
**ADMISSÃO TEMPORÁRIA DE VEÍCULOS: A LOGÍSTICA DA
IMPORTAÇÃO DE CARROS DA FÓRMULA 1****TEMPORARY VEHICLE ADMISSION: THE LOGISTICS OF
IMPORTING FORMULA 1 CARS****NICOLAS LEÃO DIAS****Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo – Fatec Praia Grande****nicolas.dias01@fatec.sp.gov.br****CAMILA QUEIRÓS DE ALMEIDA****Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo – Fatec Praia Grande****camila.almeida19@fatec.sp.gov.br****RESUMO**

O regime de Admissão Temporária, regulamentado pelo Decreto nº 6.759/2009 e normativas pertinentes, é um instrumento estratégico que permite a entrada de bens estrangeiros no Brasil com suspensão total ou parcial de tributos. A metodologia adotada é a pesquisa qualitativa, exploratória-explicativa, fundamentada em revisão bibliográfica e análise documental (Decreto nº 6.759/2009 e IN RFB nº 1.600/2015). O estudo se justifica pela relevância em demonstrar a atuação do regime como facilitador logístico e de atração de eventos de grande porte. Durante a pesquisa é possível concluir que o regime de Admissão Temporária é fundamental para a viabilidade do evento, proporcionando uma suspensão total de diversos impostos, como II, IPI, PIS, COFINS, e ICMS. Contudo, os custos logísticos e a precariedade da infraestrutura nacional são identificados como desafios significativos que limitam os ganhos de eficiência operacional. O regime, portanto, equilibra a alta carga tributária brasileira com os desafios logísticos do país. Logo, conclui-se que o regime é decisivo para a viabilidade logística e tributário do evento no Brasil. Este artigo tem como objetivo principal analisar as implicações fiscais e logísticas da aplicação desse regime para a importação de veículos e equipamentos da Fórmula 1 (F1) no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Admissão Temporária. Fórmula 1. Logística. Comércio Exterior. Regimes Aduaneiros Especiais.

ABSTRACT

The Temporary Admission Regime, regulated by Decree No. 6,759/2009 and related regulations, is a strategic instrument that allows the entry of foreign goods into Brazil with total or partial suspension of taxes. The methodology adopted is qualitative, exploratory-explanatory research, based on bibliographic review and documentary analysis (Decree No. 6,759/2009 and RFB Normative Instruction No. 1,600/2015). The study is justified by its relevance in demonstrating how the regime acts as a logistical facilitator and as an instrument for attracting large-scale events. During the research, it is possible to conclude that the Temporary Admission Regime is fundamental for the feasibility of the event, providing total suspension of several taxes, such as II, IPI, PIS, COFINS, and ICMS. However, logistical costs and the precariousness of national infrastructure are identified as significant challenges that limit operational efficiency gains. The regime, therefore, balances Brazil's high tax

burden with the country's logistical challenges. Thus, it is concluded that the regime is decisive for the logistical and fiscal feasibility of the event in Brazil. This article's main objective is to analyze the fiscal and logistical implications of applying this regime to the importation of Formula 1 (F1) vehicles and equipment into Brazil.

Keywords: Temporary Admission. Formula 1. Logistics. Foreign Trade. Special Customs Regimes.

INTRODUÇÃO

O complexo cenário do comércio exterior brasileiro é regulamentado por uma série de diretrizes e normativos, entre os quais se destacam os Regimes Aduaneiros Especiais, introduzidos inicialmente pelo Decreto-lei nº 37 de 1966 e complementados pelo Decreto nº 6.759/2009. Estes regimes têm a finalidade de regular as práticas de importação, exportação ou aquisição de insumos no mercado interno, concedendo isenção, suspensão ou restituição de tributos. Dentre eles, a Admissão Temporária é um instrumento estratégico, especialmente para viabilizar a entrada de veículos importados para exposição em eventos de grande visibilidade, como o Salão do Automóvel ou o Grande Prêmio de Fórmula 1 em São Paulo.

Sob a perspectiva da logística e da competitividade internacional, o regime de admissão temporária é uma ferramenta fundamental, pois oferece flexibilidade temporal e desoneração tributária, permitindo a importação de bens de uso específico sem comprometer a liquidez financeira do importador. A adoção dessa dinâmica torna o Brasil mais atrativo para a Fórmula 1, elevando o nível de competitividade e favorecendo a integração do país em cadeias globais de produção e serviços, segundo Moreira (2022) é de unânime opinião que o cenário logístico atual apresenta grandes e peculiares desafios, o que requer maior preparo das partes envolvidas na cadeia.

Nesse contexto, este estudo se justifica pela necessidade de analisar a eficiência tributária e o impacto logístico do regime de Admissão Temporária no evento da Fórmula 1 no Brasil.

O presente trabalho possui relevância acadêmica ao preencher uma lacuna, analisando um tema complexo sob a ótica da desoneração tributária. Sob o viés econômico, a pesquisa destaca a importância desse regime aduaneiro para a redução de custos, o que torna o mercado brasileiro mais competitivo e atrativo para investimentos estrangeiros e eventos internacionais. Por fim, em termos logísticos, o conhecimento aprofundado sobre o tema pode subsidiar a otimização de processos e a melhoria da infraestrutura nacional para suportar a logística enfrentada em eventos de grande porte.

Essa importância se torna particularmente evidente ao considerarmos a Fórmula 1 (F1), reconhecida como um dos eventos esportivos de maior complexidade logística e operacional do mundo. A temporada da F1 exige o movimento de milhares de profissionais e dezenas de toneladas de equipamentos, sustentando uma cadeia de suprimentos altamente técnica que circula por cerca de 20 países anualmente (DHL, 2025). Para que o Grande Prêmio do Brasil seja viabilizado, é indispensável uma estrutura logística robusta e um ambiente regulatório ágil, capaz de permitir a entrada e a subsequente saída dos carros de corrida, suas peças de reposição e os diversos utensílios de alto valor agregado em janelas de tempo extremamente curtas. Neste contexto, o regime de Admissão Temporária atua como o principal catalisador para a fluidez do processo, reduzindo

os custos operacionais e garantindo a previsibilidade fiscal crucial para as equipes e a instituição promotora.

A análise do tema contribui, assim, diretamente para o debate sobre a real capacidade do Brasil em sediar e operacionalizar eventos de magnitude global, cuja viabilidade está intrinsecamente associada à eficiência logística e à agilidade aduaneira do país. É notável que o regime especial de Admissão Temporária transcende a esfera meramente fiscal, atuando como um instrumento ativo e estratégico de integração internacional e atração de investimentos. Entender o seu impacto na capacitação do Brasil em se tornar economicamente mais ativo é essencial para o delineamento de políticas públicas voltadas à modernização da infraestrutura e dos procedimentos aduaneiros.

O presente estudo parte da necessidade de investigar os impactos do regime de Admissão Temporária na logística e nas implicações logísticas e tributárias do evento no Brasil. A pesquisa busca, assim, responder à seguinte questão central: Em que medida o regime de Admissão Temporária, no contexto da Fórmula 1 no Brasil, reduz custos e agiliza a logística de importação e reexportação dos veículos e equipamentos?

Seguido da hipótese central: A utilização do regime de Admissão Temporária contribui de forma significativa para o funcionamento da Fórmula 1 e atua como um importante facilitador logístico. Para testar essa hipótese central, o estudo propõe as seguintes hipóteses específicas:

H1: A suspensão e/ou isenção de tributos proporcionada pelo regime de Admissão Temporária reduz substancialmente o custo total da operação de importação temporária.

H2: O benefício fiscal garante que mesmo com, gargalos logísticos, como a precariedade da infraestrutura nacional e os custos de frete, a operação seja economicamente viável.

Este artigo tem como objetivos analisar as implicações fiscais e logísticas do regime de Admissão Temporária de veículos aplicado à Fórmula 1 no Brasil, mapear o marco legal e tributário aplicável (Decreto-Lei 37/1966; Decreto 6.759/2009; IN RFB 1.600/2015), descrever o fluxo logístico de importação, avaliar os efeitos de suspensão/isenção tributária sobre a operação, identificar os desafios operacionais (infraestrutura, frete e tempo) enfrentados no evento e discutir as oportunidades de melhoria logística para a atração de megaeventos no país.

Dessa forma, a seguir apresenta-se a fundamentação teórica, abordando o marco legal e os princípios logísticos que orientam o regime de Admissão Temporária.

1. EMBASAMENTO TEÓRICO

O marco inicial da legislação que regulamenta os Regimes Aduaneiros Especiais no Brasil é o Decreto-Lei nº 37, de 1966. Esse ato normativo se consolidou como a base fundamental do sistema aduaneiro nacional, ao introduzir regimes fiscais diferenciados para o tratamento de mercadorias. Sua promulgação foi crucial para estabelecer os princípios e procedimentos operacionais que regem a administração aduaneira no país, criando as condições necessárias para a implementação de instrumentos como a Admissão Temporária. Essas medidas conferiram maior flexibilidade ao comércio exterior brasileiro, alinhando-o às práticas internacionais da época e ampliando sua competitividade.

A base teórica e documental deste trabalho envolve a análise da legislação aduaneira brasileira, com ênfase no Decreto-Lei nº 37/1966 e no Decreto nº

6.759/2009. A pesquisa também é complementada pela revisão da literatura especializada em logística de Comércio Exterior e pela análise de fontes oficiais que tratam da cadeia de suprimentos e da operacionalização da Fórmula 1. Este conjunto de recursos visa detalhar tanto o embasamento legal quanto os processos logísticos envolvidos no evento.

A logística internacional é tema fundamental da argumentação do artigo, segundo Robles (2015 p.7) a logística internacional é:

[...]o processo logístico referente à movimentação de mercadorias entre dois ou mais países e tem como propósito o atendimento das realocações espaciais dos inventários entre países, integrando cadeias produtivas relativas a fornecedores, fabricantes, prestadores de serviços, transportadores, aduanas, consumidores e operadores.

1.2 A admissão temporária e as implicações do regime

O regime de Admissão Temporária no Brasil está estruturado em três modalidades distintas, cada uma com finalidades específicas e exigências tributárias próprias. A primeira é o regime de Aperfeiçoamento Ativo, que permite a entrada de insumos no país com suspensão dos tributos, desde que esses materiais sejam submetidos a processos de transformação, reparo, beneficiamento ou montagem, com posterior reexportação.

A segunda modalidade é a Admissão Temporária para Utilização Econômica, que se aplica a bens utilizados na prestação de serviços ou na fabricação de produtos destinados à comercialização. Nesses casos, os tributos federais, como o PIS/PASEP-Importação e a COFINS-Importação, são cobrados de forma proporcional ao tempo de permanência do bem no país.

O foco deste estudo, entretanto, é a Admissão Temporária com Suspensão Total de Tributos. Essa modalidade contempla a entrada de bens que não se enquadram nas categorias anteriores e tem como principal característica a isenção completa de tributos durante a permanência no território nacional. É comumente utilizada para viabilizar a entrada temporária de veículos de visitantes estrangeiros, obras de arte, equipamentos técnicos, instrumentos profissionais, entre outros.

Independentemente da modalidade aplicada, é fundamental que os bens sejam previamente identificados e que sua finalidade no país seja declarada à autoridade aduaneira. A Receita Federal do Brasil é o órgão responsável por analisar e aprovar a concessão do regime, bem como por fiscalizar sua utilização, definindo previamente o prazo de permanência dos itens no país.

É essencial distinguir a Suspensão Total da modalidade de Utilização Econômica. Enquanto esta última impõe o recolhimento proporcional de tributos, o que pode inviabilizar operações de grande escala ou sem fins lucrativos, a Suspensão Total é voltada justamente para situações em que os bens permanecem temporariamente no país com finalidades específicas e sem geração de receita local.

No caso da Fórmula 1, por exemplo, a utilização do regime com suspensão integral dos tributos é condição imprescindível para a realização do evento no Brasil. O pagamento proporcional de impostos sobre equipamentos que serão reexportados representaria um custo elevado e incompatível com a lógica temporária da operação, além de comprometer o interesse nacional na atração e manutenção de grandes eventos internacionais.

O planejamento logístico da Fórmula 1 inicia-se bem antes do início da temporada. Assim que o calendário da temporada seguinte é definido, as equipes

começam a organizar como transportarão os carros e equipamentos para os circuitos localizados nos cinco continentes. Os times também tem como obrigação todo o manuseio da equipe, seus vistos e acomodações no destino da corrida.

A etapa seguinte é de natureza fiscal e documental, fundamental para a proteção dos interesses do governo. Para que a suspensão de impostos seja concedida, o importador é obrigado a assinar um Termo de Responsabilidade (TR). Conforme o Artigo 367 do Decreto nº 6.759/2009, o TR constitui a garantia legal do cumprimento das obrigações do regime, comprometendo o importador a reexportar os bens ou pagar os tributos suspensos, prevenindo prejuízos fiscais ao governo. Esta formalidade confere a segurança jurídica necessária para assegurar que a entrada da carga se dará exclusivamente com a finalidade de participação no evento. Uma vez aprovada a documentação, a carga pode ser enviada ao Brasil. Ao chegar ao aeroporto, os bens passam pelo controle aduaneiro, prerrogativa da Receita Federal do Brasil para fiscalizar pessoas e bens. A conferência aduaneira, procedimento para verificar a exatidão das informações declaradas, pode ser documental ou incluir uma inspeção física da carga, com base em critérios de análise de risco. Somente após essa verificação, a Receita Federal procede com o desembaraço aduaneiro, ato final de liberação do bem que formalmente implanta o regime e permite que a carga circule do ponto de entrada até o local do evento.

Após o desembaraço, a carga entra na fase de utilização. No entanto, mesmo em posse das equipes, os bens continuam sob um rigoroso controle aduaneiro até o término do regime. Essa condição implica que os carros e equipamentos não podem ser desviados para qualquer outra finalidade que não a participação no evento, o que significa que não podem ser vendidos, doados ou usados para fins comerciais internos. A descaracterização da finalidade é considerada infração grave, levando à perda do regime e ao pagamento dos tributos suspensos, acrescidos de multas e juros.

O ciclo da Admissão Temporária é concluído com a extinção do regime, que, no caso da Fórmula 1, ocorre pela reexportação. O Artigo 361 do Regulamento Aduaneiro prevê a reexportação como uma das formas de encerramento, sendo o caminho mais comum e esperado. Para isso, o importador deve registrar uma nova declaração, desta vez de exportação, formalizando a saída dos bens do território nacional. A Receita Federal confere a carga para certificar-se de que todos os itens que entraram sob o regime estão de fato sendo reexportados. Com essa confirmação, o ciclo fiscal e logístico é encerrado, e os bens deixam o Brasil sem gerar custos tributários.

Existe, contudo, uma alternativa para a extinção do regime: a nacionalização. Se, por qualquer motivo, um dos bens não for reexportado, o importador é obrigado a iniciar esse processo, que converte a admissão temporária em uma importação definitiva. O Artigo 362 do Regulamento Aduaneiro estabelece que a mercadoria deve ter uma destinação formal ao término do prazo, como o despacho para consumo. Esta opção implica no pagamento de todos os impostos que foram suspensos na entrada, além de possíveis juros e multas. A possibilidade de nacionalização reforça a proteção fiscal do país, demonstrando que o regime facilita a entrada de bens, mas mantém o rigor sobre a utilização e a saída, assegurando que o propósito original seja cumprido.

O rigor do controle aduaneiro sobre a extinção do regime é formalizado pelo Termo de Responsabilidade (TR), que prevê severas sanções em caso de descumprimento. O desvio de finalidade, a não reexportação ou a falta de nacionalização no prazo estabelecido são considerados infrações fiscais graves, conforme previsto no Regulamento Aduaneiro. Nestas situações, a penalidade

impõe o pagamento integral dos tributos suspensos, acrescido de multas e juros moratórios. Esta proteção fiscal reforça a seriedade do regime, assegurando ao Governo Federal que a Admissão Temporária é um facilitador logístico para eventos, e não um mecanismo de elisão fiscal, mantendo o rigor sobre a correta utilização e o destino final dos bens.

Sob a ótica logística, a grande vantagem desse regime reside na flexibilidade temporal e na desoneração tributária, que viabilizam a importação de bens de uso específico e em prazo determinado, sem comprometer a liquidez financeira do importador. A utilização desses regimes é fundamental importadores e exportadores se adequarem a atividades de comércio exterior exigências, entrando ativamente no processo que pode ser custoso e delicado.

A admissão temporária de veículos para eventos no Brasil está diretamente relacionada aos regimes aduaneiros especiais, que permitem a realização de eventos internacionais de grande porte. Nesses casos, aplicam-se as normas do Decreto nº 6.759/2009 e da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015. O veículo importado, objeto deste estudo, fica sujeito à fiscalização da Receita Federal do Brasil durante sua permanência no país, o que assegura a conformidade com as exigências normativas e a possibilidade de um eventual processo de nacionalização.

O regime especial de admissão temporária influencia diretamente os custos das empresas que desejam trazer, por tempo limitado, veículos e equipamentos ao Brasil. A suspensão total ou parcial dos tributos incidentes sobre a importação, prevista na Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015 (incisos I e VII), abrange impostos como o Imposto de Importação (II), o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o PIS-Importação, a COFINS-Importação, o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o ICMS.

O regime especial de Admissão Temporária se destaca pela sua importância nas estratégias nacionais de desenvolvimento do comércio exterior. Segundo Ballou (2006), um dos pilares para o aumento da competitividade econômica de uma nação é a eficiência logística, e regimes aduaneiros especiais atuam diretamente no estímulo a circulação de mercadorias. Por conta disso a Receita Federal Brasileira melhora a integração entre alfândega e os operadores logísticos pelos sistemas digitais implantados, um exemplo é o Portal Único Siscomex que reduz os processos burocráticos e consequentemente otimiza o despacho aduaneiro. Assim o regime não garante apenas redução ou isenção fiscal para as mercadorias entrantes, mas também posiciona o Brasil com melhores práticas de controle aduaneiro internacional.

1.3 O planejamento logístico e operacional da fórmula 1

As corridas *flyway*, que são aquelas realizadas fora do continente europeu, são usados barcos, para materiais pesados como cabos e estações de armazenagem e estadia móvel (Debicki, 2008).

A movimentação feita para Fórmula 1 é providenciada principalmente pela DHL, sua mais antiga e importante parceira no ramo logístico. A empresa transporta mais de 1.200 toneladas de equipamentos de alto valor agregado diversos para o funcionamento das operações necessárias no destino do evento como, carros de corrida, motores, combustível, pneus, peças de reposição, bem como ativos de transmissão e hospitalidade (DHL, 2025). As corridas *flyway*, que são aquelas realizadas fora do continente europeu, para elas são usados barcos fretados pela DHL, para materiais pesados como cabos e estações de armazenagem e estadia móvel (Debicki, 2008).

A logística da Fórmula 1 é um dos elementos centrais que garantem o sucesso do evento, especialmente diante da complexidade das rotas e do curto intervalo entre as corridas. Em 2025, o campeonato ocorre entre 7 de março e 7 de dezembro, totalizando 24 corridas sediadas em 21 países (Formula 1, 2025). O intervalo médio entre uma corrida e outra é de aproximadamente 9,5 dias, o que torna a escolha dos modais de transporte essencial para a eficiência das operações.

Tabela 1 – Panorama geral dos locais e datas dos circuitos de Fórmula 1 2025

Data	País	Local	Gap (dias)
14 a 16 de março	Austrália	Melbourne	-
21 a 23 de março	China	Xangai	5
4 a 6 de abril	Japão	Suzuka	12
11 a 13 de abril	Bahrein	Sakhir	5
18 a 20 de abril	Arábia Saudita	Jidá	5
2 a 4 de maio	Estados Unidos	Miami	12
16 a 18 de maio	Itália	Ímola	12
23 a 25 de maio	Mônaco	Mônaco	5
30 de maio a 1 de junho	Espanha	Barcelona	5
13 a 15 de junho	Canadá	Montreal	12
27 a 29 de junho	Áustria	Spielberg	12
4 a 6 de julho	Reino Unido	Silverstone	5
25 a 27 de julho	Bélgica	Spa	19
1 a 3 de agosto	Hungria	Budapeste	5
29 a 31 de agosto	Holanda	Zandvoort	25
5 a 7 de setembro	Itália	Monza	5
19 a 21 de setembro	Azerbaijão	Baku	12
3 a 5 de outubro	Cingapura	Cingapura	12
17 a 19 de outubro	Estados Unidos	Austin	12
24 a 26 de outubro	México	Cidade do México	5
7 a 9 de novembro	Brasil	São Paulo	12
20 a 22 de novembro	Estados Unidos	Las Vegas	11
28 a 30 de novembro	Catar	Lusail	6
5 a 7 de dezembro	Abu Dhabi	Yas Marina	5
Média de GAP (dias)	-	-	9,5

Fonte: Fórmula 1 (2025).

Como é possível observar na Tabela 1, o intervalo entre as corridas do México e do Brasil é superior à média, refletindo a necessidade de maior tempo logístico entre o encerramento de uma etapa e o início da seguinte. Para atender a essas demandas, as equipes utilizam diferentes meios de transporte para mover equipamentos e pessoal entre os locais, de acordo com a distância, o valor da carga, o prazo e os custos envolvidos (Moreira, 2022).

O modal marítimo é amplamente utilizado por ser mais econômico e sustentável, sendo preferido para o transporte intercontinental de itens volumosos, como garagens, motorhomes, cabos, mesas, utensílios de cozinha e equipamentos de apoio. Cova e Motta (2010) descrevem o modal aéreo sendo utilizado para mercadorias de alto valor agregado e baixo volume, que é exatamente o que a DHL segue em seu transporte. Ele é destinado às cargas mais sensíveis e de alto valor, como motores, componentes eletrônicos e peças de reposição. As embalagens utilizadas para esse transporte são projetadas especialmente para garantir a

integridade dos itens durante o voo, possuindo interiores acolchoados e sistemas de fixação.

A DHL, parceira oficial da Fórmula 1, é responsável por coordenar toda essa operação global. Segundo dados da própria empresa (DHL, 2025), são transportadas mais de 1.200 toneladas de equipamentos por temporada, sendo cerca de 660 toneladas por via aérea e 500 toneladas por via marítima, o que exige o fretamento de até sete aviões cargueiros modelo Boeing 777, como ilustrado na imagem a seguir.

Figura 1 – transportes feitos pela DHL para Fórmula



Fonte: DHL 2018

Parte significativa da infraestrutura do evento também é deslocada de corrida em corrida. Debrick (2008) cita, por exemplo, o transporte das telas interativas utilizadas para acompanhamento das provas, cuja operação requer mais de 200 toneladas de equipamentos e cerca de 200 técnicos especializados durante cada Grande Prêmio.

É importante mencionar a disposição, ilustrada na tabela 2, entre sede das equipes participantes a fornecedoras de motor e local da fábrica. Poucas são as empresas estabelecidas junto a sede da Fórmula 1 no Reino Unido, maior parte delas estão espelhadas pela Europa, porém quando se analisa a fábrica todas com exceção da Ferrari e Alpha Tauri, Itália e Alfa Romeo, Suíça são todas instaladas no

Reino Unido. São poucas as equipes que fabricam seu próprio motor, o que enfatiza a necessidade de uma cadeia de fornecimento forte e alinhada.

Tabela 2 - : Localização das Equipes da F1

Equipe (Construtora)	Fornecedor do Motor	Sede da equipe	Local da fábrica
Alfa Romeo	Ferrari	Suíça	Suíça
AlphaTauri	Red Bull	Itália	Itália
Alpine	Renault	França	Reino Unido
Aston Martin	Mercedes	Reino Unido	Reino Unido
Ferrari	Ferrari	Itália	Itália
Haas	Ferrari	Estados Unidos	Reino Unido
McLaren	Mercedes	Reino Unido	Reino Unido
Mercedes	Mercedes	Alemanha	Reino Unido
Red Bull Racing	Red Bull	Áustria	Reino Unido
Williams	Mercedes	Reino Unido	Reino Unido

Fonte: Moreira(2022)

O planejamento logístico das equipes exige alinhamento rigoroso entre as construtoras e seus fornecedores. Conforme apontado por Cova e Mota (2010), "Esse plano permitirá estabelecer a estrutura que suportará os fluxos dos produtos. Isso implica estabelecer quantas instalações serão usadas, onde estarão localizadas". Assim, os parceiros nessa relação precisam de alto grau de prontidão para suprir demandas em prazo curtíssimo; essa agilidade é essencial à manutenção do desempenho competitivo ao longo do campeonato.

A globalização da Fórmula 1 impacta diretamente a complexidade de sua cadeia de suprimentos, que engloba mais de 100 fornecedores mundiais. Essa rede exige integração a uma estrutura logística altamente dinâmica, capaz de despachar novas peças e componentes em tempo recorde, em resposta às constantes atualizações de engenharia e às demandas específicas de cada circuito.

O cronograma logístico e o desempenho operacional da categoria, no entanto, estão sujeitos a fatores externos e imprevisíveis, como crises globais, pandemias e fenômenos naturais. Um exemplo elucidativo: fortes chuvas e ventos, registrados em São Paulo nos meses de janeiro e setembro de 2025, causaram danos à infraestrutura urbana e teriam potencial para impactar severamente as operações do Grande Prêmio do Brasil, exigindo planos de contingência robustos.

Eventos globais como a Fórmula 1 funcionam como testes de estresse, avaliando a efetividade dos sistemas de transporte e fiscais, bem como a eficácia das autoridades aduaneiras. Minayo (2001) destaca que a compreensão de fenômenos complexos exige abordagem sistêmica, capaz de integrar fatores técnicos, humanos e institucionais. No Brasil, a utilização do regime especial de Admissão Temporária evidencia a dependência mútua entre os setores público e privado. As operações dependem tanto da agilidade legal (regime fiscal) quanto da capacidade de execução logística, demonstrando que a Fórmula 1 representa o ponto de convergência entre uma operação logística de ponta e o rigor da legislação nacional.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa adota uma abordagem qualitativa, por tratar-se de fenômeno complexo e de natureza interpretativa, fundamental para investigar a complexidade do regime de Admissão Temporária e seus impactos em um evento de grande escala como a Fórmula 1. O estudo é de natureza exploratória-explicativa. Ele se mostra exploratório na análise de um tema pouco detalhado na literatura sob uma perspectiva integrada (logística e fiscal), identificando as principais lacunas. Ao mesmo tempo, é explicativo por ir além da descrição dos processos, buscando elucidar a relação de causa e efeito entre o benefício fiscal e a viabilidade operacional. O foco reside em compreender como o regime atua como mecanismo de compensação, equilibrando a alta carga tributária brasileira com os desafios infraestruturais e operacionais enfrentados no país.

A escolha pela abordagem qualitativa exploratória-explicativa se deve pelo fato do estudo se basear em um fenômeno complexo e pouco abordado na literatura, com o objetivo de entender o as causas e relações desse fenômeno pela interpretação de dados e fontes teóricas empíricas.

A primeira etapa foi o levantamento e estudo das legislações sobre o assunto, seguido da pesquisa em fontes diretas da organização e parceiros, em paralelo a busca na literatura acadêmica também foi realizada para obtenção de noções gerais e específicas do tema. Os critérios utilizados para a base da pesquisa foram, fontes primárias, interpretação direta da lei, dados fornecidos pela organização e análise de conceitos gerais, e dados secundários fornecidos e/ou interpretados, dados esses relacionados diretamente ao tema ou complementares a ele e as ideias abordadas.

2.2 Fontes de pesquisa e base documental

Para construir a Fundamentação Teórica e a análise de resultados, a pesquisa se baseou exclusivamente em fontes secundárias, priorizando a robustez de dados e a base legal.

A revisão bibliográfica forneceu o embasamento teórico sobre o comércio exterior, a logística de megaeventos e os regimes aduaneiros especiais. As fontes foram rigorosamente selecionadas em bases de dados de alta credibilidade acadêmica, como o Google Acadêmico, SciELO e o Portal de Periódicos CAPES, priorizando artigos científicos, teses e dissertações que tratam do tema.

2.3 Marco legal e análise documental

A análise documental foi essencial para estabelecer o marco legal da pesquisa. Foram examinadas as normas que regem o regime de Admissão Temporária no Brasil, garantindo que as discussões fiscais e de controle aduaneiro estivessem alinhadas com a legislação vigente. Os documentos primários analisados incluem: o Decreto nº 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro), que estabelece a base do regime; a Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015 e outras regulamentações da Receita Federal do Brasil, que detalham os procedimentos e as condições para a suspensão tributária.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Regime de Admissão Temporária demonstra ser um elemento estrutural para a realização da Fórmula 1 no Brasil, operando como um mecanismo estratégico de facilitação fiscal e logística. A hipótese central da pesquisa, que postula a

relevância desse regime para a funcionalidade da categoria e sua atuação como facilitador operacional, foi validada. A confrontação dos dados levantados com o arcabouço legal e a literatura especializada permite medir a amplitude da influência e a necessidade do regime, tanto na perspectiva da mitigação de custos tributários quanto na viabilização logística de um evento de escala global que opera com múltiplos modais, prazos restritos e bens de altíssimo valor agregado.

Moreira (2022) em sua obra evidencia que “há pequenos espaços de tempo entre as corridas”, que se prova verdadeira quando colocado em paralelo com os dados obtidos na tabela Tabela 1 – Panorama geral dos locais e datas dos circuitos de Fórmula 1 2025 onde a média do transporte é de apenas 9,5 dias entre corridas para todo o transporte de carga, pessoas e tempo de instalação e adaptação.

3.1 Implicações fiscais e a confirmação hipótese h1

A hipótese H1, que aborda o benefício fiscal substancial gerado pela suspensão total e/ou parcial de tributos, é integralmente confirmada. A legislação aduaneira vigente (Decreto nº 6.759/2009 e IN RFB nº 1.600/2015) estabelece a desoneração de tributos federais (II, IPI, PIS, COFINS), proporcionando uma economia operacional expressiva. Tal isenção aplica-se aos equipamentos essenciais das equipes – incluindo instalações, veículos de competição e peças de reposição – e aos equipamentos de infraestrutura utilizados pela organização para a transmissão e o suporte do Grande Prêmio.

O regime também confere uma previsibilidade financeira inegociável. Ao permitir que os bens circulem pelo país em um prazo definido sem a exigência de recolhimento tributário antecipado, há uma redução nos custos indiretos relacionados ao capital de giro e à liquidez. Para a Fórmula 1, cuja logística é anual e repetitiva, este atributo de previsibilidade é vital. Conclui-se que a suspensão tributária constitui o fator primário de segurança para a viabilidade econômica da permanência do evento em solo brasileiro.

A importância da suspensão tributária deve ser compreendida dentro do contexto do custo brasileiro, caracterizado por suas altas alíquotas e pela complexidade do sistema fiscal. A cobrança integral do Imposto de Importação (II) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre veículos de competição e componentes de engenharia, que possuem elevado valor agregado, inviabilizaria economicamente a realização do evento no país. Ao permitir a suspensão do II, do IPI, do PIS/COFINS-Importação e do ICMS, o regime aduaneiro especial atua como um mecanismo de descompressão sobre o capital de giro das equipes. A Fórmula 1, sendo uma operação global com ciclos extremamente curtos em cada localidade, não comporta a imobilização de recursos que o pagamento desses tributos representaria, mesmo que houvesse possibilidade de restituição futura. A suspensão antecipada, portanto, não configura apenas um incentivo fiscal, mas sim uma condição essencial para a viabilidade operacional do evento e de similares, garantindo o fluxo ágil de bens e o cumprimento dos prazos rigorosos estabelecidos pelo calendário internacional.

3.2 Desafios logísticos e a confirmação parcial hipótese h2

Em contraste com os benefícios fiscais, a hipótese H2 é parcialmente confirmada devido à persistência de gargalos logísticos estruturais que podem impactar a eficiência operacional. Embora o regime de Admissão Temporária otimize

a vertente fiscal, as deficiências infraestruturais tendem a elevar os custos de transporte e o tempo total de ciclo da operação.

A literatura aponta para a baixa eficiência média dos portos brasileiros em relação ao padrão global (Menezzago e Petterini, 2018), o que pode introduzir atrasos nos processos de desembarço e transferência de carga. Essa fragilidade é exacerbada pela limitada interconexão modal e pela subsequente dependência do transporte rodoviário, vulnerável a congestionamentos e a um maior custo de combustível (Silveira, 2017). Dessa forma, o amparo fiscal garantido pelo regime não é suficiente para anular os efeitos das dificuldades logísticas estruturais que incidem sobre o fluxo da operação.

A dependência logística do modal aéreo, crucial para o transporte dos carros e motores, concentra as operações de desembarque no Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP), um dos maiores *hubs* de carga do país. Embora Viracopos ofereça capacidade, a logística subsequente (o trajeto de VCP ao Autódromo de Interlagos) recai sobre a malha rodoviária, que é a maior vulnerabilidade. A literatura aponta que os custos logísticos no país são significativamente superiores à média internacional, principalmente devido à precariedade das estradas e aos altos custos de combustível e pedágios. Para a F1, isso significa que a flexibilidade fiscal é parcialmente anulada pelo custo elevado da etapa final do transporte terrestre. Além disso, as cargas marítimas, que chegam pelo Porto de Santos, enfrentam recorrentemente problemas de atraso na atracação e falta de *slots* para devolução de contêineres vazios, introduzindo riscos de *detention* e *demurrage* que, embora não tributários, impactam o custo total da operação e a pontualidade do evento. O que torna notável a fragilidade da infraestrutura nacional e necessidade de investimento no setor para manter atratividade.

3.3 O regime como instrumento de atração e integração internacional

Importante salientar que o regime de Admissão Temporária ultrapassa a função de mera ferramenta fiscal, consolidando-se como um vetor de atratividade e desenvolvimento econômico. Ao viabilizar a implementação de um evento de escala global como a Fórmula 1, promove-se a geração de atividades e empregos temporários, dinamizando a cadeia de serviços e fortalecendo a projeção internacional do país.

A operacionalização do Grande Prêmio do Brasil exige uma complexa matriz multimodal. A DHL (2025), parceira logística oficial da F1, gerencia uma operação anual que move mais de 1.200 toneladas de equipamentos entre 21 nações, utilizando intensivamente os modais marítimo e aéreo. As cargas aéreas de urgência, predominantemente processadas no Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP), demandam que a suspensão de tributos se traduza em agilidade física, o que exige a implementação de um canal aduaneiro rápido (ou *green channel*) no local.

A análise evidencia que o regime aduaneiro é crucial para gerenciar essa interface modal no prazo. As cargas marítimas, compostas por estruturas de hospitalidade e itens menos urgentes que desembarcam no Porto de Santos, dependem do Termo de Responsabilidade para assegurar que a fiscalização não atrase o transporte terrestre até Interlagos. Este cenário de *operação flyaway*, característico das corridas fora da Europa, demanda, portanto, que a Admissão Temporária atue como um protocolo de prioridade, coordenando a velocidade do transporte aéreo com a eficácia do controle aduaneiro. Sem essa agilidade garantida pelo regime, o intervalo logístico entre as etapas seria irre recuperavelmente comprometido, inviabilizando a montagem do evento dentro do cronograma da F1. O

papel do regime, neste contexto, é reforçar a integração entre a logística internacional de ponta e o Comércio Exterior brasileiro.

3.4 Conclusão da seção

Os resultados revelam que, embora o regime especial de Admissão Temporária seja indiscutivelmente eficaz na redução da carga tributária sobre a importação, sua plena eficiência é diretamente condicionada pela qualidade da infraestrutura e dos procedimentos aduaneiros (incluindo modernização de processos e digitalização documental). O estudo demonstra que a adoção do regime, apesar de intrinsecamente necessária, não é suficiente, por si só, para garantir a competitividade logística total do Brasil. Em essência, o regime atua como uma ferramenta compensatória, reequilibrando o binômio da alta carga tributária e dos persistentes gargalos estruturais.

Portanto, a Admissão Temporária é um elemento indispensável à viabilidade fiscal e operacional da Fórmula 1 no Brasil, configurando-se como um instrumento de integração logística, diplomática e econômica, essencial para a manutenção do país no circuito global de eventos de grande porte.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos resultados obtidos e nas análises apresentadas, conclui-se que o regime de Admissão Temporária exerce um papel determinante na viabilidade da Fórmula 1 no Brasil, tanto do ponto de vista fiscal quanto logístico. O estudo demonstrou que o mecanismo de suspensão total de tributos é o principal fator que torna possível a realização do evento sem onerar excessivamente as equipes internacionais, garantindo competitividade, previsibilidade financeira e segurança jurídica às operações. Dessa forma, a pesquisa confirmou integralmente a hipótese H1, de que a isenção tributária reduz substancialmente o custo total das importações temporárias.

Sob a ótica logística, conclui-se que, embora o benefício fiscal seja um fator essencial, persistem gargalos estruturais significativos no transporte e na infraestrutura nacional, o que confirma parcialmente a hipótese H2. A precariedade de portos, estradas e aeroportos, somada aos altos custos de frete e combustível, ainda limita a eficiência operacional. Contudo, o regime atua como um instrumento de compensação econômica, permitindo que o evento se mantenha viável mesmo diante dessas dificuldades. Essa constatação reforça a importância de políticas públicas voltadas à modernização da infraestrutura e à simplificação dos processos aduaneiros, especialmente para operações vinculadas a eventos internacionais.

Os objetivos do trabalho foram plenamente alcançados: o estudo analisou as implicações fiscais, e logísticas do regime, mapeou o marco legal e tributário, mesmo que de forma superficial, também descreveu o fluxo logístico de importação, avaliou os efeitos da suspensão tributária, identificou desafios operacionais, também discutiu de forma breve as possibilidades de melhoria e atração de megaeventos no Brasil. Verificou-se que o regime cumpre sua função essencial de tornar o Brasil competitivo e atrativo para eventos internacionais de grande porte, equilibrando a complexidade do comércio exterior nacional com as exigências de prazos e custos globais da Fórmula 1.

Entre as contribuições deste estudo, destaca-se a ampliação da compreensão sobre o papel estratégico dos regimes aduaneiros especiais no comércio exterior. A pesquisa oferece subsídios teóricos e práticos para empresas e gestores públicos que buscam aprimorar os processos de importação temporária, além de reforçar a importância de instrumentos fiscais inteligentes para o fortalecimento da economia nacional. Em termos acadêmicos, o trabalho contribui para o campo da logística internacional e do comércio exterior ao associar a teoria tributária à análise empírica de um caso de alta complexidade operacional.

Todavia, o estudo também apresenta limitações que devem ser reconhecidas. A análise baseou-se em fontes secundárias e documentais, o que restringe a observação direta de dados operacionais. Além disso, não foram realizadas entrevistas com agentes logísticos, fiscais ou representantes da Receita Federal, o que poderia aprofundar a compreensão sobre os desafios práticos da aplicação do regime, também o mapeamento tributário não apresenta precisão, já que não é possível ter acesso a todas as peças que formarão o carro quando ele for montado para a corrida e pela diversidade de itens usados na operação, logo a classificação de forma específica para um marco tributário apurado não foi possível, então foi utilizado uma classificação geral de veículo para os impostos citados. Dessa forma, recomenda-se que pesquisas futuras adotem abordagens quantitativas ou comparativas, analisando, por exemplo, o impacto econômico da Fórmula 1 sobre o PIB local, a geração de empregos temporários e o fluxo turístico durante o evento.

Outra possibilidade de ampliação consiste em comparar o regime de Admissão Temporária aplicado à Fórmula 1 com outros megaeventos internacionais, como Fórmula E, MotoGP, ou exposições industriais itinerantes, permitindo avaliar se as mesmas vantagens e desafios se repetem em diferentes contextos operacionais.

Conclui-se, portanto, que o regime de Admissão Temporária se consolida como uma política pública de elevado valor estratégico, não apenas para a logística e a tributação, mas também para a projeção internacional do Brasil. Ele demonstra que é possível conciliar controle fiscal, eficiência aduaneira e incentivo econômico, tornando o país mais competitivo no cenário global. Contudo, para que esse potencial seja plenamente explorado, é indispensável investir na infraestrutura física e tecnológica e aperfeiçoar os mecanismos de gestão e fiscalização, assegurando que o Brasil continue apto a sediar eventos de grande porte com excelência logística e segurança jurídica.

REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. 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: 15 nov. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966**. Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 21 nov. 1966. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0037.htm. Acesso em: 15 nov. 2025.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa RFB nº 1.600, de 14 de dezembro de 2015**. Dispõe sobre o regime aduaneiro especial de admissão temporária e de admissão temporária para aperfeiçoamento ativo. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 15 dez. 2015. Disponível em:

https://www.gov.br/aeb/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/legislacao/3INRFBN16002015_Vigente.pdf. Acesso em: 1 out. 2025.

BRASIL. RECEITA FEDERAL. *Classificação fiscal de mercadorias - NCM*. [S.l.]: Receita Federal, [s.d.]. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>. Acesso em: 15 nov. 2025.

CONSELHO DE LOGÍSTICA REVERSA NO BRASIL (CLRB). **Logística Reversa**. Disponível em: <http://www.clrb.com.br/site/clrb.asp>. Acesso em: 18 ago. 2025.

COSTA, Rodrigo Morem da; HENKIN, Hélio. Estratégias competitivas e desempenho da indústria automobilística no Brasil. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 2, p. 457-487, ago. 2016

COVA, Carlos; MOTTA, Ricardo. **Logística Empresarial**. v. 2. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010. 212 p. Disponível em: <https://canal.cecierj.edu.br/012016/89dfc17c842310241605d834eb9938fc.pdf>. Acesso em: 17 out. 2025.

DEBICKI, Tomasz. Challenges for logistics in the pinnacle of motorsports-Formula 1. **Archives Of Transport System Telematics**, v. 1, n. 1, p. 3-7, 2008.

DHL. **Formula 1® delivered by DHL**. Disponível em: <https://inmotion.dhl/en/formula-1>. Acesso em: 21 set. 2025.

DHL. **InMotion – Latest news and stories on DHL’s partnerships**. Disponível em: <https://inmotion.dhl/en>. Acesso em: 17 out. 2025.

FORMULA 1. **The Beginner’s Guide to the Formula 1 Grand Prix Calendar**. Disponível em: <https://www.formula1.com/en/latest/article/the-beginners-guide-to-the-formula-1-grand-prix-calendar.html>. Acesso em: 25 out. 2025.

MENEZZAGO, Ricardo Luís; PETTERINI, Alessandro André. Análise de nível de eficiência dos portos brasileiros. **Revista de Economia**, Curitiba, v. 44, n. 1, p. 173-196, jan./jun. 2018.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 18. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001. Disponível em: https://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/1428/minayo_2001.pdf. Acesso em: 15 nov. 2025.

MOREIRA, Felipe Danna. **Análise dos impactos causados por problemas logísticos na Fórmula 1**. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Comércio Internacional) — Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2022.

Disponível em:

<https://repositorio.ucs.br/xmlui/bitstream/handle/11338/11427/TCC%20Felipe%20Danna%20Moreira.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 21 set. 2025.

MOVIMENTO BRASIL COMPETITIVO. **Custo Brasil — O que é o Custo Brasil?**

Disponível em: <https://custobrasil.org.br/custobrasil/>. Acesso em: 18 out. 2025.

ROBLES, Léo Tadeu; NOBRE, Marisa. **Logística internacional**. Curitiba: Intersaberes, 2015.

SILVEIRA, G. J. **Custos logísticos no transporte rodoviário de cargas: Uma análise da influência do preço do combustível**. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.