

FATEC GUARULHOS
Faculdade de Tecnologia de Guarulhos

CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM COMÉRCIO EXTERIOR

ADMISSÃO TEMPORÁRIA NA FÓRMULA 1:
O Processo para a Entrada dos Carros e Equipamentos Durante o
Grande Prêmio do Brasil

ALICE DE ARAÚJO ANTUNES

GUARULHOS
2026

ALICE DE ARAÚJO ANTUNES

ADMISSÃO TEMPORÁRIA NA FÓRMULA 1: O Processo para a Entrada dos Carros e Equipamentos Durante o Grande Prêmio do Brasil

Trabalho de Graduação do Curso de Comércio Exterior apresentado como requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo em Comércio Exterior.

Orientador: Prof. Dr. Marco Rodrigo da Silva Assis

Guarulhos

2026

ALICE DE ARAÚJO ANTUNES

ADMISSÃO TEMPORÁRIA NA FÓRMULA 1: O Processo para a Entrada dos Carros e Equipamentos Durante o Grande Prêmio do Brasil

Trabalho de Graduação apresentado ao Curso de Comércio Exterior como requisito parcial para obtenção do **Título de Tecnólogo em Comércio Exterior**.

Banca Examinadora

Orientador: _____

Prof. Dr Marco Rodrigo da Silva Assis
Fatec Guarulhos

Banca: _____

Banca: _____

Guarulhos, 2026

RESUMO

Este trabalho analisa como é realizado o processo de nacionalização dos carros, peças e equipamentos necessários para o Grande Prêmio Brasileiro de Fórmula 1 por meio do regime aduaneiro de admissão temporária. O objetivo principal é compreender como ocorre o controle aduaneiro, desde a base legal que rege o regime até a identificação das etapas, dos documentos exigidos e dos atores envolvidos. Para isso, foi realizada uma pesquisa qualitativa composta pelo estudo de legislações, instruções normativas e relatórios operacionais, complementado por uma revisão bibliográfica, sobre logística e direito aduaneiro no esporte. Os resultados demonstram que o regime admissão temporária garante a entrada dos produtos no país de modo ágil, reduz custos fiscais e diminui os riscos logísticos para as equipes, mesmo que ainda existam desafios relacionados à complexidade dos documentos e ao rigor dos prazos. Conclui-se que o processo é fundamental para tornar o evento viável, evidenciando a importância da colaboração entre os órgãos públicos e organizadores na gestão aduaneira de competições internacionais, tal como o Grande Prêmio Brasileiro.

Palavras-chave: Admissão temporária; Fórmula 1; Direito aduaneiro; Nacionalização.

ABSTRACT

This study analyzes how the process of nationalizing the cars, parts, and equipment required for the Brazilian Grand Prix of Formula 1 is conducted through the customs regime of temporary admission. The main objective is to understand how customs control takes place, from the legal framework governing the regime to the identification of the stages involved, the required documentation, and the actors responsible. To achieve this, a qualitative research approach was employed, consisting of the examination of legislation, normative instructions, and operational reports, complemented by a literature review on logistics and customs law in sports. The results show that the temporary admission regime ensures the swift entry of goods into the country, reduces tax costs, and lowers logistical risks for the teams, although challenges remain regarding the complexity of documentation and strict deadlines. It is concluded that the process is essential for making the event feasible, highlighting the importance of collaboration between public agencies and organizers in the customs management of international competitions such as the Brazilian Grand Prix.

Keywords: *Temporary admission; Formula 1; Customs law; Nationalization.*

LISTA DE ABREVIATURAS

AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
Anvisa – Agência Nacional de Vigilância Sanitária
BACEN – Banco Central do Brasil
CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico Combustíveis
Cofins – Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social
DHL – Dalsey, Hillblom and Lynn (empresa de logística)
DI – Declaração de Importação
DSI – Declaração Simplificada de Importação
DTA – Declaração de Trânsito Aduaneiro
DU-E – Declaração Única de Exportação
Duimp – Declaração Única de Importação
FIA – Fédération Internationale de l'Automobile
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II – Imposto de Importação
IN – Instrução Normativa
Inmetro – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados
MF – Ministério da Fazenda
NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul
PIS/Pasep – Programa de Integração Social / Patrimônio do Servidor Público
PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo
RA – Regulamento Aduaneiro
RAT – Requerimento de Admissão Temporária
RFB – Receita Federal do Brasil
RPR – Requerimento de Prorrogação do Regime
SECEX – Secretaria de Comércio Exterior
Siscomex – Sistema Integrado de Comércio Exterior
TR – Termo de Responsabilidade
USP – Universidade de São Paulo

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Tela Inicial do Portal Siscomex	17
Figura 2 – Pilotos atuais da Fórmula 1 e seus respectivos times.....	31
Figura 3 – Calendário Oficial da Formula 1 em 2026	34
Figura 4 – Circuito de Interlagos e Informações Gerais	36
Figura 5 – Fluxo do Processo de Admissão Temporária Aplicado aos Carros e Equipamentos da Fórmula 1 no Brasil	39

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

Gráfico 1 – Quantidade de empresas importadoras no Brasil	16
Tabela 1 – Comparação das Teorias de Smith, Ricardo e Porter	15
Tabela 2 – Livros do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009)	18
Tabela 3 – Sistema de Pontuação em Corridas Sprint.....	32
Tabela 4 – Sistema de Pontuação em Corridas Oficiais	33

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	13
2.1 Comércio Internacional e Operações de Importações	13
2.2 Direito Aduaneiro no Brasil	17
2.3 Regimes Aduaneiros Especiais	19
2.4 Regime Aduaneiro de Admissão Temporária	20
2.4.1 Conceito do Regime Aduaneiro de Admissão Temporária	20
2.4.2 Base Legal.....	21
2.4.3 Modalidades do Regime	21
2.4.4 Controle Aduaneiro e Prazo de Vigência.....	23
2.4.5 Extinção do Regime.....	26
2.5 Logística Internacional em Eventos Esportivos.....	28
3. APLICAÇÃO DO REGIME DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA NA FÓRMULA 1	30
3.1 Estrutura e organização da Fórmula 1	30
3.2 Logística internacional da Fórmula 1	34
3.3 O Grande Prêmio do Brasil	36
3.4 Processo de admissão temporária dos equipamentos.....	37
3.5 Desafios e complexidades do processo.....	40
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
5. REFERÊNCIAS.....	44
ANEXO I – Requerimento de Admissão Temporária (RAT)	49
ANEXO II – Termo de Responsabilidade (TR).....	50
ANEXO III – Requerimento de Prorrogação do Regime (RPR).....	51
ANEXO IV – Declaração Simplificada de Importação (DSI)	52

1. INTRODUÇÃO

A escolha da utilização da Admissão Temporária na Fórmula 1 como tema deste trabalho decorre do estudo constante da área de Comércio Exterior e suas vertentes, que realizei devido à minha atuação como estudante do curso e trabalhando no ramo de despacho aduaneiro, que despertou curiosidade sobre sua relevância em coisas que tenho contato no dia a dia. O interesse em estudar a sua atuação por meio das leis aduaneiras brasileiras especificamente na Fórmula 1 surgiu na junção de um gosto pessoal e na percepção de que a atuação do comércio internacional no esporte não é algo explorado academicamente, diante disso, se observa uma lacuna na literatura acadêmica que este trabalho busca preencher.

O comércio internacional é a área que trata das transações entre países, seja a mesma um processo de importação, exportação ou investimento global. O conceito surgiu naturalmente nos primórdios da civilização, de acordo com Caparroz (2018) esta percepção ocorreu a partir do entendimento prático de que é impossível uma nação produzir, eficientemente, todos os bens necessários para o bom andamento de uma sociedade, logo, as nações começaram a realizar trocas de produtos entre si para suprir as suas necessidades.

Estas trocas entre as nações se tornaram um pilar essencial para o desenvolvimento de um país, pois permite o contato com novos produtos e insumos não disponíveis localmente, o que gera diversificação do mercado. Além disso, proporciona o acesso à novas tecnologias, que contém um papel fundamental no desenvolvimento de uma nação, e até mesmo parte da cultura de outra comunidade.

A importação é o processo de adquirir bens e serviços de um país estrangeiro e nacionalizá-los no país de destino. A aduana brasileira, divisão governamental administrada pela Receita Federal responsável por fiscalizar as entradas e saídas do país, é regulada pelo Decreto nº 6.759/2009, conhecido popularmente como Regulamento Aduaneiro, esta fiscalização é realizada com auxílio de órgãos anuentes, como por exemplo a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro).

O processo de regulamentação das cargas que entram no país é importante por diversos fatores, como a segurança nacional, a proteção da saúde pública, o controle econômico, a garantia da receita pública (recolhimento dos impostos devidos) e para a gestão de riscos.

No Brasil, o Regulamento Aduaneiro, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, prevê a existência de regimes aduaneiros especiais utilizados para atender particularidades que fogem à regra geral de arrecadação de taxas e tributos, ou seja, situações que requerem algum tipo de isenção ou suspensão nos valores, os regimes especiais mais conhecidos são o Drawback, Exportação Temporária, Trânsito Aduaneiro e Admissão Temporária.

A Admissão Temporária, utilizada para a importação de bens com finalidades específicas e que não serão nacionalizados, ou seja, este regime atinge as importações de bens que permanecem no país por um período determinado e depois serão reexportados. A admissão temporária assegura a legalidade das operações e auxilia na viabilização organizacional dos eventos esportivos sediados no Brasil, como por exemplo as Olimpíadas de 2016 ou a Copa do Mundo da FIFA de 2014, tendo em vista a necessidade das instituições e atletas de transportar os itens necessários para a prática do esporte.

Este trabalho possui como objetivo principal estudar o regime aduaneiro especial de admissão temporária, sobretudo, aplicado aos carros, peças e equipamentos da Fórmula 1 no Grande Prêmio do Brasil. Para isso, iremos aprofundar os conhecimentos referente ao funcionamento deste regime aduaneiro e compreender o seu funcionamento, com base nas leis e normas que o regulam, para, após este aprofundamento, assimilar a utilização deste tratamento aduaneiro especial na Fórmula 1.

Segundo a Federação Internacional de Automobilismo (FIA), a Fórmula 1 é a principal categoria dos esportes automobilísticos, pois é um campeonato de alta performance que combina a tecnologia mais avançada, a velocidade e a habilidade dos melhores pilotos do mundo em, atualmente, 24 etapas de corridas espalhadas pelo mundo, chamadas de Grande Prêmios, a etapa brasileira ocorre anualmente no Autódromo José Carlos Pace, conhecido popularmente como Autódromo de Interlagos, em São Paulo e participa do calendário de corridas desde 1972. O esporte é sancionado pela FIA, responsável pelas normas do esporte que monitoram não só

os locais das corridas, normalmente autódromos, local destinado a esportes automobilísticos que contém pista e as instalações necessárias, mas também as equipes e os pilotos, no ano de 2026 o esporte é composto por 11 equipes que são representadas por 2 pilotos cada.

Eventos esportivos desta magnitude têm resultados positivos na promoção cultural e turística brasileira, além de gerar grande impacto na economia local. Foi constatado no estudo “Impactos Econômicos do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1”, realizado por professores da USP, sobre o Grande Prêmio Brasileiro de 2003 que a relação entre o investimento do governo municipal de São Paulo e o retorno dos recursos para a economia é de que “... para cada R\$ 1,00 de recurso investido no evento, a PMSB consegue induzir que R\$ 3,20 sejam injetados na economia da cidade.” (Haddad, Kodota, Rabahy, 2004, p. 239).

A escolha deste tema se justifica por este impacto econômico e também pela relevância jurídica que o evento possui no país. O Grande Prêmio do Brasil na Fórmula 1 implica na entrada de veículos altamente tecnológicos e de grande valor agregado, junto às peças, equipamentos e ferramentas utilizados para manutenção, exigindo regimes aduaneiros específicos, garantindo a eficiência logística e operacional do evento.

Embora a legislação brasileira aborde os requisitos e o modo que a admissão temporária funciona na Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015 e no Decreto nº 6.759, de 2009, explicando as situações que se encaixem, prazos e as modalidades existentes, e haja estudos focados na sua importância no comércio internacional, observa-se uma escassez de estudos que abordem de forma detalhada a utilização deste regime em eventos esportivos internacionais, principalmente na Fórmula 1, que possui as suas particularidades logísticas e exigências únicas, como a necessidade do transporte aéreo devido ao campeonato ser muito volátil, tendo corridas em países diferentes com uma semana de diferença entre elas.

Ao pesquisar as palavras-chave deste trabalho no Google Acadêmico, ferramenta da empresa Google específica para pesquisa de literatura acadêmica, o resultado foi de apenas um trabalho acadêmico focado na logística aplicada na etapa brasileira da Fórmula 1. Para aprofundar a pesquisa, solicitei a ferramenta de inteligência artificial Chat GPT para pesquisar nas bibliotecas brasileiras de trabalhos acadêmicos por trabalhos com títulos ou palavras-chave similares, e a ferramenta só localizou dois trabalhos que se encaixavam no solicitado, um sobre a aplicação do

regime de admissão temporário diretamente na Fórmula 1 e um sobre a utilização do regime para veículos em um contexto geral.

A metodologia aplicada na pesquisa realizada caracteriza-se como qualitativa de natureza explicativa, de acordo com a definição de Antonio Carlos Gil, pois busca entender e esclarecer o processo para a nacionalização dos carros e equipamentos utilizados no Grande Prêmio de São Paulo através da Admissão Temporária.

Essas pesquisas [pesquisas explicativas] têm como preocupação central identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos. Esse é o tipo de pesquisa que mais aprofunda o conhecimento da realidade, porque explica a razão, o porquê das coisas. (GIL, 2002, p. 42)

A pesquisa foi realizada através de consultas bibliográficas e documentais, baseada na análise da legislação e normativas da Receita Federal Brasileira (RFB), Regulamento Aduaneiro, tratados internacionais e documentos emitidos pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA) e materiais disponibilizados pelos organizadores do evento, principalmente a empresa DHL, patrocinador oficial do evento responsável pelo transporte internacional dos bens. Também serão consultados artigos acadêmicos, matérias de revistas e livros relacionados ao assunto.

A estrutura deste trabalho é composta pelo capítulo 2, Fundamentação Teórica, onde nos aprofundaremos no sistema aduaneiro brasileiro, entendendo suas nuances e aplicabilidade, focando no regime aduaneiro especial de Admissão Temporária e posteriormente, no capítulo 3, Aplicação do Regime de Admissão Temporária na Fórmula 1, será abordado como o regime se encaixa no processo operacional da Fórmula 1, buscando mapear as fases e exigências do processo de nacionalização, verificando sua aplicação específica na etapa brasileira do esporte. Após a constatação dos dados, realizaremos uma análise das informações obtidas no capítulo 4, Considerações Finais. A pesquisa delimita-se ao processo aplicado exclusivamente ao evento em território brasileiro, não se aprofundando nas demais etapas do calendário de corridas.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. Comércio Internacional e Operações de Importações

O comércio internacional é o conjunto de atividades de compra e venda, de mercadorias ou prestação de serviços, entre nações, isto é, os envolvidos na atividade estão situados em países distintos (Werneck, 2015).

Ao longo dos anos foram construídas teorias, cuja as propostas é melhor dimensionar as transações internacionais, como a teoria das vantagens absolutas, desenvolvida por Smith (1776), publicada originalmente em 1776, que afirma que a vantagem absoluta de um país na produção de uma mercadoria resulta na maior produtividade e menor quantidade de insumos, conseqüentemente enfrentando menores custos. Futuramente essa teoria foi aprimorada por Ricardo (1817) por meio da teoria de vantagem comparativa, que reflete o custo de oportunidade relativa, isto implica entre a quantidade de um bem que dois países deixam de produzir em prol de focar sua produção em outro bem.

Porter (1989) propôs uma nova abordagem por meio da teoria de vantagem comparativa, onde os países devem se concentrar nas suas vantagens comparativas por meio dos seus pontos positivos no conceito de competição internacional, como mercados segmentados, produtos diferenciados, tecnologia avançada e sua capacidade de produção e aplicação da economia de escala.

Comparando as 3 entre si, todas as teorias abordam qual seria o ideal para um país se sobressair no comércio internacional e promover as suas vendas da melhor forma, porém o foco delas se molda ao período em que a teoria foi lançada.

Smith acredita que o foco principal de um país deve ser produzir aquilo que o país é mais eficiente, pois em 1776 as tecnologias de produção ainda estavam em evolução, tendo em vista o início da Revolução Industrial que, de acordo com Ashton T. S., foi por volta de 1760 (ASHTON, 1964), já Ricardo e Porter tem visões mais modernas quanto ao assunto, pois ambas as teorias foram lançadas na década de 1980.

COMPARAÇÃO DAS TEORIAS UTILIZANDO OS MESMOS PRODUTOS: CAFÉ E AUTOMÓVEIS

ASPECTO	VANTAGEM ABSOLUTA (ADAM SMITH)	VANTAGEM COMPARATIVA (DAVID RICARDO)	VANTAGEM COMPETITIVA (MICHAEL PORTER)																		
Base da teoria	Maior eficiência produtiva (menor custo absoluto)	Menor custo de oportunidade (eficiência relativa)	Inovação, tecnologia, qualidade e estratégia																		
Exemplo com Café	 Brasil produz café com menor custo e maior produtividade devido ao clima favorável e à grande produção agrícola. 	 Brasil tem menor custo de oportunidade para produzir café (gasta menos tempo relativo para produzi-lo). 	 Brasil desenvolve cafés especiais, com qualidade, certificações e inovação agrícola, conquistando diferenciação no mercado internacional. 																		
Exemplo com Automóveis	 Alemanha produz automóveis com maior eficiência devido à tecnologia industrial avançada e mão de obra qualificada. 	 Alemanha tem menor custo de oportunidade para produzir automóveis (gasta menos tempo relativo para produzi-los). 	 Alemanha lidera a indústria automotiva mundial com tecnologia avançada, inovação contínua, marcas fortes (BMW, Mercedes-Benz, Audi) e qualidade superior. 																		
Dados ilustrativos (horas de trabalho necessárias para produzir 1 unidade)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Produto</th> <th>Brasil (horas)</th> <th>Alemanha (horas)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Café (1 kg)</td> <td>10</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Automóveis (1 un.)</td> <td>80</td> <td>40</td> </tr> </tbody> </table> <p>Cada país se especializa no bem em que é absolutamente mais eficiente.</p>	Produto	Brasil (horas)	Alemanha (horas)	Café (1 kg)	10	30	Automóveis (1 un.)	80	40	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Produto</th> <th>Brasil (horas)</th> <th>Alemanha (horas)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Café (1 kg)</td> <td>10</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Automóveis (1 un.)</td> <td>80</td> <td>40</td> </tr> </tbody> </table> <p>Cada país se especializa no bem em que tem menor custo de oportunidade (maior eficiência relativa).</p>	Produto	Brasil (horas)	Alemanha (horas)	Café (1 kg)	10	30	Automóveis (1 un.)	80	40	<p>Não depende apenas do tempo de produção. A vantagem vem da capacidade de inovar, produzir com qualidade, agregar valor e atender melhor o mercado global.</p>
Produto	Brasil (horas)	Alemanha (horas)																			
Café (1 kg)	10	30																			
Automóveis (1 un.)	80	40																			
Produto	Brasil (horas)	Alemanha (horas)																			
Café (1 kg)	10	30																			
Automóveis (1 un.)	80	40																			
Resultado para o comércio internacional	Brasil exporta café e importa automóveis. Alemanha exporta automóveis e importa café. Ambos se beneficiam trocando produtos em que são melhores absolutamente.	Mesmo que as diferenças de produtividade sejam menores, o comércio ainda é vantajoso porque cada país se concentra naquilo em que tem menor custo relativo.	Os países/empresas competem globalmente não apenas por custo, mas por diferenciação, inovação, marcas e valor agregado, conquistando clientes e mercados.																		
Essência da teoria	Produzir o que se faz melhor.	Produzir o que tem menor custo relativo.	Criar e sustentar vantagens por meio de estratégia, inovação e diferenciação.																		

Tabela 1: Comparação das Teorias de Smith, Ricardo e Porter

Fonte: Elaborada pela autora com auxílio de inteligência artificial, 2026

No entanto, apesar das diversas teorias criadas na área, o conceito principal do comércio internacional nunca mudou, como observado abaixo:

“Os países participam do comércio internacional por duas razões básicas, cada uma delas contribuindo para seus ganhos do comércio. Primeiro, os países comercializam porque são diferentes uns dos outros. Os países, assim como os indivíduos, podem ser beneficiados por suas diferenças, atingindo um arranjo no qual cada um produz as coisas que faz relativamente bem. Segundo, os países comercializam para obter economias de escala na produção. Isto é, se cada país produz apenas uma variedade limitada de bens, ele pode produzir cada um desses bens em uma escala maior e, portanto, mais eficientemente do que se tentasse produzir tudo” (KRUGMAN, 2023, p.30)

No comércio internacional, existem as operações de importação, definidas pelas compras internacionais realizadas em um país, sejam estas efetuadas por pessoas jurídicas, de direito público ou privado, ou pessoas físicas, onde há diversas normas a serem atendidas pelo importador (SEGALIS, 2012).

A prática de importação se torna cada vez mais comum nas empresas brasileiras. Segundo os dados da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) demonstrados no Gráfico 1, no ano de 2025 foram registradas 60.115 empresas que

realizaram processos de importação no país, em contraste aos dados expostos em 2008, em que apenas 31.697 empresas realizavam tal (BRASIL, 2025).

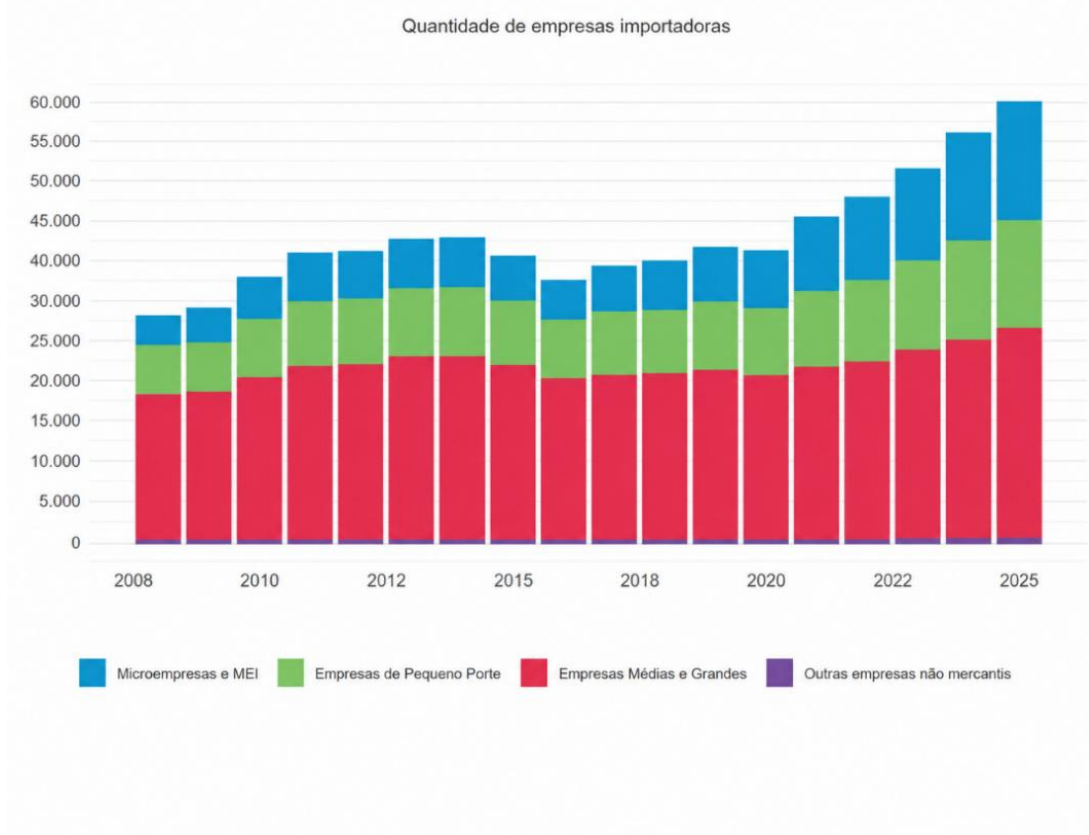


Gráfico 1: Quantidade de empresas importadoras no Brasil

Fonte: Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)

As operações de importação são submetidas a um controle estatal, envolvendo diversos órgãos responsáveis pelas áreas fiscal, comercial e cambial (WERNECK, 2015). Tal estrutura demonstra a descentralização institucional do sistema brasileiro de comércio exterior.

Por esta razão, o governo federal criou o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), um instrumento que integra as atividades das operações de comércio exterior, incluindo as importações, os órgãos governamentais que atuam dentro deste sistema são a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), responsável pelas áreas aduaneira e tributária, a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), responsável pela área administrativa, e o Banco Central do Brasil (BACEN), responsável pelas áreas financeira e cambial (BRASIL, 2024).

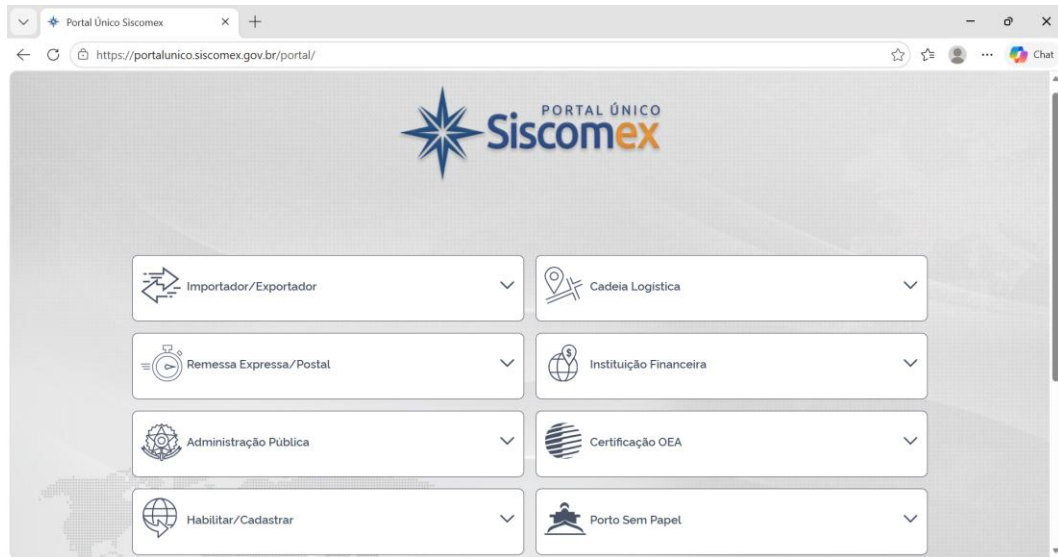


Figura 1: Tela Inicial do Portal Siscomex

Fonte: Brasil, 2026

2.2. Direito Aduaneiro no Brasil

O direito aduaneiro é um ramo do direito público voltado à regulação das entradas e saídas no Brasil, reunindo decretos e normas institucionais regularizando as práticas aduaneiras, como comentado na definição de José Lence Carluci.

“Podemos conceituar o Direito Aduaneiro como o conjunto de normas e princípios que disciplinam juridicamente a política aduaneira, entendida esta como a intervenção pública no intercâmbio internacional de mercadorias e que constitui um sistema de controle e de limitações com fins públicos.”
(CARLUCI, 2001, p.22)

Conforme o Artigo 22 da Constituição Federal de 1988, a competência de legislar sobre assuntos relacionados ao comércio exterior cabe unicamente a União e, no artigo 237, nomeia o Ministério da Fazenda (MF) como responsável pela fiscalização e controle sobre este setor, tendo em vista que isto envolve a defesa dos interesses fazendários nacionais (BRASIL, 1988).

Nesse contexto, a Receita Federal do Brasil (RFB) atua como órgão responsável designado pelo MF para exercer a fiscalização, controle tributária e combate a ilícitos nas operações do comércio exterior, protegendo os interesses nacionais, não só os da fazenda como citado anteriormente, mas também de segurança pública (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2025).

Em relação à legislação, a espinha dorsal do Direito Aduaneiro é o Decreto nº 6.759/2009, o Regulamento Aduaneiro (RA), que rege de acordo com o seu primeiro artigo “A administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior serão exercidos em conformidade com o disposto neste Decreto.” (BRASIL, 2009). No entanto, o RA sozinho não é capaz de abordar todas as formas de comércio internacional e, com o tempo, as suas evoluções, por este motivo é complementado por Instruções Normativas da RFB, tratados internacionais que o Brasil faz parte, portarias da Secex e da Secint, resoluções Gecex, leis ordinárias e demais diplomas normativos (ANDRADE, 2021).

O RA se divide em 8 livros, descritos abaixo na Tabela 1:

Livro I	Da Jurisdição Aduaneira e do Controle Aduaneiro de Veículos	Trata da atuação da autoridade aduaneira, zonas primárias e secundárias, portos, aeroportos, fronteiras e fiscalização de veículos.
Livro II	Dos Impostos de Importação e de Exportação	Disciplina os tributos incidentes sobre operações de importação e exportação, incluindo fatos geradores, base de cálculo e alíquotas.
Livro III	Dos Demais Impostos, e das Taxas e Contribuições devidos na Importação	Aborda tributos como IPI, PIS/Pasep-Importação, Cofins-Importação, AFRMM e demais encargos incidentes na entrada de mercadorias.
Livro IV	Dos Regimes Aduaneiros Especiais e dos Aplicados em Áreas Especiais	Trata de regimes como admissão temporária, drawback, entreposto aduaneiro, trânsito aduaneiro e zonas especiais.
Livro V	Do Controle Aduaneiro de Mercadorias	Regulamenta despacho aduaneiro, conferência, classificação fiscal, valoração e procedimentos de controle de mercadorias.

Livro VI	Das Infrações e das Penalidades	Define infrações aduaneiras, multas, perdimento de mercadorias e demais sanções administrativas.
Livro VII	Do Crédito Tributário, do Processo Fiscal e do Controle Administrativo Específico	Dispõe sobre lançamento tributário, processos administrativos fiscais, revisão aduaneira e controles específicos.
Livro VIII	Das Disposições Finais e Transitórias	Contém regras complementares, transitórias e disposições finais do regulamento.

Tabela 2: Livros do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009)

Fonte: Brasil, 2009

2.3. Regimes Aduaneiros Especiais

Primeiramente, para compreender o conceito do regime aduaneiro especial, é necessário saber a importância da tributação sob operações de comércio exterior, principalmente nas operações de importação, conforme explicado pelo autor Roberto Caparroz:

“Podemos dizer que a tributação aduaneira nas importações desempenha um importante papel nas políticas de comércio internacional, seja como elemento de proteção à indústria nacional, seja como agente para a consecução de instrumentos voltados para o desenvolvimento. Pode funcionar, ainda, como elemento regulador no abastecimento dos mercados, dada a extrafiscalidade inerente ao imposto de importação.”
(CAPARROZ, 2018, p.856-857)

Tendo isto em vista, os regimes especiais são marcados pelas ocasiões onde há a suspensão, isenção ou restituição de determinados tributos, desde que a operação atenda as condições previamente definidas pela lei vigente (PEREIRA, 2016), por esta razão a fiscalização sob estes regimes é rígida.

Conforme demonstrado na tabela 1, o livro IV do Regulamento Aduaneiro é destinado para os regimes aduaneiros especiais e aplicados em áreas especiais, o livro abrange os artigos 307 ao 542 do RA (BRASIL, 2009).

Os regimes aduaneiros especiais mais comuns são Trânsito Aduaneiro de Importação (DTA), Drawback, Exportação Temporária, Entrepósito Aduaneiro e a

Admissão Temporária, que será foco deste trabalho (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2025).

2.4. Regime Aduaneiro de Admissão Temporária

2.4.1. CONCEITO DO REGIME ADUANEIRO DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA

O regime aduaneiro de Admissão Temporária é o que permite a importação de bens que têm que permanecer no país por um período determinado de tempo pré-estabelecido, com suspensão total ou parcial dos tributos (BRASIL, 2015).

Atualmente, o despacho aduaneiro de admissão temporária pode ser realizado com base em uma Declaração de Importação (DI), registrada no Siscomex, ou em uma Declaração Única de Importação (Duimp), registrada no Portal Siscomex (BRASIL, 2015). Conforme as informações descritas no § 2º do artigo 14 da Instrução Normativa 1.600/2015 estas declarações devem ser instruídas a partir dos devidos documentos:

- I. Requerimento de Admissão Temporária (RAT), conforme modelo constante no Anexo I;
- II. Contrato que ampara a importação, celebrado entre o importador e a pessoa estrangeira, caso aplicável;
- III. Contrato de prestação de serviços, celebrado entre o importador e o tomador de serviços, caso aplicável;
- IV. Conhecimento de carga ou documento equivalente, inclusive no caso de bem transportado ao País por seus próprios meios, exceto se transportado em modal aquaviário e acobertado por Conhecimento Eletrônico (CE), na forma prevista na Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007;
- V. Romaneio de carga (packing list), caso aplicável;
- VI. Termo de responsabilidade (TR), conforme modelo constante no Anexo II;
- VII. Outros documentos que comprovem a adequação do pedido ao enquadramento proposto, se necessário;

- VIII. Outros documentos exigidos em decorrência de acordos internacionais ou de legislação específica, caso aplicável, como por exemplo licenças de importação.

De acordo com o artigo 2º da Instrução Normativa RFB nº 1.600, de 14 de dezembro de 2015, a suspensão total ou parcial, dependendo da modalidade, é realizada sob os seguintes tributos incidentes na importação:

- I. Imposto de Importação (II);
- II. Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);
- III. Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servido Público Incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep);
- IV. Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social Devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (COFINS);
- V. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico Combustíveis (CIDE);
- VI. Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Os itens V e VI sendo aplicados apenas nos casos em que incidam.

2.4.2. BASE LEGAL

A base legal que fornece respaldo ao regime de Admissão Temporária consiste no Decreto nº 6.759/2009, o RA, mais especificamente os artigos 353 a 379, que aborda sucintamente as diretrizes do regime, e é complementado pela Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015, que dispõe diretamente sobre a aplicação deste regime aduaneiro, sendo mais detalhado e específico quanto às modalidades, prazos e requisitos do regime.

2.4.3. MODALIDADES DO REGIME

2.4.3.1. Suspensão total de tributos

A modalidade de suspensão total de tributos consiste na importação de bens ao território nacional onde há um prazo de permanência determinado para o item, ou seja, posteriormente haverá a reexportação (BRASIL, 2009).

Neste caso, a suspensão total dos tributos é aplicada pois o bem importado não passa por nenhum tipo de exploração econômica relevante (BRASIL, 2015).

A lista abaixo demonstra em quais cenários esta modalidade pode ser aplicada, estas ocasiões são definidas através do artigo 3 da IN nº 1.600/2015:

- I. Bens destinados a eventos científicos, técnicos, políticos, educacionais, esportivos, religiosos, comerciais ou industriais;
- II. Bens destinados à montagem, manutenção, conserto ou reparo de bens estrangeiros ou nacionalizados, autorizada a aplicação do regime a partes e peças destinadas à substituição exclusivamente em bens estrangeiros;
- III. Bens destinados à homologação, ensaios, testes de funcionamento ou resistência, ou ainda a serem utilizados no desenvolvimento de produtos ou protótipos;
- IV. Bens que serão objeto de homologação, ensaios, perícia, testes de funcionamento ou resistência, ou ainda, utilizados no desenvolvimento de produtos ou protótipos;
- V. Bens destinados à reposição temporária de bens importados, em virtude de garantia;
- VI. Bens destinados à reprodução de fonogramas e de obras audiovisuais, importados sob a forma de matrizes;
- VII. Bens destinados à produção de obra audiovisual;
- VIII. Bens destinados à promoção comercial, inclusive amostras sem destinação comercial e mostruários de representantes comerciais;
- IX. Animais para exposições, feiras, pastoreio, adestramento, trabalho, cobertura e cuidados da medicina veterinária;
- X. Veículos terrestres e embarcações de esporte e recreio, inclusive motos aquáticas, destinados ao uso particular de viajante não residente, transportados ao amparo de conhecimento de carga.
- XI. Selos de controle fiscal emitidos por países estrangeiros para serem utilizados em produtos nacionais ou nacionalizados destinados à exportação para esses países.

2.4.3.2. Suspensão Parcial de Bens

A modalidade de suspensão parcial de bens, também conhecida como Admissão Temporária para Utilização Econômica, é a que proporciona a importação de bens destinados à prestação de serviços a terceiros ou à produção de outros bens destinados à venda com um prazo fixado para a sua reexportação.

Esta modalidade também é aplicada para bens destinados a servir de modelo industrial, sob a forma de moldes, matrizes ou chapas e às ferramentas industriais (BRASIL, 2015).

Neste caso, a suspensão dos tributos é proporcional ao período de estadia da mercadoria no país, a proporcionalidade será obtida através da aplicação do percentual de 1% sobre o montante de tributos devidos originalmente para cada mês ou fração contidos no período de vigência do regime (BRASIL, 2015).

2.4.3.3. Aperfeiçoamento Ativo

Conforme indicado pelo nome, esta modalidade de admissão temporária é utilizada para operações destinadas ao aperfeiçoamento de ativos e, posteriormente, reexportação (BRASIL, 2024).

De acordo com o artigo 78 da IN RFB 1600/2015, são consideradas como operações de aperfeiçoamento de ativo as seguintes:

I - as operações de industrialização relativas ao beneficiamento, à montagem, à renovação, ao condicionamento, ao acondicionamento ou ao re-acondicionamento aplicadas ao próprio bem;

II - o conserto, o reparo, ou a restauração de bens estrangeiros.

Nesta modalidade, a operação permanece no campo de incidência dos tributos, porém, enquanto o regime estiver em vigor, os tributos permanecerão isentos.

2.4.4. CONTROLE ADUANEIRO E PRAZO DE VIGÊNCIA

2.4.4.2. Controle Aduaneiro

O regime de admissão temporária se inicia a partir do momento que o desembaraço aduaneiro do bem é efetuado, seja esta efetuação pelo sistema nos casos em que o documento de desembaraço for classificado no canal verde de

conferência aduaneira, ou por um Auditor-Fiscal da RFB nos demais casos (BRASIL, 2015).

Nesta hipótese, após a concessão do regime, a RFB ainda poderá revisar se todos os requisitos foram devidamente cumpridos e, enquanto esta revisão acontece, o bem pode ser entregue sem prejuízo (BRASIL, 2015).

Nos casos em que a declaração que serve como base para a concessão do regime é classificada em canais de conferência além do verde e o requerimento seja indeferido, o importador possui um prazo de dez dias para se manifestar por escrito sobre o novo tratamento que deve ser aplicado sob a mercadoria ou apresentar um recurso, direito previsto pelo artigo 121 da IN 1.600/2015 (BRASIL, 2015).

Durante a fiscalização da RFB durante a estadia do bem em território nacional, o beneficiário será intimado a se manifestar em até dez dias caso haja o descumprimento, total ou parcial, das seguintes possibilidades previstas pelo artigo 51 do IN 1.600/2015:

- I. Vencimento do prazo de vigência do regime, sem que haja sido requerida a sua prorrogação ou adotada uma das providências previstas no art. 44;
- II. Vencimento do prazo de 30 (trinta) dias, contado da data do indeferimento do pedido de extinção da aplicação do regime na forma do art. 44, sem que tenha sido promovida a reexportação do bem ou requerida modalidade de extinção diversa das anteriormente solicitadas;
- III. Não efetivação da providência requerida e autorizada para a extinção da aplicação do regime, na forma ou no prazo determinados pelo Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil;
- IV. Apresentação para as providências de extinção do regime a que se refere o art. 44 de bens que não correspondam aos ingressados no País;
- V. Utilização dos bens em finalidade diversa da que justificou a concessão do regime;
- VI. Destruição ou perecimento dos bens, por culpa ou dolo do beneficiário.

O artigo 44 mencionado acima, trata das opções de tratamento do bem caso o regime vigente seja extinto (BRASIL, 2015). Tal tópico será discutido mais aprofundadamente posteriormente neste trabalho.

2.4.4.2. Prazo de Vigência do Regime

O prazo de vigência para uma operação de Admissão Temporária com Suspensão Total de Tributos é definido no ato de concessão do bem e começa a ser contabilizado a partir do momento que o desembaraço aduaneiro é realizado (BRASIL, 2015).

O § 3º do artigo 9 da IN 1.600/2015 descreve o que deve ser considerado no período de vigência do regime, sendo o parágrafo:

“Entende-se por vigência do regime o período compreendido entre a data do desembaraço aduaneiro e o termo final do prazo fixado para permanência do bem no País, considerado, inclusive, o prazo de prorrogação, se for o caso.” (BRASIL, 2015, p.7).

Caso haja a necessidade de realizar uma prorrogação, a mesma deve ser solicitada por meio de um Requerimento de Prorrogação do Regime (RPR), conforme o modelo constante no anexo III, que deve ser preenchido instruído pelo contrato que ampara a importação, celebrado entre o importador e a pessoa estrangeira (BRASIL, 2015).

A prorrogação não pode exceder período superior a, no total, cinco anos, a não ser em casos devidamente justificados nos termos da Portaria MF nº 320, de 17 de outubro de 2006, caso exista justificativa plausível, o período poderá ser prorrogado por período total superior a cinco anos (BRASIL, 2006).

Já na admissão temporária para utilização econômica, apesar do prazo de vigência também ser definido conforme previsto em contrato que ampara a importação e começar a contar a partir do desembaraço do bem, esta modalidade possui o prazo máximo de vigência diferenciado, sendo este de 100 meses, período em anos de oito anos e quatro meses (BRASIL, 2015).

É importante ressaltar que, conforme destacado no § 2º do artigo 58 da IN 1.600/2015 o prazo indicado no contrato pode ser negado, tendo em vista o parágrafo “O prazo indicado pelo interessado poderá ser rejeitado caso seja incompatível com a finalidade para a qual o bem foi importado ou com o provável período de permanência do bem no País, sem motivo justificado.” (BRASIL, 2015, p.30).

Caso isto aconteça, se o interessado não indicar um novo prazo, compatível com a finalidade e provável período de permanência no país do bem importado, cabe a um Auditor-Fiscal da RFB o arbitramento do prazo de concessão do regime (BRASIL, 2015).

2.4.5. EXTINÇÃO DO REGIME

A extinção tempestiva de um regime de admissão temporária, isto é, a extinção do regime quando não há o descumprimento de condições estabelecidas previamente, e quem toma as providências para realiza-la é o próprio beneficiário do regime (BRASIL, 2024).

Há algumas alternativas para realizar a extinção do regime, tais providências são abordadas e fundamentadas nos artigos 367 e 382 do Decreto nº 6.759/2009, o RA, e, principalmente, pelos artigos 44 e 88 da IN RFB nº 1.600/2015.

A adoção das providências pode ser realizada de forma parcelada e variada, conforme afirmado pelo §1º do artigo 367 do RA, o que significa que mais de uma tratativa pode ser aplicada em porções diferentes do bem (BRASIL, 2009).

Os tratamentos que podem ser aplicados são listados pelo artigo 44 da IN RFB 1.600/2015, sendo eles:

I. Reexportação;

A reexportação consiste no envio da mercadoria de volta ao seu país de origem, para realizar a mesma basta o importador, agora exportador, apresentar o bem com a sua declaração de exportação (DU-E) devidamente preenchida a partir dos documentos relativos ao despacho aduaneiro de reexportação (BRASIL, 2024).

É importante ressaltar que na DU-E referente a este processo deve ser utilizado o enquadramento 99108 para a reexportação de mercadorias admitidas temporariamente ou, em casos específicos em que o bem admitido é uma aeronave, o enquadramento a ser utilizado é 99123 (BRASIL, 2024).

II. Entrega à RFB, livres de quaisquer despesas, desde que o titular da unidade concorde em recebê-los;

A entrega dos bens à RFB deve ser solicitada através de um e-processo dirigido à unidade da RFB responsável pelo local dos bens, não é necessário realizar a abertura de um novo processo caso os bens já estejam vinculados à um processo existente, como uma Declaração de Importação Simplificada (BRASIL, 2024), formulário para solicitação demonstrado conforme anexo IV deste trabalho.

Dentro do requerimento do processo o interessado deve declarar que irá pagar todos os custos da entrega no local determinado e também deve ser informado a relação dos bens e o estado de uso em que eles se encontram (BRASIL, 2024).

Nesta alternativa de extinção de regime, a maioria dos impostos permanece isentos, com exceção da AFRMM, em que a isenção só ocorre nos casos de reexportação, e do ICMS, onde deve ser apresentado o comprovante de pagamento ou de exoneração conforme legislação local do estado (BRASIL, 2024).

III. Destruição sob controle aduaneiro, às expensas do beneficiário;

A destruição de bens sob controle aduaneiro possui algumas similaridades com o processo de entrega dos bens, iniciando pelo modo de solicitação através de um processo on-line, onde deve ser apresentado um dossiê digital com os documentos necessários, incluindo a protocolização do requerimento de destruição dirigido à unidade da RFB com jurisdição sobre o local onde se encontrem os bens (BRASIL, 2024).

Outro ponto em comum é que o interessado deve arcar com as despesas do processo de destruição, relacionando os bens e indicando o local e o responsável pela destruição (BRASIL, 2024).

Em relação aos tributos suspensos na admissão temporária, o tratamento também é semelhante ao processo de entrega dos bens, onde a AFRMM deve ser paga e o comprovante de pagamento ou exoneração do ICMS deve ser apresentado conforme legislação local do estado (BRASIL, 2024).

IV. Transferência para outro regime aduaneiro especial, nos termos da legislação específica;

A transferência para outro regime aduaneiro especial depende diretamente do cumprimento das regras do novo regime (BRASIL, 2024).

No geral, não é necessário realizar a abertura de um e-processo, apenas se o novo regime exigir a abertura formal de um processo administrativo (BRASIL, 2024).

Para realizar este processo é necessário extinguir o regime anterior de admissão temporária, solicitando uma retificação na DI para incluir as informações complementares quantidade, NCM, descrição e valor da mercadoria transferida, identificação do novo regime junto ao número da nova DI e, caso haja, o saldo que continuará no regime anterior (BRASIL, 2024).

Após a extinção do regime de admissão temporária, é realizada a admissão do novo regime através de uma nova DI, contendo o número da DI do regime anterior, número do processo administrativo do no regime, caso haja, demais documentos vinculados ao despacho aduaneiro (BRASIL, 2024).

Em relação a tributação, os valores permanecem suspensos no novo regime e a transferência não exige o pagamento dos impostos suspensos durante a admissão temporária. (BRASIL, 2024).

V. Despacho para consumo.

O despacho para consumo se trata da nacionalização do bem, ou seja, a mercadoria deixa de ser do proprietário estrangeiro e é transferida para o seu novo proprietário localizado no Brasil, seja esta mediante a um pagamento ou não (BRASIL, 2024).

Para realizar a extinção do regime através do despacho para consumo basta apenas realizar o registro da declaração de importação correspondente, podendo ser uma DI ou uma Duimp, caso seja uma DI, o documento deve ser do tipo 13 - nacionalização de admissão temporária (BRASIL, 2024).

A nacionalização dos bens deve ser realizada com observância às exigências legais e regulamentares vigentes na data em que a declaração será registrada, isto inclui o cálculo dos tributos incidentes e ao controle administrativo nas importações (BRASIL, 2024).

O número da declaração que deu concessão ao regime de admissão temporária dos itens deve ser adicionado no campo “Documentos Vinculados” da nova declaração, ou na aba “Item” caso a nacionalização seja feita através de Duimp (BRASIL, 2024).

2.5. Logística Internacional em Eventos Esportivos

Eventos esportivos são ocasiões que se destacam pela competição organizada, a presença do público espectador, a promoção midiática e a transmissão televisiva ou digital (MATIAS, 2010).

Segundo Davi Rodrigues Poit, podem ser classificados de acordo com o seu alcance ao número de espectadores e repercussão nacional e/ou internacional, podendo ser de pequeno, médio e grande porte, ou até mesmo megaeventos (POIT, 2006). Tendo isto em vista, a organização destes eventos exige planejamento técnico e coordenação logística e possuem uma certa complexidade organizacional.

Logística é o processo que visa disponibilizar produtos e serviços no local onde são necessários, no momento desejado (BOWERSOX e CLOSS, 2001), para isso é necessário, de acordo com Antônio Galvão Novaes, “planejar, implementar e

controlar, de maneira eficiente e eficaz, o fluxo e a armazenagem de produtos, serviços e informações correlatas, do ponto de origem ao ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências dos clientes” (NOVAES, 2015).

Para isso, é utilizada a cadeia de suprimentos, uma rede de organizações conectadas e interdependentes, que trabalham juntas para realizar o controle e gerenciamento do fluxo de bens e informações entre os fornecedores e até os consumidores finais, com o objetivo de integrar as atividades e lapidar o processo (CHRISTOPHER, 2011).

A logística é muito importante em eventos esportivos, sendo um processo planejado para que tudo aconteça corretamente no antes, durante e depois do evento, como se destaca a seguir utilizando como exemplo um jogo de futebol.

"A realização de um jogo de futebol é um evento que envolve várias etapas, que vão desde a preparação até o encerramento. O êxito de eventos esportivos abrange planejamento em áreas como a segurança, transporte, emergência médica, ambiente, alojamento e comunicação social. É fundamental que seja criado um sistema de coordenação para a circulação de pessoas, recursos e informação."
(MACHADO e RODRIGUES, 2017)

Dito isso, é necessário que um profissional da logística possua um conhecimento antecipado das situações que podem acontecer, pois um erro num evento esportivo, principalmente os de portes maiores, é algo que dificilmente se pode recuperar, e, possuindo estes conhecimentos, a logística possui meios e capacidade para solucionar possíveis problemas (SARMENTO et al., 2011).

Já a logística no local do evento deve dizer respeito aos fluxos, que devem ser considerados no plano logístico do evento, como acesso, sinalização, transporte e afins, porém estes podem se modificar ao decorrer do evento, da mesma forma que o público muda (SOUZA et al., 2016).

No caso de megaeventos esportivos, como as Copas do Mundo, as Olimpíadas e os Grande Prêmios de Fórmula 1, é recorrente o discurso, entre as autoridades políticas, esportivas e a mídia em geral, de que receber eventos desta magnitude potencializa as mudanças em termos de infraestrutura e reconhecimento mundial sobre a capacidade de organizar grandes eventos (ESTENDER e CAMARGO, 2012).

Eventos nesta magnitude deixam um legado em urbanismo, obras de infraestrutura e de transporte, instalação e manutenção de estádios e demais locais esportivos como quadras, autódromos, etc., e também na segurança pública (CARDOSO, 2013).

3. APLICAÇÃO DO REGIME DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA NA FÓRMULA 1

3.1 Estrutura e organização da Fórmula 1

Este capítulo aborda a estrutura e organização da Fórmula 1 como campeonato esportivo. Todas as informações são baseadas no regulamento e definições disponibilizadas pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA) para a temporada de 2026.

As principais seções do regulamento utilizadas nesta pesquisa são a seção A, focada em regulações gerais, e a seção B, focada em regulações esportivas, ambas disponibilizadas no site oficial da federação no dia 07 de maio de 2026.

A Fórmula 1 é a maior e mais prestigiada modalidade dos esportes automobilísticos. De acordo com o regulamento, são permitidos até 24 carros em uma corrida, dois carros por time, porém, atualmente, competem 11 equipes, que resultam em 22 carros e pilotos (FIA, 2026), sendo eles:



Figura 2: Pilotos atuais da Fórmula 1 e seus respectivos times

Fonte: Fórmula 1, 2026

Dentro da Fórmula 1 existem dois campeonatos distintos, o campeonato dos construtores, o qual premia a melhor equipe da temporada, e o campeonato de pilotos, o qual premia o melhor piloto da temporada (FIA, 2026).

Conforme o regulamento, os dois campeonatos funcionam através do sistema de pontos, onde no campeonato de construtores é somado a pontuação de ambos os pilotos do time e no campeonato de pilotos é considerado a pontuação individual de cada piloto (FIA, 2026).

Os pontos são contabilizados de acordo com a posição que o piloto atinge na corrida e com o tipo de corrida, atualmente existem dois tipos de corridas, as corridas sprint e as corridas oficiais (FIA,2026).

As corridas sprint são corridas menores que ocorrem em circuitos específicos pré-determinados pela FIA antes do início da temporada, desde o ano de 2023 são incluídas seis corridas sprint no calendário, conforme o regulamento técnico as corridas sprint possuem a quantidade de voltas no circuito até chegar ao mais próximo de 100km (FIA, 2026). O sistema de pontuação das corridas sprint funciona da seguinte maneira:

Position	Points
	Col. 1
	≥ 50%
1 st	8
2 nd	7
3 rd	6
4 th	5
5 th	4

Tabela 3: Sistema de Pontuação em Corridas Sprint

Fonte: FIA, 2026

Já as corridas oficiais são as que definem o calendário da fórmula 1, conforme o regulamento técnico estas corridas são compostas pelos números de voltas no circuito até chegar ao mais próximo de 305km (FIA, 2026). O sistema de pontuação das corridas oficiais vai de acordo com a porcentagem da corrida que foi concluída, caso a corrida não seja concluída, por qualquer motivo possível, é considerada a tabela a seguir para a pontuação dos pilotos:

Position	Points			
	Col. 1	Col. 2	Col. 3	Col. 4
	≥ 2L	≥25%	≥50%	≥75%
1 st	6	13	19	25
2 nd	4	10	14	18
3 rd	3	8	12	15
4 th	2	6	10	12
5 th	1	5	8	10
6 th		4	6	8
7 th		3	4	6
8 th		2	3	4
9 th		1	2	2
10 th			1	1

Tabela 4: Sistema de Pontuação em Corridas Oficiais

Fonte: FIA, 2026

Observa-se na imagem abaixo o calendário oficial divulgado pela FIA para a temporada de 2026, dentre os circuitos envolvidos as corridas sprint estão previstas para ocorrer na China, Estados Unidos (Grande Prêmio de Miami), Canadá, Grã-Bretanha, Países Baixos e Singapura:



Figura 3: Calendário Oficial da Formula 1 em 2026

Fonte: Fórmula 1, 2026

Durante a elaboração deste trabalho os Grande Prêmios de Sakhir, em Bahrein, e Jeddah, na Arábia Saudita, foram cancelados devido aos conflitos políticos que aconteciam no Oriente Médio na época (FORMULA 1, 2026).

3.2 Logística internacional da Fórmula 1

A logística da Fórmula 1 é considerada uma das mais complexas entre os esportes internacionais, tendo em vista que é necessário transportar mais de 1.200

toneladas de equipamento por corrida, passando por 21 países diferentes em pequenas janelas de tempo.

O responsável por estas operações é a DHL, parceira logística oficial da Fórmula 1 desde 2004, que planeja cada temporada previamente, mapeando como será realizado o transporte dos itens, sejam eles por modal aéreo, marítimo ou rodoviário (DHL, 2026).

Em seu site oficial a DHL explica como é feita a separação de qual tipo de modal é utilizado para cada tipo de material e equipamento:

O modal marítimo, por ser o modal mais lento, não pode ser utilizado para os equipamentos relacionados diretamente aos carros e itens utilizados nas corridas, como ferramentas, monitores de acompanhamento, etc. Sendo assim, o modal marítimo é utilizado para o transporte dos materiais classificados como “não essenciais na performance da corrida”, como os kits estruturais das garagens, materiais para a zona de hospitalidade e para as fan zones (DHL, 2026).

Para que o transporte por modal marítimo funcione, as equipes costumam enviar de 5 a 6 conjuntos de containers idênticos em rotações longas, deste modo, a carga sempre chegará no país de destino dentro do planejado (DHL, 2026).

Já o modal aéreo é utilizado para os itens indispensáveis em cada corrida e que não podem ser produzidos em diversas versões, sendo assim não podem acompanhar os diferentes conjuntos de containers, como os carros e seus mecanismos, os equipamentos tecnológicos de avaliação das equipes, etc, sem este transporte aéreo não seria possível cumprir o calendário determinado pela FIA (DHL, 2026).

Internacionalmente, o modal rodoviário é indispensável para conectar os demais modais utilizados ao local das corridas, porém nas corridas realizadas no continente europeu, o modal rodoviário assume o papel do modal marítimo, realizando o transporte dos itens não essenciais entre as sedes das equipes e os locais da corrida de modo terrestre (DHL, 2026).

Além do transporte de carga, a logística da Fórmula 1 também envolve o transporte das pessoas envolvidas no processo, em uma entrevista realizada com Paul Seaby, gerente de suporte de fábrica da equipe de corrida Alpine, realizada em 2023, a equipe transporta em torno de 100 a 115 pessoas por corrida, incluindo 58 membros da equipe operacional, o máximo permitido pela Fórmula 1, que trabalham diretamente com o carro, como engenheiros, mecânicos, eletricitas, as equipe do pit-

stop, os dois pilotos oficiais da equipe e um piloto reserva, o resto da equipe é formada pelos responsáveis pelo bufê, garçons, cinco chefs de cozinha, um médico e quaisquer outras pessoas que a diretoria da equipe deseje convidar para comparecer a corrida (ZINKULA e SEABY, 2023).

Os itens costumam começar a chegar ao país sede da corrida na sexta-feira anterior ao fim de semana da corrida, que é quando a equipe chega e começa a receber a carga marítima e montar a garagem, na segunda-feira mais pessoas da equipe chegam e eles recebem a carga aérea, finalizando a montagem da garagem, a equipe principal chega na quarta-feira e realiza a montagem do carro durante o dia e, em alguns casos, finalizam na quinta-feira, para que na sexta-feira o fim de semana da corrida possa iniciar (ZINKULA, 2023).

3.3 O Grande Prêmio do Brasil

O Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 é uma das corridas mais tradicionais do calendário mundial, realizado anualmente no Autódromo José Carlos Pace, conhecido como Autódromo de Interlagos, localizado no bairro de Interlagos, na cidade de São Paulo. O circuito possui 4,309 km de extensão e faz parte do calendário do campeonato desde 1972, tornando-se um dos palcos mais icônicos da história do automobilismo internacional (FORMULA 1, 2026).

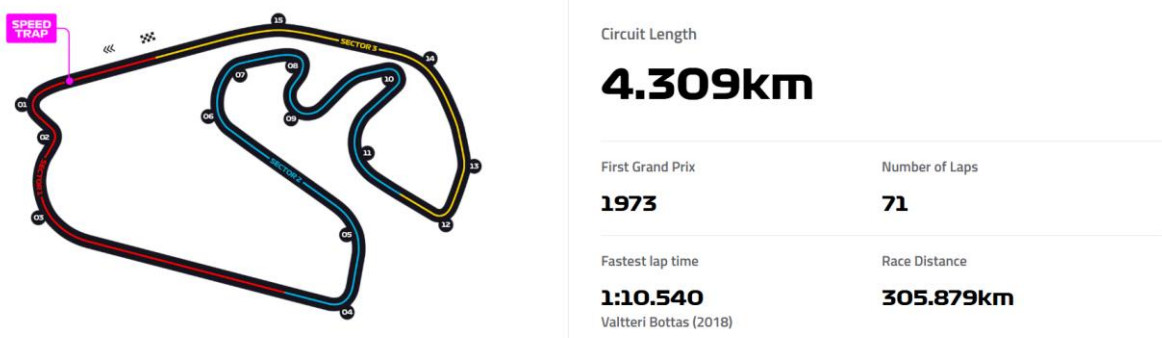


Figura 4: Circuito de Interlagos e Informações Gerais

Fonte: Site Oficial Fórmula 1, 2026

A importância do evento para a economia brasileira é amplamente reconhecida na literatura especializada. O estudo realizado por professores da USP constatou que

“para cada R\$ 1,00 de recurso investido no evento, a PMSP consegue induzir que R\$ 3,20 sejam injetados na economia da cidade” (HADDAD; KADOTA; RABAHY, 2004, p. 239). Os resultados indicam o impacto do turismo, da hotelaria, da gastronomia e dos serviços movimentados ao longo dos três dias de atividades do Grande Prêmio.

Do ponto de vista logístico e aduaneiro, o Grande Prêmio do Brasil representa um desafio particular. Por ser realizado no continente americano, em uma etapa que geralmente ocorre entre novembro e dezembro, o evento encontra-se frequentemente isolado no calendário, sem corridas adjacentes no mesmo continente, o que impede o compartilhamento de rotas de transporte marítimo com outras etapas (DHL, 2026).

Essa particularidade geográfica implica que os itens classificados como não essenciais na performance — como os kits estruturais das garagens, materiais para a zona de hospitalidade e para as fan zones — precisam ser embarcados com maior antecedência por via marítima, a partir dos portos europeus, em direção ao Porto de Santos, no litoral paulista, enquanto os itens indispensáveis, incluindo os próprios carros de corrida e os equipamentos tecnológicos, chegam pelo modal aéreo ao Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (DHL, 2026).

3.4 Processo de admissão temporária dos equipamentos

O processo de admissão temporária dos carros, peças e equipamentos utilizados no Grande Prêmio do Brasil é enquadrado na modalidade de suspensão total de tributos, prevista no artigo 3º, inciso I, da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015, que autoriza o ingresso de bens destinados a eventos científicos, técnicos, políticos, educacionais, esportivos, religiosos, comerciais ou industriais (BRASIL, 2015).

A aplicação do regime se inicia com a chegada das cargas ao território nacional. As cargas marítimas desembarcam no Porto de Santos, enquanto as cargas aéreas, contendo os carros e equipamentos indispensáveis, chegam pelo Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas.

Para que o desembaraço aduaneiro seja realizado, o importador — neste caso, os representantes legais das equipes no Brasil ou a empresa organizadora do evento — deve apresentar à Receita Federal o Requerimento de Admissão Temporária (RAT), o Termo de Responsabilidade (TR), o conhecimento de carga, o romaneio de

carga (packing list), documentos exigidos pelo artigo 14 da IN RFB nº 1.600/2015 (BRASIL, 2015).

Para o Grande Prêmio do Brasil, o prazo de vigência do regime abrange desde a chegada dos materiais ao país — geralmente na semana anterior ao fim de semana de corrida — até a saída das cargas após o encerramento do evento (ZINKULA, 2023).

O despacho aduaneiro pode ser realizado com base em uma Declaração de Importação (DI), registrada no Siscomex, ou por meio de uma Declaração Única de Importação (Duimp), registrada no Portal Siscomex, conforme estabelecido no artigo 14 da IN RFB nº 1.600/2015 (BRASIL, 2015). A utilização dos sistemas eletrônicos integrados pelo Siscomex torna o processo mais ágil e transparente, permitindo o acompanhamento em tempo real do status das declarações pelas equipes e pela Receita Federal (BRASIL, 2024).

Após o desembarço, a RFB ainda poderá revisar o cumprimento dos requisitos do regime, sendo que o bem pode ser entregue sem prejuízo durante este processo, conforme previsto no artigo 17 da IN RFB nº 1.600/2015 (BRASIL, 2015). Dessa forma, reduz-se significativamente o risco de atrasos operacionais decorrentes de procedimentos de fiscalização aduaneira.

Ao término do evento, a extinção do regime se dá predominantemente por meio da reexportação, tratamento previsto no artigo 44, inciso I, da IN RFB nº 1.600/2015. Para tanto, os responsáveis legais devem apresentar a Declaração Única de Exportação (DU-E) com o enquadramento 99108, destinado à reexportação de mercadorias admitidas temporariamente, e os documentos relativos ao despacho aduaneiro de reexportação (BRASIL, 2024).

Tratando-se de evento de grande porte com múltiplas equipes, a admissão temporária é realizada de forma descentralizada: cada equipe responde pela documentação de seus próprios bens, ainda que o processo seja coordenado globalmente pela DHL e pelos organizadores locais do evento, que atuam como intermediários junto à RFB (DHL, 2026).

Do ponto de vista da classificação fiscal, os veículos de Fórmula 1 e seus componentes são enquadrados em Nomenclaturas Comuns do Mercosul (NCM) específicas. A correta classificação é fundamental para determinar os tributos suspensos e garantir a legalidade do processo, sendo que o erro de classificação constitui infração aduaneira nos termos do Livro VI do Regulamento Aduaneiro (ANDRADE, 2021).

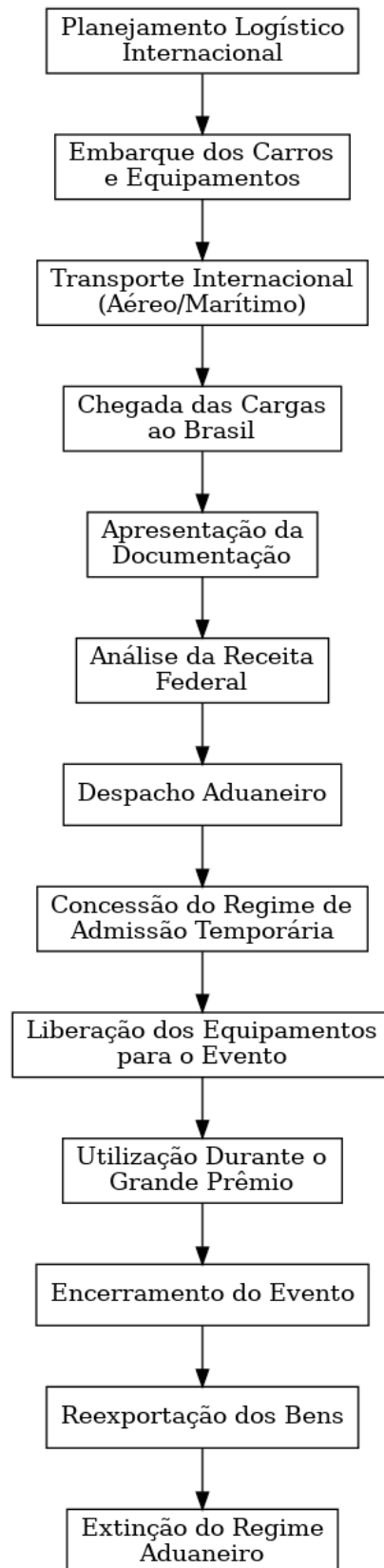


Figura 5: Fluxo do Processo de Admissão Temporária Aplicado aos Carros e Equipamentos da Fórmula 1 no Brasil

Fonte: Elaborado pela autora, 2026

3.5 Desafios e complexidades do processo

Apesar da consolidada experiência do Brasil na realização do Grande Prêmio de Fórmula 1 e do amadurecimento dos procedimentos aduaneiros ao longo das décadas, o processo de admissão temporária aplicado ao evento ainda apresenta alguns desafios e complexidades.

O primeiro e mais recorrente desafio diz respeito à complexidade documental. Conforme disposto no § 2º do artigo 14 da IN RFB nº 1.600/2015, o requerimento de admissão temporária deve ser acompanhado de uma série de documentos, incluindo o RAT, o TR, o conhecimento de carga, o packing list e demais contratos que amparam a importação (BRASIL, 2015). No contexto da Fórmula 1, onde cada equipe transporta centenas de itens distintos — com diferentes classificações fiscais, valores e finalidades — a elaboração e conferência desses documentos demandam considerável esforço operacional e jurídico.

Nesse sentido, Andrade (2021) ressalta que a multiplicidade de normas que compõem o arcabouço do direito aduaneiro brasileiro impõe ao importador um alto grau de especialização técnica para o correto enquadramento das operações, o que se torna ainda mais crítico em situações de urgência, como as que caracterizam os preparativos de uma corrida de Fórmula 1.

Um segundo desafio relevante é o rigor dos prazos. O calendário da Fórmula 1 é extremamente comprimido: as equipes normalmente dispõem de apenas uma semana entre corridas consecutivas, o que limita drasticamente a margem de tempo para a resolução de eventuais inconsistências nos documentos ou impugnações por parte da RFB (ZINKULA, 2023). Quaisquer atrasos no desembaraço podem impedir que os carros e equipamentos cheguem ao autódromo dentro do prazo necessário para a montagem e homologação junto à FIA.

A fiscalização exercida pela RFB, embora essencial para garantir a legalidade das operações, pode representar um gargalo operacional. Conforme previsto no artigo 51 da IN RFB nº 1.600/2015, o descumprimento das condições do regime — mesmo que involuntário — pode resultar na intimação do beneficiário para manifestação em até dez dias, o que, no contexto da Fórmula 1, pode ser incompatível com o cronograma do evento (BRASIL, 2015).

Outro aspecto desafiador refere-se à valoração aduaneira dos bens. A natureza altamente tecnológica e proprietária dos equipamentos da Fórmula 1 — cujos

componentes são frequentemente desenvolvidos de forma exclusiva por cada equipe — dificulta a aplicação dos métodos de valoração previstos no Acordo sobre a Implementação do Artigo VII do GATT/OMC, gerando eventual insegurança jurídica para as equipes. Caparroz (2018) ressalta que a tributação aduaneira nas importações exerce papel regulador essencial, e qualquer questionamento sobre valores declarados pode impactar significativamente a operação.

A questão das peças de reposição emergenciais também merece destaque. Durante um fim de semana de corrida, é comum que as equipes necessitem substituir componentes danificados em acidentes ou decorrentes do desgaste natural da competição. Essas peças, quando enviadas de urgência de fábricas europeias durante o evento, precisam igualmente ser submetidas ao regime de admissão temporária, o que exige agilidade tanto das equipes quanto dos órgãos aduaneiros brasileiros (DHL, 2026).

Por fim, há a questão do retorno das mercadorias após a corrida. Todas as equipes precisam reexportar seus bens em um curto espaço de tempo, sob pena de extinção do regime sem a devida reexportação, o que poderia gerar a cobrança dos tributos suspensos. Conforme o artigo 367 do Decreto nº 6.759/2009, o beneficiário do regime é o responsável pelo cumprimento das providências de extinção, sendo que a adoção dessas providências pode ocorrer de forma parcelada e variada (BRASIL, 2009).

Apesar desses desafios, é possível constatar que a colaboração entre as autoridades aduaneiras brasileiras, os organizadores do evento e os parceiros logísticos, principalmente a DHL, tem resultado em um processo relativamente fluido ao longo das últimas décadas.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo analisar o processo de admissão temporária aplicado aos carros, peças e equipamentos da Fórmula 1 durante o Grande Prêmio do Brasil, com o objetivo de compreender como esse regime aduaneiro especial viabiliza a realização de um evento esportivo de tal magnitude em território nacional.

A partir da fundamentação teórica desenvolvida no capítulo 2, verificou-se que o regime de admissão temporária ocupa um papel estratégico no ordenamento

aduaneiro brasileiro. Previsto no Regulamento Aduaneiro e regulamentado de forma detalhada pela Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015, o regime permite a entrada de bens estrangeiros com suspensão total dos tributos, desde que atendidas as condições legais e observados os prazos de vigência estabelecidos. No caso da Fórmula 1, essa modalidade se aplica plenamente, tendo em vista que os bens ingressam no país para fins estritamente esportivos e são reexportados ao término do evento.

A análise do capítulo 3 revelou que a operação logística e aduaneira do Grande Prêmio do Brasil é altamente complexa e demanda planejamento antecipado e coordenação entre múltiplos atores. A DHL, parceira logística oficial da Fórmula 1, desempenha papel central na organização do transporte dos equipamentos que chegam ao país pelos modais marítimo e aéreo, cada um responsável por categorias distintas de materiais. Essa divisão logística é determinante para o cumprimento do cronograma imposto pelo calendário da competição.

Do ponto de vista aduaneiro, o processo exige que cada equipe apresente documentação individualizada para o desembaraço de seus bens junto à Receita Federal, que atua de forma fiscalizatória ao longo de toda a vigência do regime, garantindo que os bens sejam utilizados exclusivamente para a finalidade declarada e que a reexportação ocorra dentro dos prazos estabelecidos.

Contudo, como discutido no subcapítulo 3.5, o processo não está isento de desafios. A complexidade documental, o rigor dos prazos, as dificuldades relacionadas à valoração aduaneira de bens de alta tecnologia e a necessidade de admissão emergencial de peças de reposição durante o evento são fatores que exigem alto grau de especialização dos agentes envolvidos. A multiplicidade normativa do direito aduaneiro brasileiro impõe ao importador uma constante atualização técnica, realidade que se aplica integralmente ao contexto da Fórmula 1.

Apesar dessas dificuldades, os resultados obtidos ao longo desta pesquisa indicam que o regime de admissão temporária cumpre com eficiência a sua função no contexto do Grande Prêmio do Brasil. A colaboração institucional entre a Receita Federal, os organizadores do evento e os parceiros logísticos tem sido determinante para que o processo transcorra de forma relativamente fluida ao longo das décadas em que o Brasil integra o calendário mundial da Fórmula 1.

Por fim, este trabalho evidencia que a interface entre o comércio internacional, o direito aduaneiro e os grandes eventos esportivos é um campo de estudo ainda

pouco explorado na literatura acadêmica brasileira. O aprofundamento desse tema é relevante tanto para a academia quanto para os profissionais de comércio exterior, uma vez que o Brasil segue sendo um país receptor de megaeventos internacionais que demandam operações aduaneiras específicas, eficientes e juridicamente seguras. Espera-se que este trabalho contribua para preencher parte dessa lacuna e sirva de referência para estudos futuros sobre a aplicação dos regimes aduaneiros especiais em contextos esportivos e culturais de grande porte.

5. REFERÊNCIAS

ANDRADE, Thális. Curso de direito aduaneiro: jurisdição e tributos em espécie. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021. E-book. EPUB. ISBN 978-65-5956-488-0.

ASHTON, T. S. The Industrial Revolution (1760–1830). London: Oxford University Press, 1964.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2001.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Aperfeiçoamento ativo. Manual de Admissão Temporária. Brasília, DF: Receita Federal do Brasil, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/admissao-temporaria/copy_of_aperfeicoamento-ativo/3-aperfeicoamento-ativo. Acesso em: 30 maio 2026.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 maio 2026.

BRASIL. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamento Aduaneiro. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 6 fev. 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 30 maio 2026.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Portaria MF nº 320, de 17 de outubro de 2006. Dispõe sobre a prorrogação do prazo de suspensão do pagamento de obrigações fiscais pela aplicação de regimes aduaneiros especiais, na importação, por período superior a

cinco anos. Disponível em: <https://www.normaslegais.com.br/legislacao/portariamf320.htm>. Acesso em: 18 maio 2026.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. 3.10 Extinção. Brasília, DF: Receita Federal do Brasil, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/admissao-temporaria/copy_of_aperfeicoamento-ativo/3-10-extincao. Acesso em: 19 maio 2026.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/sistema-integrado-de-comercio-exterior-siscomex>. Acesso em: 15 maio 2026.

BRASIL. Receita Federal do Brasil (RFB). Instrução Normativa RFB nº 1.600, de 14 de dezembro de 2015. Dispõe sobre a aplicação dos regimes aduaneiros especiais de admissão temporária e de exportação temporária. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 15 dez. 2015, p. 48. Disponível em: <https://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=70248>. Acesso em: 30 maio 2026.

CAPARROZ, Roberto. Comércio internacional e legislação aduaneira esquematizado. 5. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

CARDOSO, B. V. Megaeventos esportivos e modernização tecnológica: planos e discursos sobre o legado em segurança pública. Horizontes Antropológicos, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/5bdtVqQWfymmjTkFgyZzrwG/>. Acesso em: 30 maio 2026.

CARLUCI, José Lence. Uma introdução ao direito aduaneiro. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

CHRISTOPHER, Martin. Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

DHL. Inside the world of F1® logistics. Delivered – Global Trade, 2026. Disponível em: <https://www.dhl.com/global-en/delivered/global-trade/inside-f1-logistics.html>. Acesso em: 30 maio 2026.

ESTENDER, Antônio Carlos; CAMARGO, Enilso Marcio Sobreira de Amorim. A participação do BNDES no desenvolvimento do setor de logística para a Copa do Mundo. Revista Científica Hermes, v. 7, p. 3–14, jul.-dez. 2012. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477647818001>. Acesso em: 30 maio 2026.

FIA – FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE. General Regulatory Provisions – Formula One, Section A. Paris: FIA, 2026. Disponível em: <https://www.fia.com/regulation/category/110>. Acesso em: 30 maio 2026.

FIA – FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE. Sporting Regulations – Formula One, Section B. Issue 06. Paris: FIA, 2026. Disponível em: <https://www.fia.com/regulation/category/110>. Acesso em: 30 maio 2026.

FORMULA 1. Bahrain and Saudi Arabian Grands Prix will not take place in April. Formula1.com, 14 mar. 2026. Disponível em: <https://www.formula1.com/en/latest/article/bahrain-and-saudi-arabian-grands-prix-will-not-take-place-in-april.1hnqllVG85RSt8pbFc5lvx>. Acesso em: 30 maio 2026.

FORMULA 1. Brazil Grand Prix 2026. Formula1.com, 2026. Disponível em: <https://www.formula1.com/en/racing/2026/brazil>. Acesso em: 30 maio 2026.

GIL, Antonio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HADDAD, Eduardo Amaral; KADOTA, Décio; RABAHY, Wilson Abrahão. Impactos econômicos do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. Revista Turismo em Análise, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 229–249, 2004. DOI: 10.11606/issn.1984-4867.v15i2p229-249. Disponível em: <https://revistas.usp.br/rta/article/view/62669>. Acesso em: 30 maio 2026.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice; MELITZ, Marc J. International economics: theory & policy. 12. ed. global. Harlow: Pearson Education Limited, 2023.

MACHADO, Letícia da Silva; RODRIGUES, Jaqueline Terezinha Martins Corrêa. A logística na gestão de um evento esportivo. In: SALÃO DE ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO DO IFRS CAMPUS CANOAS, n. 6, Canoas, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ifrs.edu.br/index.php/SEPE/article/view/866>. Acesso em: 30 maio 2026.

MATIAS, M. Organização de eventos: procedimentos e técnicas. 5. ed. Barueri: Manole, 2010.

NOVAES, Antônio Galvão. Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição. 4. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2015.

PEREIRA, Luiz Fernando. Regimes aduaneiros especiais tributários: aspectos jurídicos. São Paulo: Clube de Autores, 2016.

POIT, D. R. Organização de eventos esportivos. 4. ed. São Paulo: Phorte, 2006.

PORTER, Michael E. A vantagem competitiva das nações. 16. ed. Rio de Janeiro: Elsevier Campus, 1989.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB). Administração aduaneira. Brasília, DF: Receita Federal, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br>. Acesso em: 30 maio 2026.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB). Regimes aduaneiros especiais. Brasília, DF: Receita Federal do Brasil, [2025]. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/subportais-aduana-e-comercio-exterior/regimes-aduaneiros-especiais>. Acesso em: 30 maio 2026.

RICARDO, David. Princípios de Economia Política e Tributação. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

SARMENTO, José Pedro; PINTO, Assunção; SILVA, Carlos Alberto Figueiredo da; PEDROSO, Carlos Augusto Mulatinho de Queiroz. O evento desportivo: etapas, fases e operações. Revista Intercontinental de Gestão Desportiva, v. 1, n. 2, 2011. ISSN 2237-3373. Disponível em: <https://cifi2d.fade.up.pt/files/411-1037-6-pb.pdf>. Acesso em: 30 maio 2026.

SEGALIS, Gabriel; FRANÇA, Ronaldo de; ATSUMI, Shirley Yurica Kanamori. Fundamentos de exportação e importação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.

SMITH, Adam. A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

SOUZA, Déborah Maria da Silva; ALMEIDA, Maria Luciana de; SILVA, Maria Aparecida de Albuquerque; FREIRE, Thiago dos Santos e Silva. Processos logísticos envolvidos na gestão de eventos: um estudo de inspiração etnometodologia sobre o Recife Antigo de Coração. In: SINGEP – SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DE PROJETOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE, 5., 2016, São Paulo. Anais [...] São Paulo: SINGEP, 2016. Disponível em: <https://www.singep.org.br/5singep/resultado/25.pdf>. Acesso em: 30 maio 2026.

WERNECK, Paulo. Comércio exterior & despacho aduaneiro. 5. ed. rev. e atual. Curitiba: Juruá, 2015.

ZINKULA, Jacob. How a Formula 1 team packs up and hauls its cars, equipment, and staff around the world. Business Insider, 3 nov. 2023. Disponível em: <https://www.businessinsider.com/how-formula-one-team-transport-drivers-cars-staff-world-season-2023-11>. Acesso em: 30 maio 2026.

ANEXO I - REQUERIMENTO DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA (RAT)

(Anexo I da Instrução Normativa RFB nº 1.989, de 10 de novembro de 2020.)

ANEXO I
REQUERIMENTO DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA (RAT)
(Anexo I da Instrução Normativa RFB nº 1.600, de 14 de dezembro de 2015)

1. BENEFICIÁRIO DO REGIME

Nome/Razão Social	CPF/CNPJ

2. INFORMAÇÕES SOBRE O PEDIDO

Fundamentação legal (enquadramento do pedido nas hipóteses previstas na IN)
Descrição da finalidade para a qual o bem foi importado

3. INFORMAÇÕES SOBRE A IMPORTAÇÃO

Número da declaração

4. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

--

ANEXO II - TERMO DE RESPONSABILIDADE (TR)

(Anexo II da Instrução Normativa RFB nº , de de de 2020.)

ANEXO II
TERMO DE RESPONSABILIDADE (TR)
(Anexo III da Instrução Normativa RFB nº 1.600, de 14 de dezembro de 2015)

1. IDENTIFICAÇÃO DO BENEFICIÁRIO DO REGIME

Nome/Razão Social	CPF/CNPJ

2. COMPOSIÇÃO DO VALOR DO TERMO DE RESPONSABILIDADE

Imposto de importação (R\$)	IPI-vinculado à importação (R\$)	PIS/Pasep-Importação (R\$)
Cofins-Importação (R\$)	AFRMM (R\$) (importação pela via marítima)	Cide-Combustíveis
Total dos tributos (R\$)		

3. DECLARAÇÃO DO BENEFICIÁRIO DO REGIME

Declaro assumir inteira responsabilidade pelo integral cumprimento das obrigações decorrentes da aplicação do regime aduaneiro especial aos bens constantes da declaração nº , e comprometo-me a recolher aos cofres públicos o valor total dos tributos e das contribuições federais suspensos, em caso de descumprimento das regras estabelecidas para o regime, nos termos do art. 72 do Decreto-Lei nº 37, 18 de novembro de 1966.

O compromisso assumido no presente termo é válido enquanto perdurarem as obrigações decorrentes da concessão do regime aduaneiro especial e abrange o período de concessão inicial e todos os períodos de prorrogação eventualmente obtidos.

Este termo de responsabilidade está subscrito pelo preposto/representante legal responsável pelo registro desta declaração, mediante mandato com cláusula específica para subscrevê-lo, nos termos do § 1º do art. 808 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.

4. IDENTIFICAÇÃO DO RESPONSÁVEL/REPRESENTANTE LEGAL

Nome do signatário	CPF

(Anexo II da Instrução Normativa RFB nº , de de de 2020.)

Correio eletrônico (e-mail)	Telefones de contato
Qualificação	
<input checked="" type="radio"/> Responsável Legal <input type="radio"/> Representante	

Declaro que as informações acima são verdadeiras e completas, caso contrário estou ciente de que estarei sujeito às penalidades previstas na legislação criminal e tributária relativas ao crime de falsidade ideológica, previsto no art. 299 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal -, e ao crime contra a ordem tributária, previsto no art. 1º da Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990.

ANEXO III - REQUERIMENTO DE PRORROGAÇÃO DO REGIME (RPR)

(Anexo III da Instrução Normativa RFB nº 1.989, de 10 de novembro de 2020.)

ANEXO III
REQUERIMENTO DE PRORROGAÇÃO DO REGIME (RPR)
(Anexo IV da Instrução Normativa RFB nº 1.600, de 14 de dezembro de 2015)

1. IDENTIFICAÇÃO DO BENEFICIÁRIO DO REGIME

Nome/Razão Social	CPF/CNPJ

2. JUSTIFICATIVA PARA A PRORROGAÇÃO

--

3. INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO DO REGIME


Número da declaração que serviu de base para a concessão do regime

4. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

--

ANEXO IV – DECLARAÇÃO SIMPLIFICADA DE IMPORTAÇÃO (DSI)

Anexo II da Instrução Normativa SRF nº 611, de 18 de janeiro de 2006

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL	DECLARAÇÃO SIMPLIFICADA DE IMPORTAÇÃO DSI	REGISTRO Número _____/_____/_____ Data

1. IMPORTADOR

NOME/NOME EMPRESARIAL		CPF/CNPJ	MATRÍCULA NO MRE (Número e sigla)
ENDEREÇO COMPLETO			
PASSAPORTE/CARTEIRA DE IDENTIDADE	NATUREZA DO VETO	NACIONALIDADE	DATA DO DESEMBARQUE
REPRESENTANTE LEGAL		CPF	NÚMERO DO REGISTRO

2. DESPACHO ADUANEIRO

VALORES DA OPERAÇÃO				TAXA DE CONVERSÃO (R\$)
Valor total dos bens (US\$)	Valor do frete (US\$)	Valor do seguro (US\$)	Valor aduaneiro (R\$)	
NATUREZA DA OPERAÇÃO		INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES		
<input type="checkbox"/> Missão diplomática ou semelhante <input type="checkbox"/> Outra: _____ <small>(Especificar)</small>				

3. DADOS SOBRE A CARGA

TRANSPORTADOR	IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	PAÍS DE PROCEDÊNCIA	DATA DA CHEGADA	TERMO DE ENTRADA
Nº DO CONHECIMENTO / ETIQUETA DE BAGAGEM	QTDE. DE VOLUMES	PESO BRUTO (kg)	PESO LÍQUIDO (kg)	DEPOSITÁRIO / ARMAZÉM

4. RELAÇÃO DE BENS

ITEM	QTDE	UNID.	DESCRIÇÃO	VALOR FOB (US\$)
Continua em folha suplementar:		Demonstrativo de cálculo de tributos anexo:		TOTAL →
<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		
A presente declaração é a expressão da verdade.				
Local e data			Assinatura do importador/representante legal	

5. REQUISIÇÃO DO MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

De acordo com o disposto no art. 140, § 2º do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, formulo a presente requisição ao titular da unidade da Secretaria da Receita Federal responsável pelo despacho aduaneiro, para fins de reconhecimento da isenção dos tributos sobre a operação identificada nesta DSI.

NOME DA AUTORIDADE	
DATA	ASSINATURA

6. CONTROLE SANITÁRIO, AMBIENTAL OU DE SEGURANÇA

Órgão responsável: _____

Concluída a verificação, certifico:

a regularidade da importação


a irregularidade da importação, em virtude _____

o que determina a adoção da seguinte providência em relação aos bens: _____

NOME DA AUTORIDADE	
DATA	ASSINATURA

7. USO EXCLUSIVO DA SRF

ANA LISE DO PEDIDO		DESEMBARÇO A DUANEIRO		
NOME DA AUTORIDADE		NOME DO AFRF		
DATA	ASSINATURA	MATRÍCULA	DATA	ASSINATURA
OBSERVAÇÕES				

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL	DSI N° _____	FOLHA SUPLEMENTAR Fl. _____ de _____
--	------------------------	--

RELAÇÃO DE BENS IMPORTADOS

ITEM	QTDE	UNID.	DESCRIÇÃO	VALOR FOB (US\$)