMEX, entre suas principais atividades está à deliberação sobre LI (Licença de Impostos), RE (Registros de Exportação), RV (Registro de Vendas), RC (Registro de operações de Créditos) (RC) e Atos Concessórios de Drawback (regime aduaneiro) em que não são cobrados impostos ou insumos das mercadorias a serem exportada).

### **2.3.2 DECOM (Departamento de Defesa Comercial)**

Examina e conduz os pedidos de investigações de dumping e subsídios.

### **2.3.3 DEINT (Departamento de Negociações Internacionais)**

Verifica a participação do Brasil em negociações no comércio exterior, opina e orienta sobre retirada e extensões de concessões comerciais brasileiras em acordo com entidades do setor privado.

### **2.3.4 DEPLA (Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio exterior)**

Promove ações coordenadas com os demais departamentos e com outros órgãos para implementação de políticas definidas para o comércio exterior, ainda promove a coleta de dados, estatísticas, análise e divulgação de informação do comércio exterior tornando de fácil acesso para o público.

### **2.3.5 RFB (Secretaria da Receita Federal do Brasil)**

De âmbito do Ministério da Fazenda atua em duas frentes: arrecadação de tributos federais e controle aduaneiro. Atua em todo o território brasileiro e tem sede em cada estado da federação. Em relação ao comércio exterior é encarregada por toda nacionalização e desnacionalização de mercadorias para importação ou exportação, fiscalização de veículos não só nas fronteiras mais em todo o território nacional.

Na aduana FRB tem duas funções: tributaria e administrativa.

## **3. LEGISLAÇÃO ADUANEIRA**

A legislação aduaneira é composta por todas as leis e regulamentos que digam respeito ao comércio exterior e as normas referente ao controle de entrada e saída de mercadorias e veículos no território nacional, aprovado pelo decreto 5.431 de 22 de abril de 2005, o regulamento foi elaborado visando sistematizar as leis sobre a matéria, um caso a parte a esse regulamento está o MERCOSUL, que seria tratado pelo CAM (Código Aduaneiro do MERCOSUL).

### **3.1 Estruturas do Regulamento Aduaneiro**

O Regulamento aduaneiro está dividido em sete livros:

**A-O** Livro I, “Da Jurisdição Aduaneira e do Controle Aduaneiro de Veículos”, determina a base para que a aduana possa ter o controle de veículos movimentação internacional de mercadorias, incluindo locais onde essas mercadorias possam ser armazenadas.

- B-** O Livro II, “Dos Impostos de Importação e Exportação” trata apenas desses dois tributos: incidência, fato gerador, contribuintes, pagamento e isenções.
- C-** O Livro III, “Dos demais Impostos, Taxas e Contribuições nas importações: IPI, PIS/PASEP, CONFINS e a taxa de utilização do SISCOMEX, não abrangem impostos estaduais como ICMS nem mesmo outros tributos federais como AFRMM.
- D-** O Livro IV, “Dos Regimes Aduaneiros Especiais e Dos Aplicados em Área Especial” regulamento o regime de suspensão parcial, ou total do recolhimento de tributos, visando um aquecimento da economia e fortalecer as estruturas financeiras das empresas brasileiras.
- E-** O Livro V, “Controle Aduaneiro de Mercadoria”, normatiza o despacho aduaneiro, tanto na exportação quanto na importação, Também aborda a fiscalização de mercadorias proveniente de acidentes ou abandono, e ainda define as normais de tráfego postal e de cabotagem.
- F-** O Livro VI, “Das Infrações e Penalidades” define quais as penalidades aplicadas às diversas infrações, sua aplicação e sua graduação.
- G-** O Livro VII, “Do Crédito Tributário, do Processo Fiscal e do Controle Administrativo Específico” sobre as normas do lançamento de crédito tributário, decadência, prescrição, processo fiscal, processo de aplicação fiscal, fiscalização dos direitos antidumpings.

#### **4. TRÂNSITO E DESPACHO ADUANEIRO**

Trânsito aduaneiro é o procedimento de movimentação de bens importados ou para a exportação sobre conferência tributária de âmbito da Secretária da Receita Federal no território nacional, com intuito de cobrar ou ausentar os tributos e taxas pertinentes a essas operações. Todos os bens materiais em trânsito aduaneiro estão sujeitos as diversas normas fiscais, conferências, e trâmite que a elas são impostas no início de sua negociação.

##### **4.1 Despachos Aduaneiro**

Trânsito Aduaneiro e Despacho Aduaneiro são termos próximos, logo são confundidos como se tratasse da mesma operação. A diferença é que trânsito aduaneiro

seriam as ferramentas a serem usadas para executar o despacho aduaneiro dentro das leis vigentes. Quando nos referimos a despacho aduaneiro, estamos falando de importar ou exportar um bem sobre fiscalização da aduana.

Exemplo de despacho aduaneiro:

Ao exportar 1 tonelada de couro para o Japão sobre o Regime Especial de Transito Aduaneiro ou (EADI), teríamos que gerar uma DdE, (Declaração de Exportação), nesta declaração há todos os dados sobre o transito aduaneiro a ser seguido: Imposto de Exportação (couro, varia entre 2 a 4 %), INCOTERMS que neste caso seria FOB (Free On Board) reduzindo os custos com despesas do modal, e o regime aduaneiro escolhido, neste caso Regime Especial de Transito Aduaneiro (EADI) Porto Seco.

Esse é um exemplo básico de despacho aduaneiro. Porém há diversos caminhos e regras a serem seguidos quando importa ou exporta algo, é neste momento que entra os Regimes Aduaneiros.

## **4.2 Regimes Especiais de Trânsito Aduaneiro**

Tem como objetivos desonerar a alta carga tributária e facilitar as negociações brasileiras. Para um melhor entendimento podemos dividir os diversos regimes em quatro grupos: Importação Temporária; Exportação Temporária; Deposito Temporário e Trânsito Especial.

### **4.2.1 Importação Temporária**

O objetivo é permitir a importação de bens matérias para utilização temporária no país por um determinado tempo com isenção de impostos, seja para transformação, desenvolvimento tecnológico, utilização econômica, ao termino do prazo a mercadoria deve retornar ao seu país de origem. Geralmente é aplicado em veículos em exposição equipamento para shows obras de arte dentre outros. Esse regime suspensivo tem como objetivo favorecer a importação de bens para atender a interesses nacionais de ordem econômica, científica, técnica, social, cultural etc. São condições básicas para aplicação do regime: Constituição das obrigações fiscais em termo de responsabilidade;

- A-** Utilização dos bens dentro do prazo fixado e exclusivamente nos fins previstos;
- B-** Identificação dos bens;
- C-** Importação sem cobertura cambial

#### 4.2.2 Exportação Temporária

Caracterizado também como um regime aduaneiro especial, a Exportação Temporária permite a saída de mercadorias do País, com suspensão do pagamento do imposto de exportação, condicionada ao seu retorno em prazo determinado, no mesmo estado em que foram exportadas ou depois de submetidas a processo de conserto, reparo ou restauração. O regime de exportação temporária aplica-se a:

- A-** Mercadoria destinada a feiras, competições esportivas ou exposições, no exterior;
- B-** Produtos manufaturados e acabados, inclusive para conserto, reparo ou restauração para seu uso ou funcionamento;
- C-** Animais reprodutores para cobertura, em estação de monta, com retorno cheio, no caso de fêmea, ou com cria ao pé, bem como animais para outras finalidades;
- D-** Veículos para uso de seu proprietário ou possuidor.

Se conveniente para o País que as operações sejam realizadas no exterior, o regime aplicar-se-á ainda a:

- A-** Minérios e metais para fins de recuperação ou beneficiamento;
- B-** Matérias primas ou insumos para fins de beneficiamento ou transformação.
- C-** Operações de transformação, elaboração, beneficiamento ou montagem, no exterior, e a posterior reimportação, sob a forma do produto resultante, com pagamento de tributos sobre o valor agregado aos bens; e
- D-** Processo de conserto, reparo ou restauração, com pagamento de tributos sobre os materiais eventualmente empregados.

### **4.2.3 Regime de Depósito Temporário**

Este regime tem a finalidade simplesmente logística. Visa facilitar o ingresso de bens para o armazenamento, para reduzir os custos e o tempo de espera, pois a mercadoria já estará disponível no país quando necessária, neste grupo há diversas modalidades:

#### **4.2.3.1 Regime Especial de Entrepósito Aduaneiro (EADI) ou Porto Seco**

Consiste no depósito alfandegado de uso público onde há diversos benefícios fiscais, armazenagem, movimentação, unitização, desunitização, etiquetagem e fiscais da saúde e da agricultura.

#### **4.2.3.2 Regime de Entrepósito Industrial sob Controle Aduaneiro Informatizado (RECOF)**

Tem como finalidade beneficiar empresas importadoras de mercadorias semi-acabadas ou matéria prima com suspensão dos pagamentos dos tributos sobre mercadorias a serem exportadas, porém parte dessa mercadoria deve ser destinadas ao mercado interno após sua industrialização, com pagamento de tributos incidentes.

#### **4.2.3.3 Regime Aduaneiro de Depósito Afiançado (DAF)**

Permite a estocagem com suspensão do pagamento de impostos de materiais importados sem cobertura cambial para a manutenção de maquinário e veículos ou equipamentos.

#### **4.2.3.4 Regime Especial de Trânsito**

Este regime é o de menor duração, permite circulação de mercadorias de um ponto aduaneiro a outro com suspensão do pagamento de tributos (RA, arts. 267 a 305), possibilita a articulação dos demais regimes e a separação dos locais de chegada ou saída das mercadorias para importação ou exportação.

### **4.3 Regime de Drawback**

É retorno de tudo ou parte dos direitos cobrados sobre a entrada de produtos estrangeiros nos países, que serão reexportados no seu estado original, sobre a importação de matérias – primas ou produtos semimanufaturados que serão utilizados na produção de produtos manufaturados nacionais a serem exportados. Também se pode considerar drawback o retorno de todos os impostos internos cobrados sobre produtos nacionais que serão exportados ou sobre algumas matérias – primas que entram em sua composição.

Normalmente o drawback se encontra vinculado a um ato de exportação, alguns países efetuam essa devolução inclusive com relação a matérias – primas ou produtos importados que se destinem a manufatura de certos artigos para consumo, no mercado interno.

De qualquer modo, a aplicação do drawback para produtos consumidos internamente constitui uma exceção, não devendo, portanto ser objeto de maior atenção.

Pelo que se verifica o drawback procura conciliar dois intentos antagônicos que são o de gravar pesadamente os produtos importados e o de reforçar a posição competitiva da produção nacional no mercado exterior, porém esse sistema não elimina totalmente os defeitos da cobrança aduaneira, pois nem sempre é feito o retorno total dos valores pagos pela importação. Porém ainda existe um fator muito importante que é da compensação pela perda sofrida pelo importador que é representada pelos juros que deixa de receber sobre o montante de direitos recolhidos, portanto o seu retorno somente será após a realização da exportação do produto.

A aplicação do drawback necessita de um rigoroso sistema de controle por parte das autoridades para se evitar fraudes. Com a aplicação deste sistema surge – se regulamentações extremamente complexas para serem preenchidas além de inspeções periódicas por parte dos funcionários do governo que implicara na possibilidade da divulgação de determinados processos de produção que a empresa deseja manter em sigilo. O drawback tem por objetivo estimular a exportação além de restituir o que foi recolhido anteriormente ele também estimula o exportador a colocar seus produtos a preços mais baixos no mercado internacional (geralmente de fabricação nacional e sem utilização de matéria – prima estrangeira).

Muitas vezes acidentalmente ou propositadamente o drawback se transforma em subvenção disfarçada a exportação devido à dificuldade de determinar o valor a ser retornado. Isso normalmente acontece quando o produto importado entra na composição de determinado produto e não pode ser medido diretamente. Quando isso acontece os índices de conversão arbitrários determinam quais quantidades realmente serão utilizadas na fabricação dos produtos.

#### **4.4 Finalidades dos Regimes Especiais de Transito Aduaneiro**

Segundo Gilvan Brogini 2009, Tributações e Benefícios fiscais no Comercio Exterior 2009 “O Regime Especial de transito aduaneiro está relacionado como o próprio nome sugere, com o transito de mercadoria estrangeira pelo território de determinado país sem que haja a incidência de tributos que normalmente seriam exigidos em uma operação de importação”.

Tornar possível um equilíbrio econômico entre as empresas nacionais e internacionais. Seria irracional cobrar os mesmos impostos de uma empresa com instalações no Brasil que agrega valores para o desenvolvimento da economia local, com uma empresa de fora que exporta esporadicamente para o Brasil, cobrar ou exonerar de impostos desnecessários de algumas operações como: o trânsito de bagagem de turistas, entrada de bens sem o objetivo da venda comercial como equipamento para reparos ou itens ou obras para exposições ou eventos.

*“O Aeroporto Internacional de Cumbica sempre sofreu com o grande volume de cargas recebidas, como principal ponto de entrada no País. Dizem os próprios funcionários que o número de auditores fiscais é insuficiente para o volume de carga. Assim, seria de se supor que a solução mais lógica seria implementar um sistema de amostragem, o que não tem sido feito. As cargas que passam por São Paulo têm parado nesta unidade da SRF por no mínimo uma semana, podendo chegar a um prazo ainda maior, gerando desespero nos importadores, despachantes e companhias transportadoras, pelo fato de cada etapa da análise fiscal ser seguida de uma nova exigência, diferente da anterior. Por isso, o volume de cargas a serem analisadas e concedidas DTA têm crescido a um ponto tal que, em futuro próximo, importar demandará um prazo de liberação de 30 dias, ou mais, como já acontece hoje somente na alfândega do Aeroporto de Cumbica. Porque em outras unidades da SRF não existem tantos problemas? Não é, com certeza, somente pelo volume de cargas. Destinar todas as cargas recebidas ao canal vermelho, para conferência física, já que a alfândega de destino da carga fará o mesmo quando for desembarcá-las é, no mínimo, uma inconcebível falta de bom senso e a melhor forma de criar o caos na unidade da SRF. O prejuízo é diretamente creditado aos importadores e à própria Receita Federal. Está provado que tentar controlar o controle somente descontrola a situação.”*

*Sergio R. Hortmann – Consultor em Comércio Exterior, Marketing Empresarial e Planejamento Estratégico, Sócio-proprietário da AH Internacional Ltda. Exportação, Importação e Consultoria, ministra também cursos e palestras para empresas do setor.*

#### **4.5 Direitos Aduaneiros**

Direitos aduaneiros é um conjunto de leis e regras baseados no Decreto 5, 431 que tem como finalidade autorizar o Estado as cobranças e suspensão temporária sobre as

mercadorias que entram na fronteira do território nacional em sua entrada ou saída. Existem duas categorias que se destacam:

**A-** Direitos de Exportação: cobrados sobre as mercadorias que saem do território nacional;

**C-** Direitos de Importação: cobrados sobre as mercadorias que entram no território nacional:

Existe ainda uma terceira categoria a de Direitos de Trânsito que esta praticamente abolida, onde seriam cobrados sobre mercadorias que viessem do exterior e entrassem no território nacional com destino a um terceiro país. Assim quando falamos de direitos aduaneiros falamos de direitos de importação, temos ainda alguns que são chamados de direitos corretivos que são:

**A-** Antidumping: como o próprio nome já diz são aplicados a produtos que estejam passando por dumping por outros países.

*(Antidumping é quando o governo nacional intervém para que os nossos fabricantes não sejam prejudicados, ou seja, os importadores terão que comprar mais internamente do que externamente)*

**B-** Countervailing Duties (direitos de compensação): aplicado a importação de alguns produtos que estejam sendo objeto de subsídios por parte do governo do país exportador.

**C-** Compensatory Duties (direitos compensatórios): são aplicados nos casos em que o produto deve pagar mais caro suas matérias – primas, em relação aos competidores estrangeiros, devido à existência de uma política de sustentação de preços determinada pelo governo.

#### 4.6 Tipos de Tarifas Aduaneiras

Existem alguns tipos de tarifas aduaneiras que são:

**A-** Especifica: que é determinada pelo tipo do produto seja ele quantidade, peso, medida etc., onde não se leva em conta o valor declarado da mercadoria.

Ex: Se o valor por quilograma de um determinado produto for R\$ 20,00 o mesmo não sofrera alterações mesmo que seu valor declarado sofra alterações.

**B- Ad Valorem (segundo o valor):** determinada pelo valor declarado da mercadoria importada na forma de porcentagem desse valor.

Ex: Determinado produto pagará 2% do seu valor, sendo assim se a importação custar R\$ 20,000 o valor será de R\$ 400,00.

**C- Composta, mista ou combinada:** é a combinação de tarifas específicas e valores adicionais.

Ex: determinado produto custa R\$ 5,00 por Kg e mais 2% de ad valorem, se importarmos 100 kg do seu produto pelo preço total de R\$ 50,000 o valor dos direitos será calculado da seguinte forma:

Tarifa específica (R\$ 5,00 por kg)	R\$ 500,00
Tarifa ad valorem (2%)	R\$ 1000,00
Total dos direitos	R\$ 1500,00

Tabela 1 Tipos de Tarifas

Fonte: Elaboração Autores

Levando em conta os país de origem da mercadoria poderemos ter os seguintes sistemas:

**D- Sistema unilinear ou autônomo:** tarifa aduaneira apresenta um único sistema; assim aplicam-se os mesmos direitos independente do país de origem da mercadoria.

**E- Sistema geral-convencional:** a tarifa aduaneira apresenta um sistema geral de direitos, os máximos permitidos na legislação vigente aplicável a todo país exceto por aqueles países com o qual existam acordos ou tratados prevendo cobranças de direitos inferiores. Esses últimos são denominados direitos convencionais e poderá variar conforme a origem do produto.

**F- Sistema Máximo - mínimo:** a tarifa aduaneira apresenta dois sistemas: um com o sistema Máximo que irá cobrar de países que não possui acordos ou tratados para cobranças inferiores e o sistema mínimo que já apresenta acordos e tratados para cobranças neste sentido.

#### **4. PORTO SECO**

O Porto Seco, Antigo (EADI) Entrepósito Alfandegado de Interior, (DAP) Depósito alfandegado de uso público e (EAF) Entrepósito Alfandegado de Fronteira. É um terminal alfandegado em zona secundária de uso público para movimentação e armazenagem de mercadoria sobre controle aduaneiro, criado no Brasil pelo Decreto-lei nº 1.455/76, algumas atividades de industrialização como: acondicionamento, recondicionamento, montagem, beneficiamento e renovação estão disponíveis nestes recintos.

As operações realizadas nesses recintos estão todas sobre responsabilidade da Secretaria da Receita Federal – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Os serviços nele realizados de despacho aduaneiro para importação e exportação, são controlados pela Secretaria da Receita Federal.

Por motivo estratégico os Portos Secos sempre são instalados próximos os grandes centros industriais, produtoras ou consumidoras, em geral com as mesmas características de grandes centros de distribuição, a administração de um Porto Seco quase sempre é terceirizada e o processo de contratação é por licitação. Para melhor viabilizar as operações de industrialização que nem sempre podem ser feitas no recinto do importador ou exportador estão aptos a receber e lidar com mercadorias subordinadas ao regime aduaneiro geral e especial.

##### **A- Regime Geral**

Trata das exportações e importações a título definitivo e como regra geral, com recolhimento de tributo e cobertura cambial.

##### **B- Regime Especial**

Permitem a exportação e importação a título provisório, com suspensão tributária e sem a cobertura cambial, são seis os regimes:

Trânsito Aduaneiro, Entrepósito Aduaneiro, Entrepósito Industrial, Exportação Temporária e Admissão Temporária (Drawback).

Apesar de o Brasil possuir o menor custo de armazenagem comparado a outras potências econômicas, devido o grande fluxo de carga e descarga em portos e aeroportos, somados a isso as deficiências encontradas nos principais modais, as indústrias encontram diversas dificuldades para exportar e importar seus bens, seja por filas para o embarque ou para a atracagem dos navios, o custo de armazenagem alfandegada em zona primária e o

desembaraço aduaneiro que dependendo da transação comercial pode levar 180 dias dentre outros.

Finalmente, é possível realizar serviços e procedimentos aduaneiros na importação, que os portos/aeroportos não conseguiriam. Nos portos secos, além da movimentação e armazenagem de mercadorias, é possível fornecer local climatizado para produtos específicos, possibilitar coleta de amostras, unitizar e deunitizar mercadorias, etiquetagem, marcação, remarcação e colocação de selos fiscais em produtos importados, como bebidas destiladas, relógios, brinquedos, além de reunir no mesmo local, autoridades aduaneiras, sanitárias, agropecuárias e pontos de apoio para despachantes aduaneiro, transportadoras, empresas de inspeção e averiguação, entre outras. Isso permite que todas as etapas necessárias ao despacho aduaneiro sejam feitas no mesmo local. A operação consiste em transportar cargas importadas ou para a exportação de um posto alfandegado primário para um recinto alfandegado secundário no caso de importações, o contrário e aplicado para a exportação, a maior vantagem é a suspensão temporária de taxas fiscais e o custo de armazenagem. Nas importações brasileiras, o Porto Seco é de vital importância nas questões operacional, burocrática e financeira. E esses terminais alfandegados em zona secundária permitem rapidez no processo e um rápido escoamento das mercadorias. Normalmente, estão localizados próximo aos grandes centros comerciais, possibilitando economia de custos de deslocamento com transportes.

### **5.1 Vantagens dos Portos Secos**

Escolher o porto seco como parte do processo de importações pode agregar muitas vantagens econômicas em relação aos portos convencionais, isso ocorre, pois, esses recintos alfandegados foram criados justamente para essa função, auxiliar nas exportações e importações. Por serem administrados por empresas terceirizadas e não pela máquina do governo, há maiores investimentos financeiros por parte de seus administradores, isso os tornam mais ágeis, seguros, modernos e conseqüentemente mais baratos.

As principais vantagens são:

- A-** Maior tempo de armazenagem nos portos secos as mercadorias podem ficar armazenadas por até 120 dias, já nos portos convencionais o prazo para a nacionalização dos bens são de 90 dias.

**B-** Suspensão temporária de tributos as mercadorias sobre regime especial nas EADI ficam ausente de tributos até serem movimentadas ou solicitadas pelo mercado, sendo assim os impostos e tributos são cobrados somente quando essas são despachadas.

**C-** Logística disponibiliza em um único ambiente técnicos, fiscais, empresas especializadas em transporte, facilitando e diminuindo o tempo com os processos de embarque, unitização, transbordo, paletização, rotulagem, redução de custo com modais, pois ficam mais próximos dos grandes centros comerciais e disponibilizam de equipamentos modernos.

**D-** Custo de armazenagem no geral, as taxas de embarques, armazenagens, movimentações é menor que nas zonas primárias, e esse valor torna-se mais alto quando se trata de aeroportos, os importadores podem reduzir seus estoques a níveis mínimos, se considerarmos que seus produtos poderão estar disponíveis, ainda com a suspensão de impostos, por um período de até 2 (dois) anos, com a possibilidade de serem nacionalizados a qualquer momento.

**E-** Segurança nos portos secos as mercadorias estão totalmente seguras, em ambientes de higiene impar, com climatização adequada, os cofres de cargas e containeres sofrem pouca movimentação evitando riscos de avaria ou roubo.

## **5.2** Soluções para pequenas e médias empresas exportadoras

Custos operacionais mais baixos dispensam a montagem de estruturas logísticas onerosas tornam os produtos mais competitivos no mercado internacional pela redução de custos operacionais.

## **5.3** Benefícios para a empresa importadora.

Depósito Alfandegado Público – DAP regime em que se pode armazenar produtos importados com cobertura cambial pelo período de até 120 dias.

#### 5.4 CUSTOS DE SERVIÇOS DE EADI

Nas tabelas abaixo podemos ver os preços praticados por um porto seco.

<b>1º Período</b>	<b>2º Período</b>	<b>Valor por período Subsequente</b>
0,90% / 10 dias	1,80% / 20 dias	3,60%
<b>Valor mínimo de Cobrança</b>		
Acima de 02 B/L p/CC 20' ou 40' (p/lote) R\$ 754,37		
Até 02 B/L por CC 20' (por lote) R\$ 1.246,00		
Até 02 B/L por CC 40' (por lote) R\$ 1.612,46		

Tabela 2 Custos Porto Seco  
Fonte: Elaboração Empresa Tecondi

Pelo 1º Período 0,90% 10 dias
Pelo 2º Período 1,80% 20 dias
Por Períodos Subseqüentes 3,60%
Valor Mínimo de Cobrança
Acima de 02 B/L p/CC 20' ou 40' (p/lote) R\$ 754,37
Até 02 B/L por CC 20' (por lote) R\$ 1.246,00
Até 02 B/L por CC 40' (por lote) R\$ 1.612,46

Tabela 2.1 Custos Porto Santos  
Fonte: Elaboração Empresa Tecondi

Pelo 1º Período 0,90%
Pelo 2º Período 1,80%
Por Períodos Subseqüentes 3,60%
Valor Mínimo de Cobrança pelo 1º Período R\$ 1.401,25 por contêiner de 20'
R\$ 2.016,40 por contêiner de 40'

Tabela 2.2 Preços por Container  
Fonte: Elaboração Empresa Tecondi

Valor Mínimo por Períodos subseqüentes, R\$ 1.773,73 por contêiner de 20' R\$ 2.325,27 por contêiner de 40'.

Observação:

A- Os períodos de armazenagem para as mercadorias de importação são de 10 dias ou fração com 02 dias corridos livres para o carregamento após o término do último

período pago.

**B-** No caso de contêiner com desunitização antes do desembarço, o valor mínimo de cobrança será o mínimo aplicado enquanto contêiner acrescido de 100%. (cem por cento).

**C-** Armazenagem: As cobranças “ad valorem”, acima, serão calculadas sobre o valor CIF (Custo e Frete) constantes da documentação de desembarço aduaneiro.

**D-** Na Armazenagem de bagagem sem valor declarado a cobrança “ad valorem” será calculada com base no valor estimado de R\$ 4,00 por Kg.

**E-** Na Armazenagem de mercadorias de importação consideradas nocivas, insalubres e/ou perigosas (classificação IMDG) serão aplicados adicionais de 100% (cem por cento), aos preços estabelecidos no item 1.1. Aplicável também sobre os valores mínimos de armazenagem.

**F-** Serviços especiais/carga geral/break-bulk serão aplicados conforme disposto no item 4 desta tabela de preços.

**G-** Nos casos de contêineres Flat Rack e/ou Open Top (com excessos de altura e/ou largura) serão aplicadas as disposições contidas no item 4 desta tabela de preços.

## **6. IMPORTAÇÃO**

Segundo Paulo Werneck 2010 “importação é a operação pela qual um bem material que se encontrava no exterior é trazido para o território nacional a título definitivo ou temporário, com suspensão ou não dos tributos, por motivo de empréstimo, venda, desenvolvimento, doação ou venda e até mesmo bagagem”.

De acordo com a AEB (Associação do Comércio Exterior do Brasil), no Brasil as importações de US\$ 110,142 bilhões no acumulado do ano até junho apontaram crescimento de 4,4% ou 3,7% pelas médias de dias úteis do mês – comparativamente ao montante de compras no exterior contabilizado até junho de 2011, maior cifra alcançada em primeiros semestres dos últimos cinco anos.

No entanto, nas estatísticas da OMC (Organização Mundial do Comércio) relativas ao comércio mundial até março de 2012, que no global aumentou de 5% o Brasil

figura como a terceira maior baixa em importações (- 11%), comparativamente aos valores do trimestre anterior.

1º Semestre	Exportação	Variação %	Importação	Variação %	Saldo
2012/2011	117,215/118,303	0,92%	110,142/105,344	4,50%	7,073
2011/2010	113,429/89,87	0,2037	101,319/81,308	12,46%	12,11
2010/2009	89,187/69,95	27,50%	81,308/56,046	45,07	7,879
2009/2008	69,952/90,645	-29,58%	56,046/79,351	-41,58	13,906
2008/2007	90.645/73.213	-29,58	56,046/79,351	-41,58	3,906
2º Semestre	Exportação	Variação %	Importação	Variação %	Saldo
2012/2011	na/137,737	Na	na/120,892	na	na
2011/2010	137,736/112,728	22,18	120,728/100,46	20,17	17,008
2010/2009	112,728/83,043	35,75	100,461/71,676	40,16	12,267
2009/2008	83,043/107,298	-22,61	71,676/93,633	-30,63	11,367
2008/2007	107.297/87.436	12,27	93.633/67.984	13,77	13.663

Tabela 3 Balança comercial Brasileira por Semestre – 2012-2007

Fonte: MDIC Elaboração: AEB

Avaliando as informações acima notamos que mesmo com alguns índices negativos há um saldo positivo nas importações. No desagregado da pauta de importação por “categorias de uso”, a despesa bruta do comércio externo brasileiro, no acumulado de Janeiro a Junho de 2012, se distribuiu como no quadro abaixo.

Classificação	Participação %	Variação %
	Total	1º Semestre 2011
Bens de Capital	21,8%	34,8%
Matérias-primas e bens intermediários	43,6%	-0,4%
Bens de consumo (duráveis e não duráveis)	17,4%	4,20%
Combustíveis e lubrificantes	17,1%	13,7%

Tabela 4 Distribuição das Importações

Fonte:

MDIC Elaboração AEB

As importações do semestre, mesmo também desacelerando, ainda se mostraram acima das do primeiro semestre de 2011, apesar das medidas adotadas pelo Governo para frear a elevação de compras no exterior. A estagnação ficou por conta das compras de matérias-primas e bens intermediários, exatamente as que se relacionam com o processo da produção, confirmando a expectativa de fraco crescimento do PIB, já estimado em torno de 2%, ao fim de 2012.

Talvez a maior vantagem em contratar os serviços de uma (EADI) para importação seja os custos relacionados à: movimentação; armazenagem; e a suspensão temporária de tributos, para entendermos melhor esse mecanismos entraremos em uma breve explicação sobre despacho e desembaraço aduaneiro incluindo parte-parte o trâmite da operação.

## **7. DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO**

Despacho de importação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro.

Toda mercadoria procedente do exterior, importada a título definitivo ou não, sujeita ou não ao pagamento do imposto de importação, deverá ser submetida a despacho de importação, que será realizado com base em declaração apresentada à unidade aduaneira sob cujo controle estiver a mercadoria. O despacho aduaneiro de importação encontra-se basicamente disciplinado pelas. (art. 542 do Regulamento Aduaneiro) (IN SRF nº 680/06 e IN SRF nº 611/06)

O despacho aduaneiro de importação é processado com base em declaração e, em regra geral, é realizado no SISCOMEX. No entanto, existem exceções, em razão da natureza da mercadoria, da operação e da qualidade do importador, em que o despacho de importação é processado sem registro no SISCOMEX.

O despacho de importação poderá ser efetuado em zona primária ou em zona secundária. Tem-se por iniciado o despacho de importação na data do registro da declaração de importação. O registro da declaração de importação consiste em sua numeração pela RFB, por meio do SISCOMEX.

O despacho de importação deverá ser iniciado em (art. 546)

- I. Até noventa dias da descarga, se a mercadoria estiver em recinto alfandegado de zona primária;
- II. Até quarenta e cinco dias após esgotar-se o prazo de permanência da mercadoria em recinto alfandegado de zona secundária; e
- III. Até noventa dias, contados do recebimento do aviso de chegada da remessa postal.

Está dispensada de despacho de importação a entrada, no País, de mala diplomática, assim considerada a que contenha tão-somente documentos diplomáticos e objetos destinados a uso oficial (Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas, art. 27).

### 7.1 Nota Fiscal de Importação

A DFdi (Nota Fiscal de Importação) é o principal documento que acompanhar a carga, a seguir veremos como emitir uma NFdi usando o programa chamado (GESTOR SYS) aplicativo do SISCOMEX.

1. Acesse: Menu Principal / Faturamento / Notas Fiscais / Cadastro de Notas Fiscais



Imagem 1.1

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

2. Clique em “Incluir nova Nota”

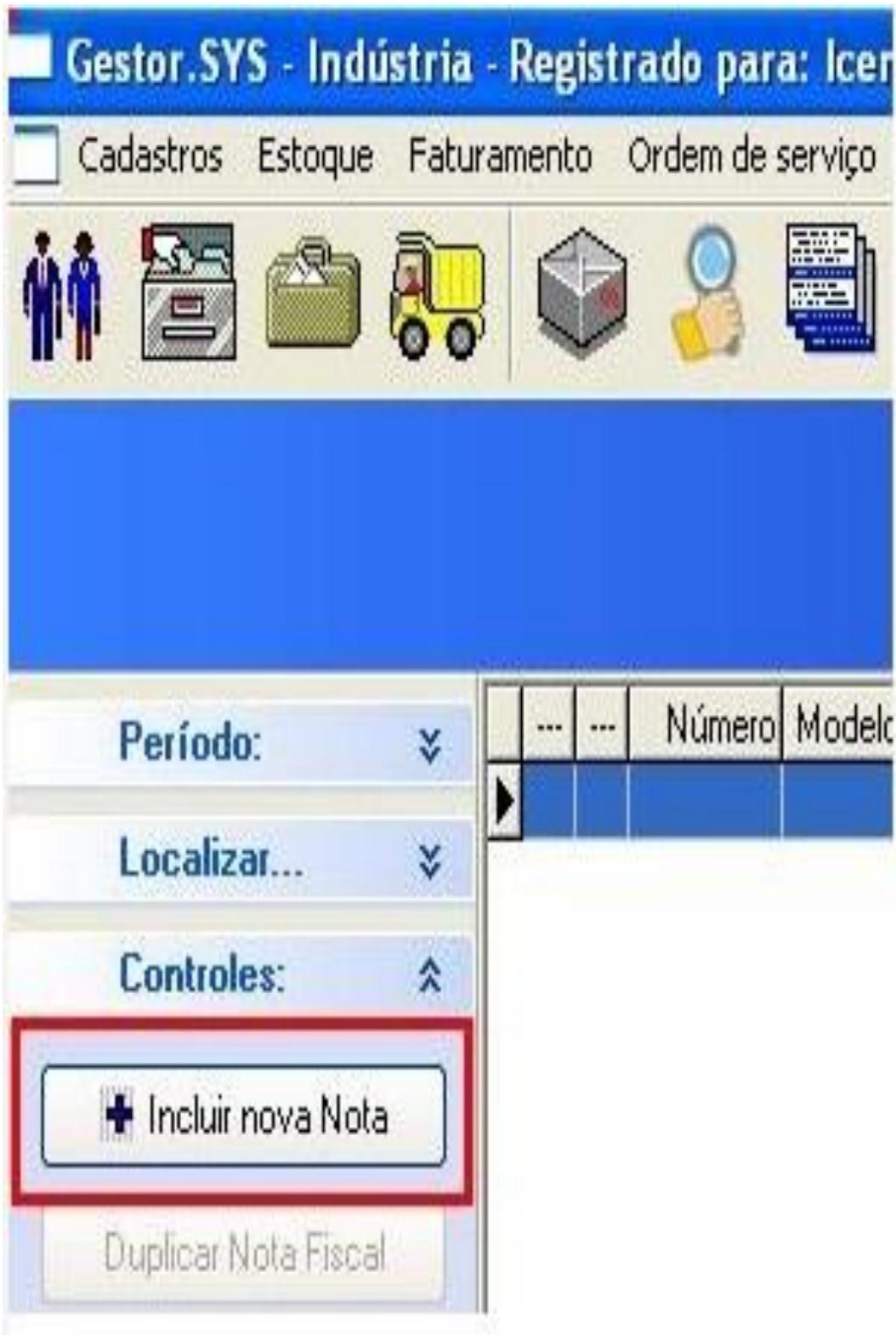


Imagem 1.2

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

## 3. Escolha seu Fornecedor (localizado no exterior)

Titulares (Cli/For/Rep/Transp)

✓ ( ) [ícone] [ícone]  Sensível ao contexto (Maiúsc./Minúsc)

Definição da pesquisa | Ordem da exibição | Código SQL

Razão Social ▼ contenha ▼ [campo de busca] ▼

OK (F4) - Cancelar

Imagem 1.3

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

## 4. Selecione a operação Fiscal / Tabela de Preços / Prazo de Pagamento / Gerar Nota Fiscal

**Inclusão de nota fiscal**

**Destinatário da Nota Fiscal:** \_\_\_\_\_

Destinatário: \_\_\_\_\_

**Número e Série da Nota Fiscal:** \_\_\_\_\_

Modelo: Nota Fiscal Eletrônica (NF-e)

Número NF: 000.052

**Dados para geração da Nota:** \_\_\_\_\_

Tabela Preço: Tabela de venda no varejo

Operação Fiscal: 3.102 - Compra para comercialização

Prazo de Pgto: A Vista

+ OK, Gerar nota fiscal

(F1) - Ajuda

Sair

Imagem 1.4

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

5. O CNPJ , a Inscrição Estadual e o CEP do seu Fornecedor devem ser informados em branco

**Cadastro de notas fiscais: [NF NRO: 1]**

000.001 Fornecedor Exterior  
 Emitida em: 01.07.2011 R\$ 0,00

(F5) - Cabeçalho

(F6) - Produtos

(F7) - Imposto

(F8) - Faturas

(F9) - Transporte

(F10) - Observ.

(F12) - NF-e

Nro. NF: 1    Modelo: NFE    Série: 1    Tipo: Entrada    Operação: 3.102 - Compra para comercialização

CFOP: 3.102    Natureza da Operação: Compra para comercialização    I Estad. Subst Tributário:

Nome / Razão Social: Fornecedor Exterior    CNPJ / CPF: . / .    Emissão: 01.07.2011

Endereço: Rua Teste    Nro: 111    Complemento:    Bairro/Distrito: Centro    Saída: 01.07.2011

Município: Cidade Teste Exterior - -    CEP:    Fone/Fax:    Inscrição Estadual:    Hora da Saída: 10:22:21

SUFRAMA:    Praça de pagamento: LAJEADO - RS    E-mail para distribuição do XML da NF-e:

Nota Cancelada: Não

(F3) - Confirmar    (F4) - Cancelar    Excluir nota fiscal    (F1) - Ajuda    Sair

Imagem 1.5

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

6. Para incluir um Produto na NFe acesse F6 (produtos) / Incluir

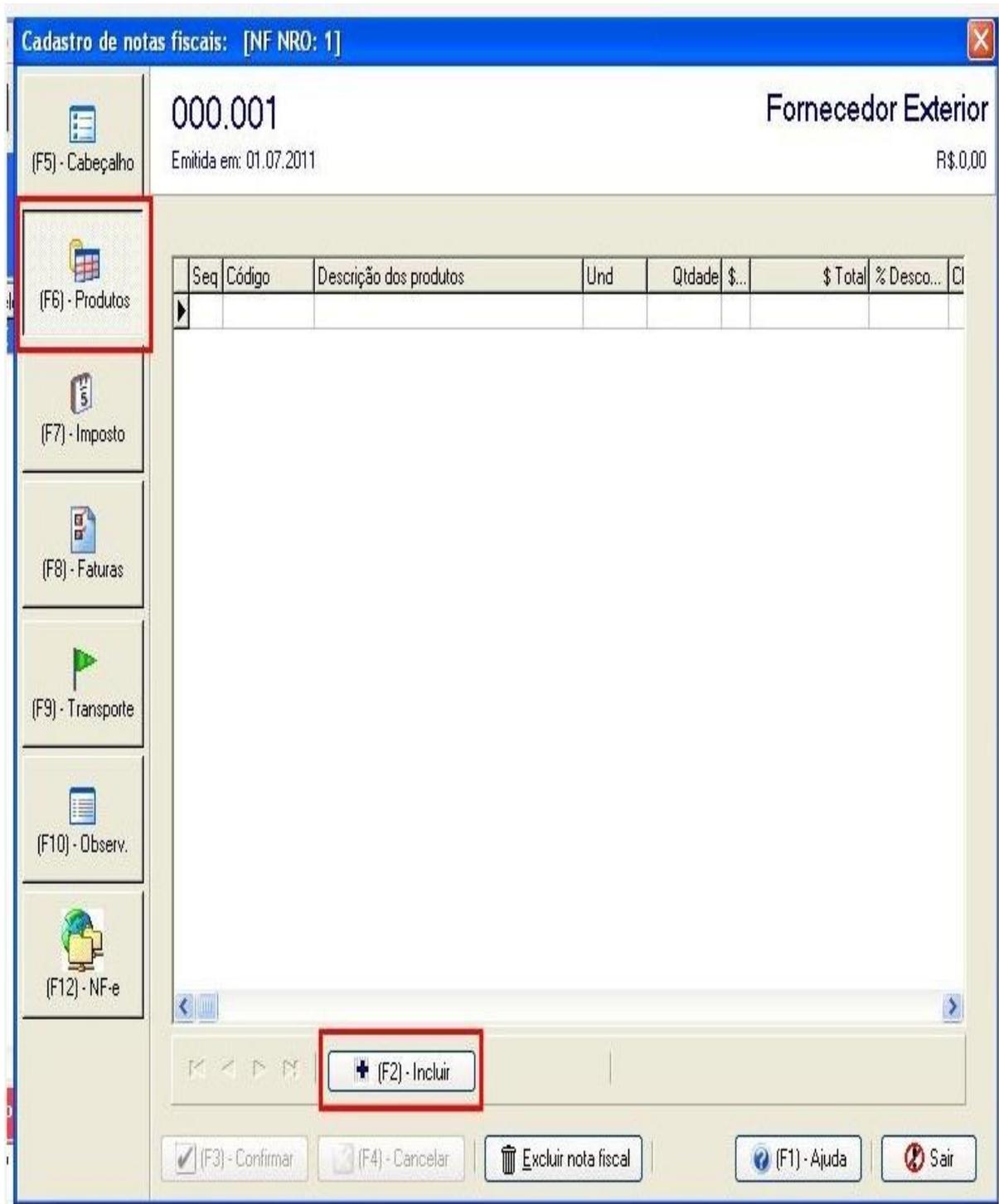


Imagem 1.6  
Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

## 7. Incluir um Produto clicando no botão Localizar ou inserindo a Referência do Produto

**Mercadorias da nota fiscal: 1**

Identificação do Produto:

Referência:  

Descrição:

Unidade:  

Informações da Venda:

Quantidade:  R\$. Unitário:  % Desconto:  % Preço Total:  Tabela:

Informações de Impostos:

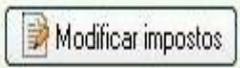
CFOP:

Posição NCM:

Detalhamento dos Impostos:

Imposto	---	CST	\$ Base Cál.	Alíquota	\$ Imposto	(ST) - \$ Imposto	(ST)
▶							

(ST) = Substituição Tributária.



Controle de itens: Máximo: 999 Restantes: 999

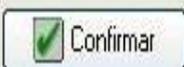
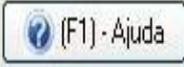
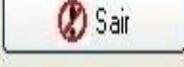
    

Imagem 1.7

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

8. Depois de incluído o produto na NFDI , clique no botão DI – Declaração de Imposto

**Mercadorias da nota fiscal: 1**

Identificação do Produto:

Referência: 00002  **DI - Declaração de Importação**

Descrição: HD|

Unidade: CM - Centímetro 

Informações da Venda:

Quantidade: 1 R\$. Unitário: 88,00 % Desconto: 0 % Preço Total: 88,00 Tabela: Tabela de venda no varejo

Informações de Impostos:

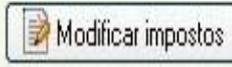
CFOP: 3.102 - Compra para comercialização

Posição NCM: 72172090 - 72172090

Detalhamento dos Impostos:

Imposto	CST	\$ Base Cál.	Alíquota	\$ Imposto	(ST) - \$ Imposto
ICMS	41	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
IPI	03	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
PIS	08	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
COFINS	08	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
ISSQN		0,00	0,0000 %	0,00	0,00

(ST) = Substituição Tributária.



Controle de itens: Máximo: 999 Restantes: 999

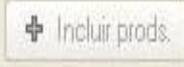
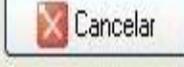
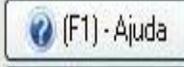
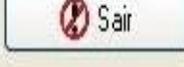
    

Imagem 1.8

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

## 9. Clique no botão Incluir Nova DI

**Informações da DI - Declaração de Importação**

DI - (Declaração de Importação):

Número da DI	Data de Registro	Local do Desembarço aduaneiro

Incluir nova DI

Adições da DI:

Nro. Adição	Nro Sequencial	Cód. Fabricante	Vlr. Desconto

Sair

Dica:  
Cada Produto deve possuir uma ou mais Declarações de Importação (DI)

Dica:  
Cada DI deverá conter pelo menos uma Adição.

Imagem 1.9

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

10. Preencha os campos solicitados e clique em Confirmar

**Informações da DI - Declaração de Importação**

**Identificação da DI:** \_\_\_\_\_

Número:  Informe o número da DI, DSI, DA, etc...

Data de Registro: 30.06.2011 ▼ Informe a data de Registro da DI

**Desembarço Aduaneiro:** \_\_\_\_\_

Data: <Selecione> ▼ Informe a data de ocorrência do desembarço aduaneiro.

Local:  Informe o local de ocorrência do desembarço aduaneiro.

Estado / UF:  ▼ Sigla da UF onde ocorreu o desembarço aduaneiro.

Cód. Exportador: 24  Informe o código do exportador, usado em seus sistemas internos de controle.

(F3) - Confirmar (F4) - Cancelar

Imagem 1.10

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

11. Após confirmar a DI , clique para adicionar Nova Adição



Imagem 1.11

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

12. Preencha os campos solicitados e clique em Confirmar

**Informações da DI - Declaração de Importação**

**Informações da DI:**

DI: 1233  
Produto: 00002 - HD  
Código NCM:

**Adição:**

Número:  Informe o número da Adição.

Sequencial:  Informe o número sequencial do item dentro da Adição.

Cod. Fabricante:  Informe o código do fabricante estrangeiro, usado em seus sistemas internos de controle.

Desconto:  Informe o valor do desconto do item da Adição.

(F3) - Confirmar (F4) - Cancelar

Imagem 1.12

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

\*Caso não tenha a DI (Declaração de Importação), verifique com seu Despachante Aduaneiro, para que ele forneça essas informações

13 Após preencher a DI clique em Sair

Informações da DI - Declaração de Importação

DI - (Declaração de Importação):

Número da DI	Data de Registro	Local do Desembaraço aduaneiro
▶ 1233	30/06/2011	Teste

Alterar Excluir Incluir nova DI

Adições da DI: de: 30.06.2011

Nro. Adição	Nro Sequencial	Cód. Fabricante	Vlr. Desconto
▶ 1	1	1	0

Alterar Excluir Incluir nova Adição

Dica:  
Cada Produto deve possuir uma ou mais Declarações de Importação (DI)

Dica:  
Cada DI deverá conter pelo menos uma Adição.

Sair

Imagem 1.13

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

14 Depois de preenchido as informações da DI, preencha as demais informações do produto e clique em Confirmar / sair

**Mercadorias da nota fiscal: 1**

Identificação do Produto:

Referência: 00002

Descrição: HD

Unidade: CM - Centímetro

Informações da Venda:

Quantidade: 1 R\$. Unitário: 88,00 % Desconto: 0 % Preço Total: 88,00 Tabela: Tabela de venda no varejo

Informações de Impostos:

CFOP: 3.102 - Compra para comercialização

Posição NCM: 72172090 - 72172090

Detalhamento dos Impostos:

Imposto	CST	\$ Base Cál.	Alíquota	\$ Imposto	(ST) - \$ Imposto
ICMS	41	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
IPi	03	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
PIS	08	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
COFINS	08	0,00	0,0000 %	0,00	0,00
ISSQN		0,00	0,0000 %	0,00	0,00

(ST) = Substituição Tributária.

Controle de Itens: Máximo: 999 Restantes: 999

Imagem 1.14

Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

14.1 Repita os passos (6 a 14.1) para cada produto da sua importação

\*Para cada produto incluído na NFE, tem que ser informado para cada item a DI (Declaração de Importação).

15 Depois de terminado todo o processo de preenchimento da NFE, basta enviar ao Portal Nacional

Cadastro de notas fiscais: [NF NRO: 1]

000.001 Fornecedor Exterior

Emitida em: 01.07.2011 R\$.88,00

**(F5) - Cabeçalho**

**(F6) - Produtos**

**(F7) - Imposto**

**(F8) - Faturas**

**(F9) - Transporte**

**(F10) - Observ.**

**(F12) - NF-e**



Chave:

Recibo:

Protocolo:

Autorizado em:

**Transmitir NF-e para o portal**

Mensagem de retorno do portal da NF-e:

Imagem 1.15  
Fonte: Gestor SYS Elaboração, Gestor Total

17 Pronto a sua NFe foi Importada

## 8. DESEMBARAÇO ADUANEIRO

“Essa simulação tem o objetivo de mostrar passo a passo um Desembaraço Aduaneiro usando o Programa SISCOMEX para a importação de (ABS) em Regime Especial de Transito Aduaneiro, é considerada totalmente inválida do ponto de vista Física ou Jurídica, e sem necessidade de Licença de Importação”. Autor.

- A.** Escolhemos a matéria-prima ABS Natural (Acrilonitrilo, Butadieno, Estireno) natural a preço de compra de R\$ 4,00 / KG para 40 toneladas.
- B.** Nesse momento decidimos usa o INCOTERMS do grupo C e sigla CIF, que atribui ao vendedor todos os custos com o despacho de importação e obtenção da licença de exportação.
- C.** Através do SISCOMEX podemos iniciar o procedimento da DI (Declaração de Importação), na janela Nova Declaração do SYS escolheremos o tipo de Admissão Aduaneira, no nosso exemplo optamos por Admissão de Entreposto Aduaneiro (EADI).
- D.** Os próximos passos serão dados de: pessoa física/ jurídica, CPF ou CNPJ da empresa e outros dados pessoais.
- E.** Escolhemos agora o tipo de modal a ser contratado, está ficha irá definir os portos a serem usados e a qual Jurisdição da RFB.
- F.** Agora na janela do SYS identifica-se os dados da carga ficha “1” e “2”, na ficha 1 informa-se o país de origem, a data de chegada, peso bruto, liquido e volumes para cada tipo de embalagem, no nosso caso, dois containeres de 20’ e por ultimo o recinto Alfandegado onde a mercadoria deverá ser armazenada.
- G.** Na ficha 2, valor total do produto no local do embarque, valor do frete e seguro com especificações das respectivas moedas, o valor em reais será convertido pelo SISCOMEX.
- H.** A próxima janela do SISCOMEX deve ser preenchida com os dados referentes aos pagamentos de: local do embarque baseado no CIF, frete e o tipo de frete que foi contratado.
- I.** A DI já pode ser salva neste instante, finalizamos como sendo uma declaração única, por se tratar de um produto apenas, porem falta ser concluído o processo de tributação.
- J.** Abrimos a janela de Adição no SISCOMEX, registramos o fabricante que no caso é o exportador, o código NCM se houver e o NBM, com esses dados o SISCOMEX preenche o restante da ficha que se refere aos impostos a serem pagos.
- K.** As próximas sub fichas são preenchidas automaticamente pelo SISCOMEX com base em todos os dados inseridos até aqui, cada sub ficha refere-se a um tributo diferente (II > IPI > PIS/COFINS > CMS)

L. Após a conclusão da DI pode se conferir todo o montante de tributos a serem pagos, conferidos os dados a Di deve ser enviadas para análise, se todos os dados estiverem corretos o SISCOMEX atribuirá a DI para um dos canais de conferência aduaneira.

M. Segundo Paulo Werneck ,

“ Se declaração for enviada para um canal verde, estará totalmente desembaraçada, se for destinada a outro canal o interessado deverá imprimir e reunir todos os documentos pertinente a transação, e encaminhar todos à Receita Federal, para que esse por meio de um fiscal aduaneiro possa conferir a exatidão das informações e assim a mercadoria esta desembaraçada”.

## 9. ESTUDO DE CUSTOS

Para o Desembaraço em zona secundaria (Porto Seco), usamos como base de cálculos os valores tabelados da Empresa Tecondi.

Para Porto de Santos utilizamos como base de calculo os valores tabelados da empresa Termáris, que atua no porto de Santos.

Total de containeres utilizado: 2 unidade de 20' ou 2 de 40', para um total de 40 toneladas, cada container de 20' tem capacidade máxima de 24 toneladas, containeres de 40', capacidade de 30,480 toneladas

### 8.1 Custos de Importação

Produto	Qde / TON	Preço	Valor total de Compra
ABS Natural cinza	40	R\$ 4,00	R\$ 160.000,00
<b>TX Cambial U\$</b>	2,0266		
<b>Valor Aduaneiro Convertido</b>	\$324.256,00		
<b>Alíquota II (%)</b>	14	Tributo II	R\$ 45.395,84
<b>Alíquota IPI (%)</b>	5	Tributo IPI *	R\$ 18.482,59
<b>Alíquota PIS (%)</b>	1,65	Tributo PIS *	R\$ 7.444,66
<b>Alíquota COFINS (%)</b>	7,6	Tributo COFINS *	R\$ 34.290,55
<b>Alíquota ICMS (%)</b>	18	ICMS *	R\$ 58.366,08
<b>* Estes impostos podem ser suspensos temporariamente</b>		<b>Total de Tributos (IPI, PIS, COFINS, ICMS)</b>	<b>R\$ 118.583,88</b>

Tabela 5: Custo de importação  
Elaboração Autores

Fonte:

## 9.2 Tabela de custo Porto Seco

Tabela 6 Custos porto Seco 0,114% sobre o valor CIF das mercadorias por período de 10 dias ou fração			
R\$ 3,64 por m3 ou fração por período de 10 dias ou fração			
PERÍODO	10 Dias		
VALOR CIF	R\$ 369,65		
VALOR POR M3	R\$ 120,85		
MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS- IMPORTAÇÃO			
MERCADORIAS CONTEINEIZADAS - POR CONTAINER	10,75 por m3 ou fração		R\$ 356,90
MERCADORIAS CONTEINIZADAS - FRACIONADA	3,57 por tonelada ou fração		R\$ 142,80
ESTADIAS DE CAMINHÕES - IMPORTAÇÃO - POR PERÍODO DE 6 HORAS OU FRAÇÃO	Valor Unit	Qde de veículos	Valor total
VEÍCULOS COM ATE 10 T DE CAPACIDADE	R\$ 3,20 / ton.	4	R\$ 128,00
VEÍCULOS COM CAPACIDADE ENTRE 10 T 25 T	R\$ 5,72 / ton.	3	R\$ 228,80
VEÍCULOS COM CAPACIDADE MAIOR QUE 25 T	R\$ 12,30 / ton.	2	R\$ 492,00
PESAGEM DE VEÍCULOS			
Importação	10,77 / ton.	4	R\$ 430,80
SERVIÇOS COMPLEMENTARES			
REMOCAO DE CONTEINER CHEIO	Unid	Qde	Total
CONTEINER DE 20' (POR UNIDADE)	R\$ 424,95	2	R\$ 849,90
DESOVA MANUAL OU MECANIZADA	R\$ 45,85 /Ton.	40 Ton.	R\$ 1.834,00
VALOR MINIMO DE COBRANCA POR LOTE (LCL)	R\$ 146,00	2	R\$ 292,00
ABERTURA PARA VISTORIA	Unid	Qde	Total
VALOR MINIMO DE COBRANCA POR LOTE	R\$ 21,70	2	R\$ 43,40
FORNECIMENTO DE CERTIFICADOS	Unid	Qde	Total
POR CERTIFICADO	R\$ 171,24	2	R\$ 342,48
SERVIÇO ELETRONICO DE DADOS	Unid	Qde	Total
CONTEINER LCL	R\$ 90,00	2	R\$ 180,00
CARREGAMENTO / SAIDA	Unid	Qde	Total
CONTEINER DE 20	R\$ 315,54	2	R\$ 631,08
<b>TOTAL DE CUSTO PARA ARMAZENAGEM PARA PERÍODO DE 10 DIAS</b>			<b>R\$ 5.088,56</b>

Tabela 6: Custos do Porto Seco

Fonte: Elaboração Autores

## 9.3 Tabelas de Custo Porto de Santos

<b>VALOR ADUANEIRO</b>	<b>Tx de valor aduaneiro</b>	<b>40 TON</b>
PELO 1º PERÍODO (10 dias)	0,90%	R\$ 2.918,31
PELO 2º PERÍODO (entre 11º e 20º dia)	1,80%	R\$ 5.836,61
POR PERÍODOS SUBSEQUENTES (a partir do 21º dia)	3,60%	R\$ 11.673,22
<b>ARMAZENAGEM DE IMPORTAÇÃO - Container</b>	<b>Custo por Container</b>	<b>Valor total p/ 2 Containeres</b>
ATE 2 CONTEINERS DE 20 PES (POR LOTE)	R\$ 1.127,81	R\$ 2.255,62
<b>SERVIÇOS COMPLEMENTARES</b>	<b>MÃO DIREITA</b>	
<b>REMOÇÃO DE CONTEINER CHEIO</b>	<b>Unid</b>	<b>Total</b>
CONTEINER DE 20' (POR UNIDADE)	R\$ 424,95	R\$ 849,90
CARGA SOLTA (POR T. OU FRACAO)	R\$ 20,79	R\$ 41,58
VALOR MINIMO DE COBRANCA POR LOTE/LCL	R\$ 332,42	R\$ 664,84
	<b>MÃO DIREITA</b>	
<b>DEVOLUÇÃO DE CONTEINER VAZIO</b>	<b>Unid</b>	<b>Total</b>
CONTEINER DE 20 PES (POR UNIDADE)	R\$ 264,17	R\$ 534,34
VALOR MINIMO DE COBRANCA POR LOTE/LCL	R\$ 72,98	R\$ 145,96
<b>Container de 20 PES</b>	<b>Unid</b>	<b>Total</b>
<b>DESOVA MANUAL OU MECANIZADA</b>	R\$ 45,85 /Ton.	R\$ 1.834,00
VALOR MINIMO DE COBRANCA /POR UNIDADE	R\$ 733,72	R\$ 1.467,44
VALOR MINIMO DE COBRANCA POR LOTE (LCL)	R\$ 146,00	R\$ 292,00
<b>ABERTURA PARA VISTORIA</b>	<b>Unid</b>	<b>02 Container</b>
VALOR MINIMO DE COBRANCA POR LOTE	R\$ 21,70	R\$ 43,40
<b>FORNECIMENTO DE CERTIFICADOS</b>	<b>Unid</b>	<b>02 Container</b>
POR CERTIFICADO	R\$ 171,24	R\$ 342,48
<b>SERVIÇO ELETRÔNICO DE DADOS</b>	<b>Unid</b>	<b>02 Container</b>
CONTEINER LCL	R\$ 90,00	R\$ 180,00
<b>SOLICITAÇÃO DE POSICIONAMENTO</b>	<b>Unid</b>	<b>02 Container</b>
CONTEINER DE 20 pés	R\$ 315,54	R\$ 631,08
<b>CARREGAMENTO / SAÍDA</b>	<b>Unid</b>	<b>02 Container</b>
CONTEINER DE 20	R\$ 315,54	R\$ 631,08
CARGA SOLTA	R\$ 31,18	R\$ 1.247,20
<b>VALOR TOTAL PARA DESEMBARÇO</b>		<b>R\$ 8.498,21</b>

Tabela 7: Custos Porto de Santos

Fonte: Elaboração Autores

Impostos	EADI	Porto de Santos
Tributo II	R\$45.395,84	R\$45.395,84
Tributo IPI *	<b>R\$18.482,59</b>	R\$18.482,59
Tributo PIS *	<b>R\$7.444,66</b>	R\$7.444,66
Tributo COFINS *	<b>R\$34.290,55</b>	R\$34.290,55
ICMS *	<b>R\$58.366,08</b>	R\$58.366,08
Despesa total com Impostos	<b>R\$163.979,72</b>	R\$163.979,72
Custo de armazenagem	R\$5.088,56	R\$8.498,21
Economia	<b>R\$169.068,28</b>	<b>R\$172.477,93</b>
Suspensão de Tributos por 90 dias *	<b>R\$3.409,65</b>	

Tabela 8: Comparação de Custos  
Fonte: Elaboração Autores

#### 9.4 Conclusões Analíticas dos Custos

Na análise entre as duas tabelas 7-2 e 7-3 notamos que alguns dos serviços do porto de santos são indispensáveis para o desembaraço da importação, taxas com: desova manual ou automatizada; abertura para vistoria; fornecimento de certificados; serviços eletrônicos; solicitação de posicionamento e carregamento/ saída. Isso ocorre porque são operações diretamente ligadas ao porto, sendo assim usam-se os equipamentos do porto, mais não chega a entrar em zona primária, a declaração de importação (DI) já foi emitida como de ordem de regime especial de transito aduaneiro.

Como base dos cálculos usou o valor aduaneiro \$ 324.256,00, incluso a taxa cambial. Na zona primaria o valor da importação com o desembaraço aduaneiro chegou:

Período de 10 dias armazenado e com os devidos tributos e impostos já pagos R\$ 8.498,21.

A mesma importação realizada em zona secundária por via de regime especial de trânsito aduaneiro teve como preço final do despacho R\$ 5.088,56, apresentando uma economia de R\$ R\$ 3.409,65.

Mas a maior diferença entre o canal primário e o secundário fica evidente quando analisamos os impostos e tributos. Na importação comum sabemos que o pagamento dos impostos deve ser efetuado no ato da compra.

Já utilizando o regime de trânsito especial aduaneiro, o pagamento pode ser suspenso enquanto a mercadoria estiver no regime, que dura um ano, prorrogável por período não superior, no total, à dois anos, contado da data do desembarque aduaneiro de admissão.

Os valores dos impostos somaram R\$ 118.583,88, incluindo a esse valor a diferença entre os dois canais obtemos o valor de R\$ 121.993,53, logo o que se economiza com imposto poderia ser empregados em outros fins para a empresa, lembrando que esse valor deverá ser pago, mas somente no momento em que a mercadoria for nacionalizada, negociada ou movimentada.

Outra vantagem que o importador terá é com o custo de armazenagem como:

- A-** Custo de armazenagem
- B-** Custo de estoque
- C-** Etiquetação
- D-** Unitização/ desunitização
- E-** Segurança quanto a roubo ou qualquer outro tipo de perda
- F-** Movimentar a quantia que desejar

Com isso fica claro que:

Com isso afirmamos que é vantajoso usar o regime de trânsito aduaneiro, no entanto é mais viável para empresa de médio e grande porte, devido ao grande valor financeiro e impostos, com transações elevadas provavelmente uma empresa excederia a cota do imposto Simples e Nacional, além de gerar um elevado custo financeiro para uma pequena empresa, por outro lado, com um planejamento adequado uma pequena empresa poderia efetuar importações de matéria prima e usar o porto seco como depósito temporário, reduzindo assim seu custo de estoque e podendo usar a mercadoria quando necessitasse da mesma, contando que essa já estivesse paga e obtida a um preço menor devido a variações de preços no mercado, a empresa.

## 10. CONCLUSÃO

Quando iniciamos esse trabalho sabíamos das dificuldades, pois o tema escolhido tem muita relação com a logística logo teríamos que examinar os conceitos que envolvem as operações e por se tratar de um assunto que não dominávamos o desafio tornou-se o nosso combustível.

Com o crescimento do mercado globalizado ouve uma imediata necessidade de criação de canais seguros, econômicos, rápidos para transpor as barreiras das grandes distancias entre compradores e vendedores. Independente dos modais usados, toda transação de importação ou exportação seja de vendas, empréstimo, temporária ou de doação devem ser submetida a um rígido sistema de conferência fiscal e tributária a qual denominamos Aduana. No Brasil, com o passar do tempo ocorreram diversas mudanças nas leis da Aduana, com intuito de corrigir possíveis caminhos para a sonegação de impostos e tributos, para fortalecer o mercado das exportações e um crescimento do PIB os valores de cotas, impostos, taxas e tributos sofreram um elevado aumento, dificultando ainda mais a entrada de bens matérias para o consumo em solo nacional, porém essa barreira se aplica cada vez mais as pequenas empresas, já que as gigantes não sentem o mesmo peso devido aos diversos benefícios oferecidos pelo governo como redução de impostos para produtos de transformação ou até mesmo negociação de redução de impostos para instalação predial de suas fabricas em alguns municípios com intuito de desenvolvimento local.

Para desafogar e reduzir o tempo no desembaraço aduaneiro, que é o tempo gasto para examinar, conferir, e nacionalizar os bens importados ou para a exportação criaram os Portos Secos ou EADI (Estação Aduaneira de Interior), o problema com os Portos Secos é que com o passar do tempo iniciou uma queda de braço entre os administradores das EADI e o governo. O tema da discussão ocorre porque os administradores reclamam a falta de investimento no setor, por outro lado o governo não investe porque o serviço é todo terceirizado, enquanto não chegam a um consenso os canais tradicionais de portos e aeroportos sofrem com um gargalo em suas operações de desembaraço, tornando os serviços mais caro que o convencionar. Apesar de ser uma boa opção para exportação/importação os Portos Secos não é a salvação para o setor, devido a falta de investimento por parte do governo e a burocracia encontrado na normativa (SRF nº 55, de 23 de maio de 2000), revogada pela Instrução Normativa (RFB nº 1.208, de 4 de novembro de 2011), tornam o processo de licitação demorado, isso sem levar em conta os investimentos em equipamentos por parte daquele que esta adquirindo a licença de EADI.

Do ponto de vista logístico os Portos Secos se tornaram fortes aliados das empresas no que diz respeito à redução de custo, lead-time e facilidades para o gerenciamento da cadeia de abastecimento.

Analisando os dados obtidos ficou provado que com um bom planejamento os Portos Secos oferecem diversas vantagens tanto para as pequenas empresas quanto para grandes empresas importadoras, isso graças aos diversos Regimes Aduaneiro.

Além da economia financeira direta de, R\$ 3.409,65 na armazenagem e transportes, a suspensão temporária de tributos de R\$ 118.583,88 por até dois anos, da ao usuário um fôlego extra na pesada carga tributária, concluimos que a zona secundária é mais vantajosa para importação no Regime Especial de Transito Aduaneiro.

## 11. BIBLIOGRAFIA

**RATTI,; BRUNO.** Comércio Internacional e Cambio 9º Edição – Editora Aduaneira.

**WERNECK,; PAULO.** Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro 4º Edição 2011 – Editora Juruá, Auditor Fiscal da Receita federal do Brasil, Mestre em Administração Publica pela Fundação Getulio Vargas.

**TEIXEIRA,; L, RODRIGO.** Comercio Internacional e Legislação Aduaneira 2007 - Editora Elsevier.

**BARAT,; JOSEF.** Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico -2009 Sem Editora.

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL.

CAMARA DO COMERCIO EXTERIOR

WWW.SCDESPACHOS.COM.BR

WWW.QUALITASERVIÇOS.COM.BR

WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?v=EVMtns6lORs

WWW.GESTOR TOTAL.COM.BR

WWW.TACTCARGO.COM.BR

WWW.LOGISTICA DESCOMPLICADA.COM.BR

SISCOMEX,; Versão Demonstrativa

SIMULADOR,; TRATAMENTO, TRIBUTARIO, Versão Web

WWW.TERMARES .COM.BR

WWW.TECONDI.COM.BR

REVISTA VEJA- EDIÇÃO DE 5 OUT. 2011

## APENDICE A

### CONTAINERES OU COFRE DE CARGA

Indispensáveis para transporte de cargas a graneis ou mesmo paletizadas, são fabricados em diversos formatos para atender as necessidades dos produtos a serem transportados. Alguns dados desses equipamentos devem ser observados.

**A-** Seu peso é considerado no valor do frete.

**B-** Apesar do de 40' oferecer o dobro do espaço, carrega apenas cerca de 20% a mais em peso, no geral os cofres de cargas de 20' são ideais para cargas mais densas, e os de 40' para cargas mais leves.

A seguir veremos alguns desses equipamentos e suas peculiaridades

#### Standard 20

É o mais utilizado entre todos devido a sua altura, atendendo as necessidades de cargas secas granéis e também as cargas úmidas e/ou líquidas.

	
<b>Standard Container - 20'</b>	
<b>Medida Externa</b>	
Comprimento	6.058 mm
Largura	2.438 mm
Altura	2.591 mm
<b>Medida Internas</b>	
Comprimento	5.910 mm
Largura	2.340 mm
Altura	2.388 mm
<b>Entradas</b>	
Largura	2.346 mm
Altura	2.282 mm
<b>Capacidade Cúbica</b>	
Total	33.2 m <sup>3</sup>
<b>Peso</b>	
Máximo	24.000 Kg
Tara	2.080 Kg
Carga	21.920 kg

Tabela 9: Container

Fonte: Elaboração Tactcargo

## Standard 40 pés

É o mais utilizado entre todos devido à sua versatilidade, atendendo as necessidades de cargas secas granéis e também as cargas úmidas e/ou líquidas.

	
<b>Standard Container - 40'</b>	
<b>Medida Externa</b>	
Comprimento	12.192 mm
Largura	2.438 mm
Altura	2.591 mm
<b>Medida Internas</b>	
Comprimento	12.044 mm
Largura	2.342 mm
Altura	2.380 mm
<b>Entradas</b>	
Largura	2.337 mm
Altura	2.280 mm
<b>Capacidade Cúbica</b>	
Total	67.6 m <sup>3</sup>
<b>Peso</b>	
Máximo	30.480 Kg
Tara	3.550 Kg
Carga	26.930 Kg

Tabela 9.1: Container

Fonte: Elaboração Tactcargo

## APENDICE B

### LEIS E DECRETOS

#### **Decreto 4,732 10 de junho de 2003**

Dispõe sobre a Câmara de Comércio Exterior - CAMEX, do Conselho de Governo.

Art. 1o A Câmara de Comércio Exterior - CAMEX, do Conselho de Governo, tem por objetivo a formulação, adoção, implementação e a coordenação de políticas e atividades relativas ao comércio exterior de bens e serviços, incluindo o turismo.

§ 1o Para atender o disposto no caput, a CAMEX será previamente consultada sobre matérias relevantes relacionadas ao comércio exterior, ainda que consistam em atos de outros órgãos federais, em especial propostas de projetos de lei de iniciativa do Poder Executivo, de decreto ou de portaria ministerial.

§ 2o São excluídas das disposições deste Decreto as matérias relativas à regulação dos mercados financeiro e cambial de competência do Conselho Monetário Nacional e do Banco Central do Brasil, respectivamente.

Art. 2o Compete à CAMEX, dentre outros atos necessários à consecução dos objetivos da política de comércio exterior: Citado por 9

I - definir diretrizes e procedimentos relativos à implementação da política de comércio exterior visando à inserção competitiva do Brasil na economia internacional;

II - coordenar e orientar as ações dos órgãos que possuem competências na área de comércio exterior;

III - definir, no âmbito das atividades de exportação e importação, diretrizes e orientações sobre normas e procedimentos, para os seguintes temas observados a reserva legal:

a) racionalização e simplificação do sistema administrativo;

b) habilitação e credenciamento de empresas para a prática de comércio exterior;

c) nomenclatura de mercadoria;

d) conceituação de exportação e importação;

e) classificação e padronização de produtos;

f) marcação e rotulagem de mercadorias; e

g) regras de origem e procedência de mercadorias;

IV - estabelecer as diretrizes para as negociações de acordos e convênios relativos ao comércio exterior, de natureza bilateral, regional ou multilateral;

V - orientar a política aduaneira, observada a competência específica do Ministério da Fazenda;

VI - formular diretrizes básicas da política tarifária na importação e exportação;

VII - estabelecer diretrizes e medidas dirigidas à simplificação e racionalização do comércio exterior;

VIII - estabelecer diretrizes e procedimentos para investigações relativas a práticas desleais de comércio exterior;

IX - fixar diretrizes para a política de financiamento das exportações de bens e de serviços, bem como para a cobertura dos riscos de operações a prazo, inclusive as relativas ao seguro de crédito às exportações;

X - fixar diretrizes e coordenar as políticas de promoção de mercadorias e de serviços no exterior e de informação comercial;

XI - opinar sobre política de frete e transportes internacionais, portuários, aeroportuários e de fronteiras, visando à sua adaptação aos objetivos da política de comércio exterior e ao aprimoramento da concorrência;

XII - orientar políticas de incentivo à melhoria dos serviços portuários, aeroportuários, de transporte e de turismo, com vistas ao incremento das exportações e da prestação desses serviços a usuários oriundos do exterior;

XIII - fixar as alíquotas do imposto de exportação, respeitadas as condições estabelecidas no Decreto-Lei no 1.578, de 11 de outubro de 1977;

XIV - fixar as alíquotas do imposto de importação, atendidas as condições e os limites estabelecidos na Lei no 3.244, de 14 de agosto de 1957, no Decreto-Lei nº 63, de 21 de novembro de 1966, e no Decreto-Lei no 2.162, de 19 de setembro de 1984;

XV - fixar direitos antidumping e compensatórios, provisórios ou definitivos, e salvaguardas;

XVI - decidir sobre a suspensão da exigibilidade dos direitos provisórios;

XVII - homologar o compromisso previsto no art. 4º da Lei no 9.019, de 30 de março de 1995;

XVIII - definir diretrizes para a aplicação das receitas oriundas da cobrança dos direitos de que trata o inciso XV deste artigo; e

XIX - alterar, na forma estabelecida nos atos decisórios do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, a Nomenclatura Comum do MERCOSUL de que trata o Decreto no 2.376, de 12 de novembro de 1997.

§ 1o Na implementação da política de comércio exterior, a CAMEX deverá ter presente:

I - os compromissos internacionais firmados pelo País, em particular:

a) na Organização Mundial do Comércio - OMC;

b) no MERCOSUL; e

c) na Associação Latino-Americana de Integração - ALADI;

II - o papel do comércio exterior como instrumento indispensável para promover o crescimento da economia nacional e para o aumento da produtividade e da qualidade dos bens produzidos no País;

III - as políticas de investimento estrangeiro, de investimento nacional no exterior e de transferência de tecnologia, que complementam a política de comércio exterior; e

IV - as competências de coordenação atribuídas ao Ministério das Relações Exteriores no âmbito da promoção comercial e da representação do Governo na Seção Nacional de Coordenação dos Assuntos relativos à ALCA - SENALCA, na Seção Nacional para as Negociações MERCOSUL - União Européia - SENEUROPA, no Grupo Interministerial de Trabalho sobre Comércio Internacional de Mercadorias e Serviços - GICI, e na Seção Nacional do MERCOSUL.

§ 2o A CAMEX proporá as medidas que considerar pertinentes para proteger os interesses comerciais brasileiros nas relações comerciais com países que descumprirem acordos firmados bilateral, regional ou multilateralmente.

§ 3o No exercício das competências constantes dos incisos II, IV, V, IX e X, a CAMEX observará o disposto no art. 237 da Constituição.

Art. 3o A instituição, ou alteração, por parte dos órgãos da Administração Federal, de exigência administrativa, registro, controle direto e indireto sobre operações de comércio exterior, fica sujeita à prévia aprovação da CAMEX, sem prejuízo das competências do Banco Central do Brasil e do Conselho Monetário Nacional, e observado o disposto no art. 237 da Constituição.

Art. 4o A CAMEX terá como órgão de deliberação superior e final um Conselho de Ministros composto pelos seguintes Ministros de Estado:

I - do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que o presidirá; (Redação dada pelo Decreto nº 5.398, de 2005)

II - Chefe da Casa Civil da Presidência da República; (Redação dada pelo Decreto nº 5.398, de 2005)

III - das Relações Exteriores; (Redação dada pelo Decreto nº 5.398, de 2005)

IV - da Fazenda; (Redação dada pelo Decreto nº 5.398, de 2005)

V - da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; (Redação dada pelo Decreto nº 5.453, de 2005)

VI - do Planejamento Orçamento e Gestão; e (Redação dada pelo Decreto nº 5.453, de 2005)

VII - do Desenvolvimento Agrário. (Incluído pelo Decreto nº 5.453, de 2005)

§ 1o deverão ser convidados a participar de reuniões do Conselho de Ministros da CAMEX titulares de outros órgãos e entidades da Administração Pública Federal, sempre que constar da pauta assuntos da área de atuação desses órgãos ou entidades, ou a juízo do Presidente da República.

§ 2o O Conselho de Ministros deliberará mediante resoluções, com a presença de todos os seus membros ou, excepcionalmente, com indicação formal de representante, cabendo ao Presidente o voto de qualidade.

§ 3o Em suas faltas e impedimentos, o Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior será substituído, na Presidência do Conselho de Ministros da CAMEX, pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ 4o O Conselho de Ministros reunir-se-á pelo menos uma vez a cada mês, ou sempre que convocada pelo seu Presidente, com antecedência mínima de cinco dias.

§ 5o O Presidente, em casos de relevância e urgência, poderá reduzir o prazo fixado no parágrafo anterior. (Incluído pelo Decreto nº 5.398, de 2005)

§ 6o A reunião do Conselho de Ministros realizar-se-á com a participação de, pelo menos, quatro Ministros de Estado membros da CAMEX ou Secretários-Executivos dos respectivos Ministérios. (Redação dada pelo Decreto nº 6.547, de 2008).

§ 7o A reunião poderá ocorrer por meio de conferência de vídeo, voz ou qualquer outro recurso tecnológico idôneo, e os atos e documentos expedidos pelo Conselho de Ministros, bem como pelo seu Presidente, poderão ser efetuados por meio eletrônico. (Incluído pelo Decreto nº 6.547, de 2008).

Art. 5o Integrarão a CAMEX, o Comitê Executivo de Gestão - GECEX, a Secretaria-Executiva, o Conselho Consultivo do Setor Privado - CONEX e o Comitê de Financiamento e Garantia das Exportações - COFIG. (Redação dada pelo Decreto nº 4.993, de 2004).

§ 1o O Comitê Executivo de Gestão, integrado por membros natos e por membros designados pelo Presidente da República, presidido pelo Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX, é o núcleo executivo colegiado da Câmara. (Vide Decreto nº 4.857, de 2003)

XIX - o Secretário de Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; (Incluído pelo Decreto nº 5.785, de 2006)

§ 2o São membros natos do Comitê Executivo de Gestão - GECEX: (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

I - o Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

II - o Secretário-Executivo da Casa Civil da Presidência da República; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

III - o Secretário-Geral das Relações Exteriores do Ministério das Relações Exteriores; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

IV - o Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

V - o Secretário-Executivo do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

VI - o Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

VII - o Secretário-Executivo do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

VIII - o Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

IX - o Secretário-Executivo do Ministério do Trabalho e Emprego; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

X - o Secretário-Executivo do Ministério da Ciência e Tecnologia; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XI - o Secretário-Executivo do Ministério do Meio Ambiente; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XII - o Secretário-Executivo do Ministério do Turismo; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XIII - o Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento Agrário; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XIV - o Secretário de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XV - o Secretário da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XVI - o Secretário de Relações Internacionais do Agronegócio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XVII - o Secretário-Executivo da CAMEX; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XVIII - o Secretário de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XIX - o Secretário de Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XX - o Secretário do Desenvolvimento da Produção do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XXI - o Subsecretário-Geral da América do Sul do Ministério das Relações Exteriores; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XXII - o Subsecretário-Geral de Assuntos Econômicos e Tecnológicos do Ministério das Relações Exteriores; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XXIII - o Diretor de Assuntos Internacionais do Banco Central do Brasil; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XXIV - o Diretor de Comércio Exterior do Banco do Brasil S.A.; (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XXV - um membro da Diretoria do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; e (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

XXVI - um representante do Serviço Social Autônomo Agência de Promoção de Exportações do Brasil - APEX - Brasil. (Redação dada pelo Decreto nº 6.229, de 2007).

§ 3º O Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX poderá praticar os atos previstos nos arts. 2º e 3º, ad referendum do Conselho de Ministros, consultados previamente os membros do Comitê Executivo de Gestão (Vide Decreto nº 4.857, de 2003).

§ 4º Compete ao Comitê Executivo de Gestão avaliar o impacto, supervisionar permanentemente e determinar aperfeiçoamentos em relação a qualquer trâmite, barreira ou exigência burocrática que se aplique ao comércio exterior e ao turismo, incluídos os relativos à movimentação de pessoas e cargas. (Vide Decreto nº 4.857, de 2003)

§ 5º Compete à Secretaria-Executiva:

I - prestar assistência direta ao Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX;

II - preparar as reuniões do Conselho de Ministros da CAMEX, do Comitê Executivo de Gestão e do Conselho Consultivo do Setor Privado; (Vide Decreto nº 4.857, de 2003)

III - acompanhar a implementação das deliberações e diretrizes fixadas pelo Conselho de Ministros da CAMEX e pelo Comitê Executivo de Gestão; (Vide Decreto nº 4.857, de 2003)

IV - coordenar grupos técnicos intragovernamentais, realizar e promover estudos e preparar propostas sobre matérias de competência da CAMEX, para serem submetidas ao Conselho de Ministros e ao Comitê Executivo de Gestão; e (Vide Decreto nº 4.857, de 2003)

V - cumprir outras atribuições que lhe forem conferidas pelo Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX.

§ 6o O Secretário-Executivo será indicado pelo Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX.

§ 7o O CONEX será integrado por até 20 representantes do setor privado, designados por meio de Resolução da CAMEX, com mandatos pessoais e intransferíveis.

§ 8o O CONEX será presidido pelo Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX.

§ 10. Em suas faltas e impedimentos, o Presidente do Conselho de Ministros da CAMEX será substituído, na Presidência do Comitê Executivo de Gestão, pelo Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e, nas faltas e impedimentos de ambos, pelo Secretário-Executivo da CAMEX. (Incluído pelo Decreto nº 5.398, de 2005)

Art. 6o As solicitações e determinações do Comitê Executivo de Gestão aos órgãos e às entidades da Administração Pública Federal serão atendidas em caráter prioritário, no prazo por ele prescrito. (Vide Decreto nº 4.857, de 2003)

Art. 7o A CAMEX adotará um regimento interno, mediante aprovação do Conselho de Ministros, no prazo de até sessenta dias a contar da publicação deste Decreto.

Art. 8o O apoio administrativo e os meios necessários à execução dos trabalhos do Conselho de Ministros da CAMEX, do Comitê Executivo de Gestão e da Secretaria-Executiva serão promovidos pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. (Vide Decreto nº 4.857, de 2003)

Art. 9o Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10. Fica revogado o Decreto no 3.981, de 24 de outubro de 2001.