



Sistemática de Comércio Exterior

Fabiane Veras Klein de Aquino

Curso Técnico em Logística

Educação a Distância

2017



EXPEDIENTE

Professor Autor

Fabiane Veras Klein de Aquino

Design Instrucional

Deyvid Souza Nascimento
Maria de Fátima Duarte Angeiras
Renata Marques de Otero
Terezinha Mônica Sinício Beltrão

Revisão de Língua Portuguesa

Eliane Azevedo

Diagramação

Klébia Carvalho

Coordenação

Juliana Menezes Novais

Coordenação Executiva

George Bento Catunda

Coordenação Geral

Paulo Fernando de Vasconcelos Dutra

Conteúdo produzido para os Cursos Técnicos da Secretaria Executiva de Educação Profissional de Pernambuco, em convênio com o Ministério da Educação (Rede e-Tec Brasil).

Junho, 2017

Catálogo na fonte

Bibliotecário Hugo Carlos Cavalcanti, CRB4-2129

A657s

Aquino, Fabiane Veras Klein de.

Sistemática de Comércio Exterior: Curso Técnico em Logística: Educação a distância / Fabiane Veras Klein de Aquino. – Recife: Secretaria Executiva de Educação Profissional de Pernambuco, 2017.

118 p.: il.

Inclui referências bibliográficas.

1. Comércio exterior. 2. Exportação. I. Aquino, Fabiane Veras Klein de. II. Título.

CDU – 339.5



Sumário

Introdução	5
1. Competência 01 Conhecer a Formação de Preço da Exportação	7
1.1 Determinação do preço	7
1.2 Fatores que influenciam o preço de exportação	11
1.3 Metodologia para a fixação do preço de exportação, com base no preço do produto no mercado interno.....	14
2. Competência 02 Conhecer os Procedimentos Administrativos na Exportação	18
2.1 Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex)	18
Com estas mudanças o governo visa simplificar, diminuir a burocracia e estimular as exportações no Brasil.	21
2.2 Nomenclatura e classificação de mercadorias.....	21
2.3 Documentos referentes ao exportador	25
2.4 Documentos referentes ao contrato de exportação	26
2.5 Documentos referentes à mercadoria	30
2.6 Erros mais comuns no processo de exportação	40
3. Competência 03 Conhecer os Procedimentos Administrativos na Importação	43
3.1 Tipos de importação: aspectos gerais.....	43
3.2 Licenciamento de importação.....	47
3.3 Despacho de importação	48
3.4 Declaração simplificada de importação	50
3.5 Cálculo de preço de mercadoria importada	54
4. Competência 04 Conhecer os Incoterms.....	56
4.1 Conceito e Origem	56
4.2 Classificação e aplicação	59
4.3 Estratégia de escolha e erros	75
4.3.1 Estratégia de escolha dos Incoterms	75



4.3.2 Erros comuns no uso dos Incoterms	75
5. Competência 05 Conhecer as Formas de Pagamento	77
5.1 Pagamento antecipado	78
5.2 Remessa direta de documentos (remessas em saque).....	78
5.3 Cobrança documentária.....	80
5.4 Carta de crédito.....	81
5.5 Outras formas de pagamento	84
6. Competência 06 Conhecer o Tratamento Tributário	87
6.1 Impostos que incidem sobre o processo de importação e exportação	87
6.2 Regimes aduaneiros especiais	93
7. Competência 07 Conhecer o Financiamento à Exportação	99
7.1 Conceito e tipos de financiamentos.....	99
7.2 Financiamentos de créditos comerciais.....	100
7.2.1 Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC)	100
7.2.2 Adiantamento sobre Cambiais Entregues (ACE).....	101
7.2.3 Programa de Financiamento às Exportações (PROEX)	104
7.2.3.1 Modalidade de financiamento.....	104
7.2.3.1.1.PROEX Financiamento.....	105
7.2.3.1.2 PROEX Financiamento à Produção Exportável (PROEX–FPE)	107
7.2.3.2 PROEX Equalização.....	108
7.2.3 PROGER Exportação	109
Referências	111
Sites Gerais Relacionados ao Tema Comércio Exterior.....	115
Minicurrículo do Professor	116



Introdução

Olá, caro estudante! Seja bem-vindo à disciplina de Sistemática de Comércio Exterior. A partir de agora iremos iniciar uma fascinante viagem ao universo do comércio internacional.

Você já deve ter ouvido falar em comércio exterior, até porque outras disciplinas deste módulo já trouxeram contribuições relevantes sobre este tema.



Dica: Quem está vendendo, está exportando.
Quem compra está importando.
Logo:
vendedor = exportador
comprador = importador

Vamos lembrar o conceito?

O comércio exterior compreende toda a troca de mercadorias, bens e serviços entre um vendedor e um comprador que estão localizados em países distintos. Mas para realizar as operações de compra e venda no comércio internacional, faz-se necessário entender todos os procedimentos da Sistemática do Comércio Exterior. Estes conteúdos serão desenvolvidos no decorrer deste caderno de estudo durante as sete semanas em que estaremos juntos.

Neste período, estudaremos os seguintes assuntos: na primeira semana, iremos entender como funciona a formação de preços para exportação e quais fatores influenciam na composição do preço. Na semana seguinte, vamos conhecer todos os procedimentos do processo de exportação, os documentos necessários, o sistema, e os possíveis erros no processo de exportação. Logo depois, iremos entender todos os aspectos gerais do processo de importação, os documentos necessários, preço e os possíveis erros no processo de importação. Na quarta semana vamos conhecer os *Incoterms*, termos de comércio internacional que facilitam as operações do comércio internacional. Ampliando nossos conhecimentos vamos aprender as formas de pagamento do comércio internacional e os tributos que incidem sobre os produtos importados ou exportados, nas semanas



5 e 6, consecutivamente. E por fim conheceremos os tipos de financiamentos para exportação existentes no Brasil. Exemplo: PROEX, BNDES-EXIM e outros.

Bom, ao final deste módulo, você desenvolverá as competências necessárias para desempenhar os procedimentos administrativos do comércio internacional.



Figura 1 - Professor, aluno e o mundo

Fonte: figura do clip-art

Descrição: a figura mostra duas pessoas, um homem, que seria o professor, de cabelos castanhos, óculos, camisa azul e com uma vareta na mão; a outra é um jovem de cabelos loiros, vestindo uma camisa verde clara e uma calça com suspensórios azul. Eles estão um em frente ao outro com o professor apontando a vareta para um quadro com o mapa do mundo em uma parede laranja e em frente a eles encontra-se uma mesa azul, que tem um globo com o mapa do mundo num pedestal que gira e um livro aberto.

Agora vamos seguir em frente!



1. Competência 01 | Conhecer a Formação de Preço da Exportação

Nesta semana, iremos conhecer como é formado o preço dos produtos exportados. Então, vamos começar entendendo as formas de determinar o preço, depois conheceremos os fatores que influenciam a formação do preço pela determinação do preço e finalizamos com a metodologia para fixação de preços.

1.1 Determinação do preço

Antes de começarmos a entender como é feita a determinação do preço, precisamos esclarecer o conceito do preço e sua influência no sucesso ou fracasso da negociação.

Sabemos que ter um bom preço é fundamental, mas você sabe o conceito de preço? Se você pesquisar no dicionário irá encontrar o seguinte conceito:

Preço: Quantia estipulada pelo vendedor para se adquirir alguma mercadoria ou serviço que ele oferece. (Dicionário escolar da língua portuguesa, Academia Brasileira de Letras. 2008, p.1016).



Consultar o portal do Aprendendo a Exportar no item formação de preço, para saber mais informações sobre o tema.

Disponível em: no link :

http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/130

Analisando o conceito sob o ponto de vista contábil, Crepaldi define:

O preço é um dos principais indicadores de valor que uma empresa entrega a seus clientes. Ele é a expressão do valor monetário dos benefícios que a empresa acredita que seus produtos trazem para o cliente. (CREPALDI, 2010 p.358).



No contexto internacional, o preço pode ser o fator que define a entrada em um determinado mercado ou não. Mas também são influenciados por outros fatores externos (incentivos fiscais, taxas de câmbio, legislação do país do importador, etc.), que não estão sob o controle do vendedor (exportador).

De acordo com Faro (2010), o preço do produto exportado deverá proporcionar competitividade ao produto no mercado externo e não comprometer a saúde econômica e financeira do exportador.

Bom, já entendemos que o preço é fundamental para o sucesso da exportação, mas como determinar o preço?

O primeiro passo para determinar o preço de exportação é entender o seu produto e os custos para a sua produção, transporte, despesas de vendas, entre outros. No entanto, não podemos praticar os mesmos preços do mercado interno, pois os fatores que compõem os preços domésticos são diferentes do internacional.

No mercado interno o preço é composto pelos seguintes fatores:

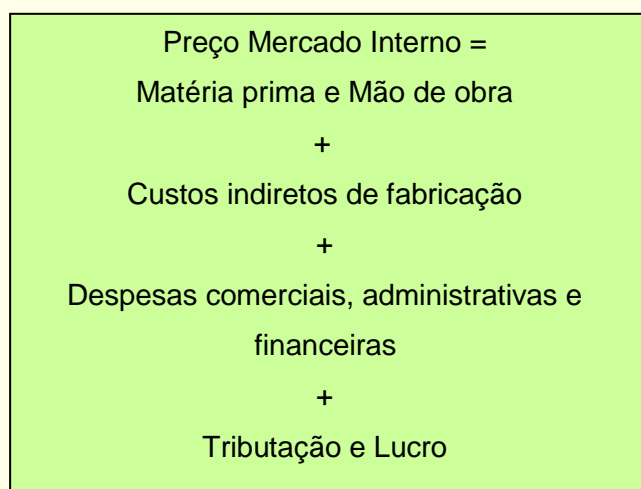


Figura 2 - Esquema demonstrativo do preço de venda no mercado interno.

Fonte: adaptado de Ricardo e Fátima Faro (2010 p. 78).

Descrição: um quadro, no formato quadrado de fundo verde, que descreve a formação do preço de venda. Que contém os seguintes dados: preço do mercado interno, sinal de igual, nome matéria prima e mão de obra, sinal de



adição, depois as palavras Custos indiretos de fabricação, sinal de adição, depois as palavras Despesas comerciais, administrativas e financeiras, sinal de adição, depois as palavras tributação e lucro.

No mercado externo o preço é composto pelos seguintes fatores

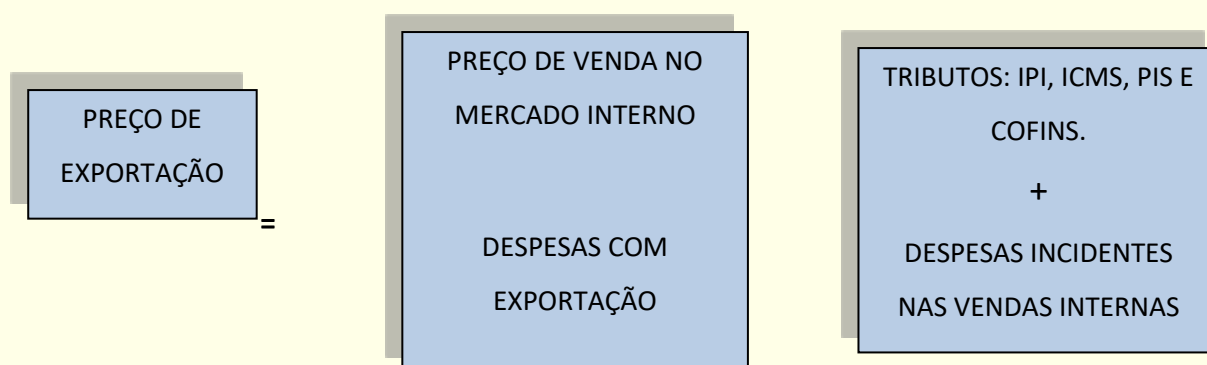


Figura 3 - Esquema demonstrativo do preço de venda no mercado externo.

Fonte: adaptado de Ricardo e Fátima Faro (2010 p. 78).

Descrição: esquema formado por três quadros quadrados com sombreado com as seguintes informações; primeiro quadro contém as palavras: preço de exportação; depois vem um sinal de igual; em seguida o segundo quadro contendo as seguintes palavras: preço de venda no mercado interno e despesas com exportação; depois vem um sinal de subtração e último quadro com as seguintes palavras: tributos: IPI, ICMS, PIS E COFINS, sinal de adição e em seguida as palavras: despesas incidentes nas vendas internas.

Desta forma para que você consiga formular o seu preço na exportação você precisa primeiro, conhecer seus custos de produção, despesas e impostos que incidem sob o produto que se deseja exportar.



Os impostos que incidem no preço do produto no mercado interno são:
IPI (imposto sobre produtos industrializados)
ICMS (Imposto sobre circulação de mercadoria e serviço)
PIS (Programa de Integração Social).

Soares (2010) relaciona quatro elementos principais para se montar o cálculo do preço do produto ou serviço exportado, tais elementos estão relacionados no quadro a seguir.



1- Determinação dos custos fixos (além dos custos do mercado interno)	<ul style="list-style-type: none">• Serviços de exportação requeridos (departamento e assessoria, etc);• Alíquota dos gastos da empresa (percentual em função das exportações);• Sistemas de informações e pesquisas referentes ao mercado externo;• Comunicação e informatização da gestão internacional (aquisição de sistemas como o Siscomex);• Adaptação do produto ao mercado externo e homologação (aprovação judicial, patentes).
2-Determinação dos custos variáveis (além dos custos do mercado interno)	<ul style="list-style-type: none">• Comissões e gastos com a rede comercial que seja preciso contratar;• Serviços de garantia de pós-venda;• Custos com as taxas bancárias e cobertura (seguro) para o risco com o câmbio.
3-Conhecer os preços do mercado selecionado	<ul style="list-style-type: none">• Preço máximo de venda ao público admitido pelo mercado;• Margens (valor a mais) para pagar os custos com os intermediários (ex. os despachantes);• Custos da presença do nosso produto no ponto de venda.
4-Escolher um preço entre os custos totais e o limite superior que o mercado externo aceita pagar.	<ul style="list-style-type: none">• Tendo atenção para os seguintes fatores:• Definição do Incoterm que será utilizado na operação logística;• Uso dos gastos com intermediários e distribuição física;• Aplicação dos gastos com intervenção bancária.

Quadro 1 - Elementos para a composição do preço para o mercado externo.

Fonte: adaptado de SOUSA (2010, p. 144-145).

Descrição: o quadro é composto por quatro etapas, cada tópico identificado por uma cor diferente, em dois quadros um identificando o elemento e o outro os componentes deste elemento. O primeiro elemento está na cor azul, e descreve o elemento 1- Determinação dos custos fixos (além dos custos do mercado interno) e seus componentes; o segundo está na cor verde e descreve o elemento 2 - Determinação dos custos variáveis (além dos custos do mercado interno) e seus componentes; o terceiro está em cor amarela e descreve o elemento: 3- Conhecer os preços do mercado selecionado e seus componentes; o quarto está em cor laranja e descreve o elemento: 4-Escolher um preço entre os custos totais e o limite superior que o mercado externo aceita pagar e seus componentes.

Para conseguirmos determinar o preço e o volume mínimo que deverão ser vendidos para que a empresa não tenha prejuízo na operação, podemos calcular o preço com base no ponto de equilíbrio.

O ponto de equilíbrio de vendas representa a quantidade e a receita mínima de um determinado produto, para que a margem comercial seja igual à zero (SOUSA, 2010). Ou seja, é a quantidade mínima que deverá ser vendida para que a empresa no mínimo pague seus custos e despesas da fabricação do produto. É quando o valor da receita empata com os custos e despesas, então nesta ponto os valores obtidos com a venda dos produtos, a receita, vai ser igual aos valores gastos para produzir e vender os produtos.



A fórmula de cálculo é simples, mas é necessário ter bem definidos os custos fixos e variáveis e o preço unitário de cada produto.

Segue abaixo a fórmula usada para definir o Ponto de Equilíbrio:

$$PE = \frac{C.F.}{Pu - CVu}$$

Onde:

C.F = Custo fixo total

Pu = Preço unitário de Vendas

CVu = Custo variáveis por unidade

Fórmula 1 - Ponto de Equilíbrio

Fonte: adaptado de SOUSA, 2010. P. 148.

Descrição: a figura descreve a fórmula do ponto de equilíbrio, compostas pelas seguintes letras: PE (corresponde ao ponto de equilíbrio), sinal de igual, no denominador de cima da fração tem-se as letras CF e no denominador de baixo as letras Pu, sinal de subtração e as letras CVu. Abaixo vem a seguinte explicação: Onde, as letras C.F representam o custo fixo total; as letras Pu representam o preço variável unitário e as letras Cvu representam o custo variável unitário.



Dica: Assista à videoaula Cálculo do Ponto de Equilíbrio e você encontrará um exemplo de como é feito este cálculo.

1.2 Fatores que influenciam o preço de exportação

Como foi visto no tópico anterior existem fatores que influenciam as exportações, que não estão sobre o controle do exportador. Como exemplos destes fatores, podemos citar: as flutuações cambiais, fatores legais, comerciais, culturais e políticos.

Para Sousa (2010), antes de determinar os preços é preciso levar em conta os seguintes fatores:



O primeiro fator da lista acima é extremamente influenciado pela variação da taxa de câmbio. E esta sofre influência da economia nacional e internacional.

Falando em câmbio, você lembra o que é Taxa de Câmbio? Este tema foi abordado em disciplinas anteriores.



Figura 4- Moedas estrangeiras

Fonte: <http://www.agkcorretora.com.br/2014>

Descrição: a figura apresenta ao fundo várias notas de dólar espalhadas umas por cima das outras, na cor preta a branca e na



frente notas de moedas estrangeiras (não identificando que moeda é exatamente) cada uma de uma cor, ordenadas da nota de cinco até a de 500, na seguinte ordem: primeiro a nota de cinco, na cor cinza; depois vem a de 10, na cor vermelha, depois vem a de 20, em azul; depois vem a de 50, numa cor marrom clara; depois vem a de 100, em verde; depois vem a de 200, em amarelo e por último vem de 500, na cor roxa

Taxa de câmbio compreende a taxa que define quanto vale a unidade de moeda estrangeira em relação à moeda nacional. Ex.: U\$ 1 -> R\$ 3,00 (aproximadamente).

No Brasil, o câmbio é controlado pelo Banco Central. O governo é dono de todas as divisas (moedas estrangeiras) do país. Devido a este controle da moeda quando exportamos, temos que fazer a troca da moeda no banco, operação chamada de fechamento de câmbio. Então, se no ato do fechamento do câmbio a cotação da taxa de câmbio referente à moeda em que a operação foi negociada estiver menor do que no dia da negociação, o exportador irá receber menos pela venda. Mas se a cotação estiver maior ele receberá um valor maior. Por este motivo, quando a taxa de câmbio da moeda estrangeira está em alta, aumentam as exportações.

Os custos adicionais, também influenciam bastante na composição do preço de exportação. Este fator é composto por custos com transporte, seguro, despesas alfandegárias, despesas em terminais, etc. Estes custos serão ou não de responsabilidade do exportador, dependendo do *incoterm*, que foi definido no ato na negociação da compra e venda do produto.



Incoterms são termos internacionais de comércio, propostos pela Câmara de Comércio Internacional - CCI, com o objetivo de facilitar o comércio entre vendedores e compradores de diferentes países (CAMEX BRASIL, 2014).



Na prática, os *incoterms* servem para definir responsabilidades, direitos e deveres entre o exportador e o importador na operação logística internacional.

Enfim, estes são fatores que devem ser analisados antes da determinação do preço, para que o exportador possa entrar no mercado com um preço competitivo. Os *incoterms* serão estudados mais detalhadamente na semana quatro.

Agora vamos conhecer a metodologia para fixação de preço, com base no produto do mercado interno.

1.3 Metodologia para a fixação do preço de exportação, com base no preço do produto no mercado interno



Figura 5 - Preço no alvo

Fonte: <http://www.benitopepe.com.br>, 2012

Descrição: a figura apresenta um alvo no formato circular com listras vermelhas e brancas e uma nota de dólar preso no centro por um dardo com a ponta dourada e o todo o restante vermelho.

Fixação de preços de exportação são estratégias adotadas pelas empresas para definirem os valores que serão praticados no mercado internacional.

Conforme o programa do governo no portal Aprendendo a Exportar (2014), existem alguns métodos para fixação de preços os mais utilizados são:



- Valor presumido de um produto - A fixação do preço baseia-se na percepção que se tem com relação a determinado grupo de produtos que, por serem exóticos ou únicos, parecem mais caros para os consumidores do que outros produtos que não têm esse apelo;
- Seguir o líder - Este é um dos métodos menos arriscados e mais utilizados por exportadores iniciantes que ainda não têm uma noção muito clara do mercado que está ingressando. Os preços são fixados com base nos praticados pelos líderes no mercado-alvo. (APRENDENDO A EXPORTAR, 2015).

De acordo com Sousa (2010, p.151), são três as estratégias gerais para fixação de preços que são aplicadas pelas empresas brasileiras.

1. Preço-padrão (em todos os mercados mundiais)
2. Preço adaptado (preço de exportação diferente do mercado interno)
3. Preço adaptado a cada mercado individualmente.

A primeira estratégia de fixação, preço-padrão, consiste em aplicar o mesmo preço independente do mercado em que a empresa atua. Em outras palavras, é vender o produto pelo mesmo preço independente do cliente. Monta-se o preço apenas baseado em custos fixos e variáveis.

Vamos pular logo para a terceira, pois a segunda é a estratégia que toma como base o preço do mercado interno, e mais usada e abordaremos por último.

A terceira estratégia, preço adaptado a cada mercado, toma por base questões mercadológicas como: segmentação de mercado, clientes estratégicos, demanda etc. Sendo assim, ela é variável de empresa a empresa.



A segunda estratégia, preço adaptado, consiste em usar um preço de exportação diferenciado do preço do mercado interno. SOUSA (2010) considera que esta estratégia pode ser dividida em dois tipos:

- Método de custos real: é calculado somando todos os custos que a empresa tem tanto do mercado interno quanto externo. Neste método o custo do produto pode se tornar muito caro e o exportador perder a competitividade no mercado externo. Em alguns casos, o cálculo é feito tomando por base os custos e aplicando um valor adicional (*mark-up*), em cima do preço.
- Método de custos marginais: é calculado apenas somando os custos de fabricação e os custos de exportação, os custos fixos são desconsiderados, pois são alocados no mercado interno.

Para as pequenas empresas que desejam entrar no comércio internacional, a forma mais simples de compor o preço de exportação é tomar por base o preço de venda do produto no mercado interno.

Conforme apresentado por SOUSA (2010, p.155) a estrutura de cálculo desta metodologia toma por base as seguintes premissas:

- Exclusão dos elementos que compõem normalmente o preço do produto no mercado interno, mas não estarão presentes no preço da exportação (como os tributos, ex.: ICMS, PIS, IPI, etc.)
- Inclusão das despesas que não integram a composição do preço interno, mas farão parte do preço de exportação, na modalidade FOB (Por exemplo, gastos com transporte até o porto de embarque, embalagem, pagamento de despachantes e comissão de agentes no exterior).



FOB – Free on Board (livre a bordo do navio): significa que o exportador irá arcar com todas as despesas e o seguro, para deixar a carga dentro do navio no porto de embarque (país do exportador), indicado pelo importador.



Logo, podemos concluir que o método utilizado para a fixação de preço dependerá do porte da empresa (pequena, média ou grande) e da estratégia adotada para a entrada e permanência do mercado internacional.



Dica da semana assista ao vídeo:
Caminhos da Reportagem - O Brasil que Exporta - 3ª parte
Link : <https://www.youtube.com/watch?v=ldZaH2QhCvQ>

Vamos seguir nossa viagem rumo à 2ª semana, para conhecer os processos administrativos da exportação.



2. Competência 02 | Conhecer os Procedimentos Administrativos na Exportação

2.1 Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex)

No Brasil, o órgão que controla e fiscaliza a entrada e saída de mercadorias é a Receita Federal, através dos seus auditores fiscais, que trabalham na alfândega inspecionando, liberando ou apreendendo mercadorias nas fronteiras, portos e aeroportos do país.

Em 1993 com a finalidade de auxiliar na fiscalização, tornar o processo mais ágil, menos burocrático e mais eficiente, o governo, decidiu criar o Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX, como forma de informatizar as etapas da exportação.

De acordo com Ricardo e Fátima Faro (2010) até 1992, o licenciamento das exportações e importações era realizado por intermédio de formulários para estes fins, com emissão de muitas vias tornando o processo extremamente burocrático e arriscado.

O processo de implantação foi realizado em etapas, primeiro a exportação e depois a importação. O SISCOMEX foi implantado no primeiro dia útil de 1993. Inicialmente, esteve disponível no Módulo Exportação, e apenas em 1997, é que o Módulo Importação foi disponibilizado. (FARO R.; FARO F., 2010)

Em 2008, foi realizada integração do SISCOMEX com o Sistema Mercante (Sistema informatizado do Departamento de Fundos da Marinha Mercante - DEFRMM), sendo criado o SISCOMEX CARGA. Este sistema permitiu que, além do controle das cargas, a Receita Federal também pudesse acompanhar todas as entradas e saídas das embarcações (navios de carga) nos portos alfandegados, possibilitando um maior controle na fiscalização de importações e exportações, via marítima.



Por meio do Sistema Mercante é gerada a cobrança do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza, ovação da frota descarregada em porto brasileiro. Com a finalidade de arrecadar fundos para a renovação da frota de embarcações brasileiras (Lei10.893, de julho de 2004)

O SISCOMEX foi elaborado pelo Serviço Nacional de Processamento de Dados - SERPRO, empresa ligada ao Ministério da Fazenda responsável pelo desenvolvimento e controle das tecnologias de informação para o serviço público. (SEPRO, 2014)

Para uma empresa exportadora ou importadora obter acesso ao SISCOMEX ela terá que primeiro fazer o cadastramento na Receita Federal e depois ir ao SERPRO de sua região para obter o certificado digital (que será liberado para o CPF do representante legal da empresa) e o programa do sistema que será instalado no computador do usuário. Para credenciamento junto à Receita Federal os exportadores, como pessoas jurídicas, deverão se inscrever no Registro de Exportadores e Importadores - REI, na Secretária de Comércio Exterior- SECEX do Ministério das Relações Exteriores (FARO R.; FARO F. 2010).

Com o SISCOMEX, a Receita Federal acompanha, em tempo real, cada etapa do processo de exportação. A inclusão de dados no sistema começa com o exportador; depois o despachante acessa o sistema e com base nas informações do exportador inicia-se o processo de despacho aduaneiro; o porto, aeroporto ou armazém alfandegado, informa quando a carga foi depositada; após estas etapas os auditores fiscais da Receita Federal fazem as conferências finais e o sistema informa se a carga está liberada ou não para embarque.



Dica: Assista à videoaula Siscomex e você terá mais explicações sobre o tema



Segue a seguir uma figura que mostra o layout do Siscomex exportação web.

Registro de Exportação > Cadastro > Inclusão

■ Diagnóstico

1. Dados Comerciais do Exportador
2. Detalhes do Enquadramento
3. Dados Gerais
4. Dados da Mercadoria
5. CCPTC/CCROM
6. Dados do Fabricante

Registro de Exportação - Inclusão

Nº de RE:
CNPJ do Exportador:
Nome do Exportador:

1. Dados Comerciais do Exportador

Mantenha essas informações atualizadas, pois são importantes para divulgação da empresa em programas de promoção comercial.

Nome do Gerente de Exportação

Home Page

Telefone

Tipo (DDD) Número

Incluir Atualizar Excluir

1-Telefone

Correio Eletrônico

Tipo Endereço de Correio Eletrônico

Figura 6 - Tela do SISCOMEX

Fonte: http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1286802323.pdf. 2014. Acesso em 14/03/14.

Descrição: a figura é uma foto da tela do sistema SISCOMEX no campo de Registro de exportação, cadastro, inclusão, a tela tem fundo azul claro. No lado esquerdo tem o nome diagnóstico e abaixo enumerados de 1 a 6 os seguintes tópicos: 1 – Dados comerciais do exportador, e este tópico está grifado em laranja, pois é o tópico que está no lado direito para ser preenchido; tópico 2- Detalhes de enquadramento; tópico 3- Dados Gerais; tópico 4 – Dados da Mercadoria; tópico 5 CCPTC/ CCROM e tópico 6 – dados do fabricante. No lado direito da tela tem os campos para preencher os dados do exportador, na seguinte ordem: número do RE (registro de exportação), em seguida CNPJ do exportador, depois nome do exportador. Abaixo vem um campo identificado como 1- Dados comerciais do exportador (para preencher), abaixo nome do gerente de exportação, depois *home page*, em seguida telefone e por fim correio eletrônico, tipo e endereço eletrônico.

Em 2017 o governo federal lançou o Novo Processo de Exportações do Portal Único do Comércio Exterior, que tem como o objetivo simplificar e integrar ainda mais os intervenientes do processo de exportação. Inicialmente o sistema será implantado em alguns aeroportos do Brasil, aeroporto de Guarulhos-SP, Viracopos-SP, Galeão-RJ e Confins-MG, sujeitas a controle apenas da Receita Federal e posteriormente o sistema será implantado nos demais aeroportos internacionais e também para exportação em outros modais.



De acordo com o portal único do Siscomex (2017) com o novo processo de exportações, os seguintes benefícios para os exportadores são:

- Eliminação de documentos - os atuais Registro de Exportação, Declaração de Exportação e Declaração Simplificada de Exportação serão substituídos por um só documento, a Declaração Única de Exportação (DUE);
- Eliminação de etapas processuais - fim de autorizações duplicadas em documentos distintos, com possibilidade de autorizações abrangentes a mais de uma operação;
- Integração com a nota fiscal eletrônica;
- 60% de redução no preenchimento de dados;
- Automatização da conferência de informações;
- Guichê único entre exportadores e governo;
- Fluxos processuais paralelos - despacho aduaneiro, movimentação da carga e licenciamento e certificação deixam de ser sequenciais e terão redução de tempo;
- Expectativa de redução de 40% do prazo médio para exportação.

Com estas mudanças o governo visa simplificar, diminuir a burocracia e estimular as exportações no Brasil.

2.2 Nomenclatura e classificação de mercadorias

No mundo moderno, a maior parte dos objetos possui um código numérico, os produtos possuem código de barra, os carros placas e até mesmo as pessoas possuem um código, os documentos de identificação (Registro Geral – RG e Cadastro de Pessoa Física – CPF). Estes códigos são individuais e servem para distinguir um objeto ou pessoa da outra.



Da mesma forma ocorre no mercado internacional. Cada produto possui um código para identificá-lo e facilitar as negociações e a conferência pelas alfândegas do mundo todo. Pois imagine como seria difícil identificar o produto, quando cada exportador pode descrever o seu produto de forma diferente. Por exemplo, um exportador de açúcar pode descrever seu produto, como: produto derivado da cana de açúcar usado para alimentos, e outro exportador poderá descrever o mesmo tipo de açúcar como: granulado de cana de açúcar branco. Assim ficaria difícil para um importador e para um fiscal na alfândega identificar se os produtos são iguais ou não. Além do mais, temos que levar em consideração as diferenças culturais, do idioma, das unidades de medidas (centímetros, pés, etc.) e outros fatores que influenciam na descrição do produto.

Com o objetivo de facilitar e padronizar a identificação dos produtos no âmbito mundial foi criado um sistema de codificação, o “Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias”, ou simplesmente Sistema Harmonizado (SH). O mesmo foi criado no Brasil pelo Decreto nº 97.409, de 23 de dezembro 1988.

O Sistema Harmonizado foi implantado no comércio internacional pelo então Conselho de Cooperação Aduaneira (CCA), estabelecido em Bruxelas, na Bélgica em 1983. Atualmente este organismo internacional chama-se Organização Mundial de Alfândegas (OMA), com a finalidade de facilitar, padronizar e buscar constantemente melhorias aos processos de controle alfandegários, uma vez que todos os países-membros passam adotar o Sistema Harmonizado para codificar os produtos (FARO R.; FARO F., 2010).

Conforme descrito pelo Ministério de Desenvolvimento e Comércio Exterior – MDIC (2017) o Sistema Harmonizado (SH) abrange:

- Nomenclatura – Compreende 21 seções, composta por 96 capítulos, além das Notas de Seção, de Capítulo e de Subposição. Os capítulos, por sua vez, são divididos em posições e subposições, atribuindo-se códigos numéricos a cada um dos desdobramentos citados. Enquanto o Capítulo 77 foi reservado para uma eventual utilização futura no SH, os Capítulos 98 e 99 foram



- reservados para usos especiais pelas Partes Contratantes. O Brasil, por exemplo, utiliza o Capítulo 99 para registrar operações especiais na exportação;
- Regras Gerais para a Interpretação do Sistema Harmonizado– Estabelecem as regras gerais de classificação das mercadorias na Nomenclatura;
- Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH) – Fornecem esclarecimentos e interpretam o Sistema Harmonizado, estabelecendo, detalhadamente, o alcance e conteúdo da Nomenclatura.

Visando facilitar a circulação e comercialização dos produtos entre os países que compõem o bloco econômico Mercado Comum do Sul – MERCOSUL, os países pertencentes a este bloco em 1995.

Criaram um sistema de codificação baseado no Sistema Harmonizado, chamado Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM).

A **Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM)** é formada por oito dígitos, onde os seis primeiros são formados pelo Sistema Harmonizado, correspondente ao capítulo, posição e Subposição, enquanto o sétimo e oitavo dígitos correspondem a desdobramentos específicos atribuídos no âmbito do MERCOSUL (FARO R.; FARO F., 2010).

A sistemática de classificação dos códigos na Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM) obedece à seguinte estrutura:

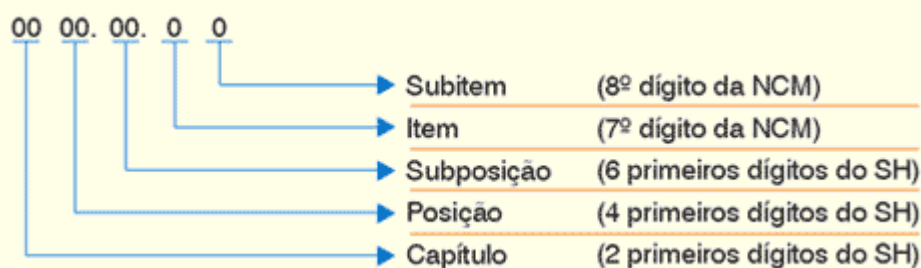


Figura 7 - NCM, estrutura de classificação.

Fonte: MDIC- www.mdic.gov.br, 2017

Descrição: a figura representa como é formada a estrutura de classificação do NCM. No lado esquerdo encontram-se os dígitos, representados por zeros e no lado direito, a descrição do que representam. Classificados da seguinte forma: os



dois primeiros dígitos, zero e zero, possuem um seta em azul que ligam os dígitos às palavras: capítulo (2 primeiros dígitos do SH); os dois dígitos seguintes possuem um seta em azul que ligam os dígitos às palavras: posição (4 primeiros dígitos do SH); os dois dígitos seguintes possuem uma seta em azul que ligam os dígitos às palavras: sub posição (6 primeiros dígitos do SH), depois com apenas um zero e uma seta azul que o liga à palavra Item (7º dígito da NCM) e por último mais um zero e uma seta azul que o liga à palavra Item subitem (8º dígito da NCM).



Você poderá identificar o NCM correto para um determinado produto, através do site:

<http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/PesquisarNCM.jsp>.



Fique atento, pois você precisará destas informações nas atividades da semana



Assista à videoaula Codificação de Materiais – SH e NCM e veja um exemplo.

O NCM, também é usado para codificar as mercadorias no Brasil na emissão das notas fiscais eletrônicas, pois para emitir o Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica - DANFE é necessário incluir o código do produto.

É de extrema importância definir o código correto para o produto, seja ele o SH ou o NCM. Pois, caso seja definido um código que não corresponda ao produto, o exportador poderá não conseguir fechar a venda ou a carga ficar retida na alfândega do país de destino e estas ocorrências irão gerar um custo maior ou prejuízos para os exportadores.



2.3 Documentos referentes ao exportador

Para iniciar o procedimento de exportação a empresa necessita se cadastrar no Registro de Exportadores e Importadores - REI e no Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros, o RADAR.

Conforme relatado na Portaria nº 23 do cadastro Registro de Exportadores e Importadores – REI:

A inscrição no Registro de Exportadores e Importadores (REI) da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) é automática, sendo realizada no ato da primeira operação de exportação ou importação em qualquer ponto conectado ao SISCOMEX (Redação dada pela Portaria SECEX nº 23, de 2011).

Já para o cadastramento de pessoas físicas que atendam aos requisitos por serem agricultores ou pecuaristas (com registro no INCRA), artesãos ou artistas (registrados como autônomos), deverão se inscrever no REI. Caso não se encaixe nestes casos só poderá exportar em pequenas quantidades desde que não configure prática comercial.

Conforme descrito no Art. 9º da Portaria SECEX nº 23, de 2011: ficam dispensadas da obrigatoriedade de inscrição do exportador no REI as exportações via remessa postal, com ou sem expectativa de recebimento, exceto donativos, realizadas por pessoa física ou jurídica até o limite de US\$ 50.000,00 (cinquenta mil dólares dos Estados Unidos) ou o equivalente em outra moeda, exceto quando se tratar de:

- I. Produto com exportação proibida ou suspensa;
- II. Exportação com margem não sacada de câmbio;
- III. Exportação vinculada a regimes aduaneiros especiais e atípicos; e
- IV. Exportação sujeita ao registro de operações de crédito.



O Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros, o RADAR, por sua vez, foi desenvolvido para auxiliar na fiscalização aduaneira, tem a função de confrontar automaticamente as informações e dados, transação comercial de exportação com os dados do exportador como patrimônio, faturamento anual e também dos proprietários da empresa. Permitindo assim, um maior controle por parte da Receita Federal, no combate às fraudes no comércio exterior (FARO R.; FARO F., 2010).

Além destes cadastros o exportador deverá ir à Junta Comercial para alterar a sua atividade comercial no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica- CNPJ. Após a realização de todos estes registros o exportador estará apto para iniciar o processo administrativo da exportação.

2.4 Documentos referentes ao contrato de exportação

No ato da negociação entre o exportador e o importador faz-se necessário emitir alguns documentos que se referem ao contrato entre vendedor e comprador. Estes documentos são: Fatura Pró Forma, Carta de crédito, Letra de Câmbio e Contrato de Câmbio.

Fatura Pró Forma: este documento é enviado pelo exportador para o importador no ato da negociação, antes do fechamento do negócio. Ela funciona como um documento de cotação, aonde o exportador irá passar as informações sobre o produto, condições de venda definindo um *incoterms*, uma espécie de espelho da nota fiscal. Com este documento o importador irá analisar e posteriormente responder com o “de acordo” ou não referente à negociação. Mas atenção, pois este documento não tem valor fiscal, ele não é a nota fiscal, apenas uma cotação.

Segue na próxima página um exemplo deste documento:



Carta de Crédito: corresponde a um tipo de modalidade de pagamento, frequentemente usada no comércio internacional, com a participação do banco do exportador e do importador. A carta de crédito (*letter of credit*) é um documento emitido para um banco garantindo o pagamento da mercadoria negociada pelo importador, mediante o cumprimento de condições (preestabelecidas) por parte do exportador. (Redeagentes-MDIC, 2006). As modalidades de pagamento serão detalhadas da semana 5.

Letra de Câmbio: é um documento que representa a ordem de saque por parte do exportador. Trata-se de um documento que contempla os seguintes dados: número, praça, data da emissão, data de vencimento e beneficiário. Representa o direito do exportador às divisas vinculadas a uma venda no mercado externo (FARO R.; FARO F., 2010).

Contrato de Câmbio: é um documento feito entre o exportador e uma instituição financeira, com a finalidade de deixar por escrito os termos da operação de troca de moeda estrangeira pela moeda nacional (FARO R.; FARO F., 2010).

Segue abaixo modelo deste documento:



Contrato de Câmbio de Compra
Modelo de Contrato de Câmbio de Compra de Exportação
Contrato de Câmbio de Compra - tipo 01
Exportação

Nº _____ DE _____/_____/_____. FL. Nº 01

As partes a seguir denominadas, respectivamente, comprador e vendedor, contratam operação de câmbio, nas condições aqui estipuladas.

Comprador:		
CGC:		
ENDEREÇO:		
VENDEDOR:		
CGC:		
ENDEREÇO:		
MOEDA:	TAXA CAMBIAL:	
VALOR EM MOEDA ESTRANGEIRA: ()		
VALOR EM MOEDA NACIONAL: ()		
ENTREGA DE DOCUMENTOS	PRAZO DAS CAMBIAIS	LIQUIDAÇÃO ATÉ;
FORMA DE ENTREGA DA MOEDA ESTRANGEIRA:		
NATUREZA DA OPERAÇÃO: DESCRIÇÃO:		
PRÊMIO: ADIANTAMENTO:		
CORRETOR: CGC:		
CLÁUSULAS CONTRATUAIS		
OUTRAS ESPECIFICAÇÕES:		

Figura 9 - Contrato de Câmbio

Fonte: MDIC (http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/211, 2017)

Descrição: no cabeçalho do formulário tem as seguintes frases: Contrato de Câmbio de Compra, abaixo Modelo do contrato de câmbio de compra exportação, seguida contrato de câmbio de compra tipo -1 exportação e abaixo os campos para preencher o número a data e o número da folha. Em seguida, vem os campos do formulário. Na primeira linha é para preencher os dados do comprador: nome, endereço, CGC (atual CNPJ); Na segunda linha, tem o campo para preencher os dados do vendedor: nome, endereço, CGC (atual CNPJ); Na terceira linha tem os campos para moeda e taxa de câmbio; na quarta linha: o campo para o valor em moeda estrangeira; na quinta linha: o campo para valor em moeda nacional; na sexta linha os campos para descrever: entrega de documentos, prazo de cambiais, liquidação até; na sétima linha: forma de entrega de moeda estrangeira; na oitava linha: natureza da operação e descrição; nona linha: prêmio e adiantamento; na décima linha: corretor e CGC; na décima primeira linha: cláusulas contratuais; na décima segunda, outras especificações e finaliza o formulário.



Todos estes documentos são elaborados no processo de negociação com o importador e são importantíssimos para o sucesso das demais etapas da exportação.

2.5 Documentos referentes à mercadoria

Após o processo de negociação entre o exportador e importador ser finalizado e a venda ser efetivada, chega o momento de operacionalizar o embarque da mercadoria vendida. O vendedor irá agora produzir e embarcar a mercadoria vendida. Para este processo ele terá que emitir diversos documentos que formalizam a exportação. Segue abaixo cada documento e suas definições e aplicações.

Registro de Exportação (RE): é um documento emitido eletronicamente que consolida todas as informações de uma exportação. Após o cadastro e aquisição do sistema SISCOMEX, o exportador irá acessar o sistema e preencher os dados para a emissão do Registro de Exportação - RE. O exportador deverá transcrever as informações da Fatura Pró Forma, como: dados do importador (nome, país, endereço, contato, etc.), dados financeiros (valor da operação e moeda acordada) e toda a descrição da carga. Após preencher todos estes dados, o sistema irá gerar o Registro de Exportação. Este é o documento que inicia o processo administrativo da exportação, a partir daí a Receita Federal começa a fazer o controle fiscal, aduaneiro e cambial do processo de exportação. Com a numeração do RE é que o despachante conseguirá iniciar o processo de despacho aduaneiro.

Registro Simplificado de Exportação (RES) - Simplex: “é o registro específico para operações de exportações com valores limitados até US\$ 50.000 (cinquenta mil dólares) ou equivalente a outra moeda” (FARO R.; FARO F., 2010, p. 48).

Nota Fiscal Interna: Para transitar a carga dentro do território brasileiro até a cidade de fronteira internacional, o porto ou aeroporto de embarque, é necessária a emissão da nota fiscal (nacional), pois os documentos internacionais não são válidos para circulação no Brasil.

Fatura Comercial (Commercial Invoice) - Este documento corresponde à nota fiscal internacional é o documento fiscal internacional de extrema importância para o despacho aduaneiro na origem e



no destino. Nele são descritas as informações fechadas na negociação, com base na fatura pró-forma, que são dos dados finais da negociação. Segue abaixo o modelo deste documento:

COMMERCIAL INVOICE							
Date				Invoice No.			
Exporter Address City/State/ZIP Code Country Phone/Fax Contact Person				Consignee Address City/State/ZIP Code Country Phone/Fax Contact Person			
Tax ID No (EIN)	Total Gross Weight	Transportation		Tax ID No (EIN)	Terms of Sale:		
Other	Total # of Pieces	AWB/BL #		Currency			
Commodity Description	HS	Country of Manufacture	Qty	UOM	Unit Price	Total Amount	
These commodities, technologies, or softwares were exported from the United States in accordance with export administration regulations. Diversion contrary to United States law prohibited. We certify that this commercial invoice is true and correct.				Subtotal			
				Freight Cost			
				Insurance Cost			
				Total Invoice Value			
I/we hereby certify that the information on this invoice is true and correct and that the contents of this shipment are as stated above.							
Name			Signature			Date	

Figura 10 - Commercial invoice

Fonte: <http://residers.info/commercial-invoice-forms>. Acesso em 01/05/2017.

Descrição: é um formulário todo escrito no idioma inglês. No cabeçalho do formulário tem o nome *Commercial invoice*, em seguida vem os campos do formulário. Na primeira linha é para preencher a data e o número da *invoice*. Na segunda linha, tem os campos para preencher os dados do *Exporter* – (exportador) e do importador como: nome, endereço, ZIP code (ou CNPJ) e na terceira e quarta linhas tem os campos para moeda e taxa de câmbio; peso do produto, termos de negociação - *Incoterms*, valor da carga, dados do transportadores, número do AWB/BL. Na quinta linha vem os campos para descrever as mercadorias, com código SH, peso líquido, peso bruto. Na sexta, vem um campo para observação e os valores da nota, seguro, frete e valor total, na sétima mais um campo para observações e na oitava os campos para nome assinatura e data e finaliza o formulário.

Romaneio – (Packinglist): é um documento detalhando a mercadoria, como ela foi embalada, carregada, peso líquido, bruto, etc. O romaneio deverá acompanhar a fatura comercial e é de extrema importância para o desembaraço da mercadoria, no destino.



Segue abaixo um modelo de Romaneio.

Romaneio de Embarque						
EXPORTADOR:				IMPORTADOR:		
FATURA COMERCIAL:				DATE:		
OBSERVAÇÕES:						
ITEM NR.	QTD	UNIDADE	DESCRIÇÃO DA MERCADORIA	PESO LÍQUIDO	PESO BRUTO	METRO CÚBICO
			TOTAL			
NOTAS:						

Figura 11- Romaneio (Packing List)

Fonte: Aprendendo a Exportar (http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex, 2017)

Descrição: no cabeçalho do formulário tem o nome Romaneio de embarque, em seguida vem os campos do formulário. Na primeira linha para preencher os dados do exportador e do importador; na segunda linha, o número da fatura comercial e a data. Na terceira, um campo de observações; na quarta linha tem os campos para descrever as mercadorias: item Nr., quantidade, unidade, descrição da mercadoria, peso líquido, peso bruto e metros cúbicos, depois vem o espaço para descrever estes dados, e na quinta linha vem os campos para os valores totais. E por fim, na sexta linha, um campo para observações.

Declaração de Despacho Aduaneiro de Exportação (DDE): este documento é elaborado pelo despachante aduaneiro, com base no Registro de Exportação – RE. A Declaração de Despacho Aduaneiro de Exportação (DDE) é o documento que inicia o processo de Despacho Aduaneiro, o procedimento documental, pagamento das taxas alfandegárias para a exportação. Conforme relatado por Ricardo e Fátima Faro (2010, p. 49):



A partir da sua emissão, torna-se possível adotar os procedimentos alfandegários que envolvem o desembaraço aduaneiro do produto negociado (exame documental, verificação de mercadoria, autorização para embarque ou transposição de fronteira pela mercadoria e a emissão do comprovante de exportação – CE)

No Brasil, para se efetivar o processo de exportação é obrigatório o processo de despacho aduaneiro, que é realizado pelo Despachante (profissional autônomo, que possui uma habilitação da Receita Federal para efetuar o processo de desembaraço aduaneiro).

Ricardo e Fátima Faro (2010, p. 72 -73) descrevem as cinco etapas do Despacho Aduaneiro. São estas:

1.Registro da Declaração de Despacho de Exportação (DDE): procedimento informatizado, é a etapa inicial, onde o despachante irá inserir no sistema SISCOMEX informações com base no RE. O sistema irá gerar um código numérico para identificar o processo de exportação.

2.Confirmação da presença de carga e recepção de documentação: após a mercadoria ser carregada na empresa do exportador ela seguirá para o porto, aeroporto ou recinto alfandegado (pátios, armazém, terminais de cargas, e outros locais aonde as mercadorias destinadas à exportação, sob controle aduaneiro), neste momento é registrada a presença de carga. Após, o despachante irá coletar os documentos (Nota fiscal, *Invoice*, *Packinglist*) e formalizar junto à alfândega entregando os documentos ao fiscal da Receita Federal na alfândega

3.Parametrização e distribuição da DDE: é nesta etapa que a Receita Federal, realiza a fiscalização aduaneira, analisando a documentação e a mercadoria. Esta fiscalização é feita com o apoio do SISCOMEX. Como todas as informações do processo já estão incluídas no sistema, neste momento o SISCOMEX, indica automaticamente as cargas que serão fiscalizadas, através de parâmetros (como: volume ou valor da exportação, característica da mercadoria, origem, regularidade fiscal do exportador, etc.) preestabelecidos pela Receita Federal. De acordo com essa parametrização as mercadorias podem ser classificadas em três canais:



☺**Verde:** significa que após a conferência do sistema, todas as informações estão corretas, dentro dos padrões de conformidade e a exportação será liberada automaticamente sem a necessidade de análise dos documentos, nem da carga.

☹**Laranja:** significa que após a conferência do sistema, ocorreu divergência em algum dos documentos. Neste caso o despachante terá que levar todos os documentos originais para que o fiscal analise. Após a conferência será dado o parecer para liberar ou não para exportar.

⊗**Vermelho:** significa que após a conferência do sistema, além da documentação, o fiscal terá que também fazer a vistoria física da carga, para confirmar se o que está sendo informado realmente condiz com a carga física.

4. Desembaraço aduaneiro e registro dos dados para embarque: após a análise destes Canais de parametrização, se o embarque for aprovado pelo fiscal da Receita Federal na alfândega é gerado o registro numérico do DDE e a mercadoria é liberada para embarque. Neste momento registra-se o desembaraço aduaneiro e o registro de dados para embarque.

5. Averbação de embarque/emissão do Comprovante de Exportação (CE): consiste na confirmação pelas autoridades aduaneiras (fiscais) que a mercadoria foi efetivamente embarcada ou realizou a transposição da fronteira. Ao final do processo o SISCOMEX disponibiliza para o exportador a emissão do Comprovante de Exportação – CE, que atesta a saída da carga do país de origem.



Assista à videoaula Despacho de Exportação e Canais de Parametrização, conheça mais detalhes sobre este assunto



Declaração simplificada de exportação (DSE): também é um documento elaborado pelo despachante no SISCOMEX, mas para exportações que não tenham cobertura cambial. Como por exemplo: doações, ou nos casos de exportação temporária. Com relação às exportações com DSE, Ricardo e Fátima Faro (2010, p.49) descreve:

“... os casos que admitem procedimentos simplificados são: na exportação de bens por pessoa física ou jurídica até o limite de US\$ 50 mil (cinquenta mil dólares) ou moeda equivalente, ou mesmo na exportação de bagagens desacompanhadas.”

Conhecimento ou certificado de embarque: é o documento fiscal para transporte internacional, que deverá acompanhar a carga em trânsito e funciona como recibo de mercadoria. De acordo com o Portal Aprendendo a Exportar (2017) pode ser definido como:

“Documento emitido pela companhia transportadora que atesta o recebimento da carga, as condições de transporte e a obrigação de entrega das mercadorias ao destinatário legal, no ponto de destino preestabelecido, conferindo a posse das mercadorias”.

Os conhecimentos são diferentes para cada modal de transporte, vejamos a seguir:

1. Conhecimento de Embarque Marítimo (Bill of Lading - B/L) – usado, exclusivamente, para o transporte internacional usando o modal aquaviário.




BILL OF LADING (B/L) (Conhecimento de embarque)		B/L N°:	
		nome e endereço da companhia	
Shipper.....			
Consignee or Order			
Address arrival notice to		Also notify	
Pre-carriage by	Place of receipt	For delivery please apply to:	
Ocean vessel	Port of loading		
Port of discharge	Place of delivery		
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS			
Marks and numbers; Container N°	No. of PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT
Freight and Charges		Declared value to be furnished by merchant	
		Received by ... (nome da companhia transportadora) ... for shipment by ocean Vessel, between port of loading and port of discharge, and from place of acceptance to place of final delivery as indicated above; the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated. The goods to be delivered at the above mentioned port of discharge or place of final delivery, whichever applies, subject to terms contained on the reverse side hereof, to which the shipper agrees by accepting this Bill of Lading. In witness whereof three (3) original Bills of Lading have been signed if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other (s) to be void.	
		Prepaid at	Payable at
Total		Number of Original Bills of Lading	Place and date of issue:

Figura 12 - Conhecimento de transporte Marítimo (Bill of Fading – BL)

Fonte: Aprendendo a Exportar (http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex,2017)

Descrição: é um formulário todo escrito no idioma inglês. No cabeçalho do formulário tem o nome *Bill of lading – BL* (conhecimento de embarque), ao lado tem a figura de um navio e na parte de cima um campo para informar o número do BL e abaixo o campo para identificar a companhia de transporte. Na primeira linha, tem os campos para preencher os dados do *Shipper* (exportador); na segunda os dados do *Consignee or order* (importador); na terceira linha tem os campos para informar o quem deve ser informado na chegada – *Address arrival notice to* e *Also Notify*; na quarta, quinta e sexta linhas tem os campos dos dados do embarque como: *port of loading* (porto de origem), *port of discharge* (porto de descarga), *ocean vessel* (viagem marítima), *place of receipt* (local de recebimento), *place of delivery* (local de entrega), e *for delivery place appty to*. Em seguida, na sétima e oitava linhas, vem os campos para descrever a carga com a frase - *particulars Furnished by shepper of goods* (fornecido pelo exportador das mercadorias), peso do produto, termos de negociação- *Incoterms*, valor da carga. Na oitava e nona linhas vem os campos para descrição do valor do frete e taxas – *Freight end Charges*, ao lado, um campo para observação e, na décima e décima nona linhas vem as informações de pagamento e data de embarque.

2. Conhecimento de Embarque Aéreo (Airway Bill - AWB) – usado, exclusivamente, para o transporte.



Conhecimento de Embarque - Aéreo (AWB)																							
Shipper's Name and Address			Shipper's account number			Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity																	
Consignee's Name and Address			Consignee's account number																				
Issuing carrier's Agent Name and City						Accounting Information																	
Agent's IATA Code			Account No.			<table border="1"> <tr> <td>Currency</td> <td>CHGS code</td> <td>WT/ALL</td> <td>other:</td> <td>Declared value for carriage</td> <td>Declared value for customs</td> </tr> <tr> <td>PPD</td> <td>COLL</td> <td>PPD</td> <td>COLL</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						Currency	CHGS code	WT/ALL	other:	Declared value for carriage	Declared value for customs	PPD	COLL	PPD	COLL		
Currency	CHGS code	WT/ALL	other:	Declared value for carriage	Declared value for customs																		
PPD	COLL	PPD	COLL																				
Airport of departure (Addr of first carrier) and requested Routing																							
to	Routing and destination			to	by	to	by																
Airport of destination		Flight/Date		for carrier use only		Flight/Date		Amount of insurance		INSURANCE - If shipper requests insurance in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance													
Handling Information																							
No of pieces RCP	Gross Weight	Kg	Lb	Rate Class Commodity Item No	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and quantity of goods (incl. dimensions and volume)															
Prepaid		Weight Charge		Collect		Others Charges																	
						Insurance Premium																	
						Valuation Charge																	
						Tax																	
						Total other charges due agent																	
						Total other charges due carrier																	
						Signature of Shipper or his Agent																	
Total prepaid		Total collect																					
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency																					
For Carriers Use Only at Destination		Charges at destination		Total collect charges		Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent																	

Figura 13 - Conhecimento de transporte aéreo (Airway Bill – AWB)

Fonte: Aprendendo a exportar (http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex, 2017)

Descrição: é um formulário todo escrito no idioma inglês. No cabeçalho do formulário tem o nome Conhecimento de embarque aéreo - AWB. Na primeira linha, tem os campos para preencher os dados do *Shipper* - (exportador); na segunda os dados do *Consignee* (importador), na terceira linha tem os campos para informar o quem deve ser informado na chegada ; na quarta , quinta , sexta e sétima linha possuem os campos dos dados do embarque como : Airport of departure (aeroporto de origem), Airport of destination(aeroporto de descarga), flight date (data do voo), número da aeronave entre outros .Em seguida na oitava e nona , vem os campos de handling information, para descrever a carga ,peso do produto,



Incoterms, valor da carga. Da décima até décima oitava vem os campos para descrição do valor do frete, taxas e valores totais de pagamento, finaliza o formulário.

3. Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT) - usado, exclusivamente, para o transporte internacional usando o modal rodoviário.

Conhecimento de Embarque - Rodoviário					
Conhecimento internacional de Transporte rodoviário <i>Carta de Porte Internacional por Carretera</i>		<small>O transporte realizado ao amparo deste Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário está sujeito às disposições do Regulamento sobre o Contrato de Transporte e a responsabilidade civil do Transportador. Também Internacional de Mercadorias, se quis analisar toda legislação relativa às mercadorias em trânsito do remetente ao destinatário. O transporte realizado bajo esta carta de Transporte Internacional está sujeto a las disposiciones del convenio sobre el contrato de transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte. También Internacional de Mercancias, las cuales analizari toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del remitente o del consignatario.</small>			
1 Nome e endereço do remetente / Nombre y domicilio del remitente		2 Número / Número			
4 Nome e endereço do destinatário / Nombre y domicilio del destinatario		3 Nome e endereço do transportador / Nombre y domicilio del porteador			
6 Nome e endereço do consignatário / Nombre y domicilio del consignatario		5 Local e país de emissão / Lugar y país de emisión			
9 Notificar a / Notificar a		7 Local, país e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria / Lugar, país y fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancías			
		8 Local, país e data de entrega / Lugar, país y plazo entrega			
11 Quantidade e categorias de volumes, marcas e números, tipos de mercadorias, contêineres e acessórios / Cantidad y clases de bultos, marcas y números, tipo de mercancías, contenedores y accesorios		10 Transportadores sucessivos / Porteadores sucesivos			
		12 Peso bruto em Kg / Peso bruto en Kg			
		13 Volume em m³ / Volumen en m.cu			
15 Custos a pagar / Gastos a pagar		Na origem / Monto remitente		Moeda / Moneda	
Frete / Flete		No destino / Monto destinatario		Moeda / Moneda	
Outros / Otros		16 Declaração do valor das mercadorias / Declaración del valor de las mercancías			
Total / Total		17 Documentos anexos / Documentos anexos			
19 Valor do frete externo / Monto del flete externo		18 Instruções sobre formalidades da alfândega / Instrucciones sobre formalidades de aduana			
20 Valor do reembolso contra entrega / Monto de reembolso contra entrega		22 Declarações e observações / Declaraciones y observaciones			
21 Nome e assinatura do remetente ou seu representante / Nombre y firma del remitente o su representante		24 Nome e assinatura do destinatário ou seu representante / Nombre y firma destinatario o su representante			
Data / Fecha		Data / Fecha			
23 Nome, assinatura e carimbo do transportador ou seu representante / Nombre, firma y sello del porteador o su representante		Data / Fecha			

Figura 14 - Conhecimento de transporte rodoviário internacional

Fonte: Aprendendo a exportar (http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex, 2017)

Descrição: é um formulário todo escrito no idioma espanhol. No cabeçalho do formulário tem o nome Conhecimento Internacional de transporte rodoviário-CRT e em espanhol: Carta de porte Internacional por Carretera. No campo 1: é para preencher com os dados do remetente (exportador); o campo 2: número do documento, campo 3: dados do transportador, campo 4: dados do destinatário (importador), campo 5: local e país de emissão, campo 6: dados do consignatário; campo 7: local, país e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria; campo 8: local, país e data de entrega; campo 9: notificar à; Campo 10: transportadores sucessivos; campo 11 ao 14 e 16 são para informar os dados da



na linha vinte, espaço para cláusulas especiais; na linha vinte e um, campos para informar o número de original e também dados do frete e gastos, abaixo na linha vinte e quatro, no canto direito, um local para informar o valor total do frete; na linha vinte e dois no canto direito, o campo: recibo a bordo (para informar a data em que a mercadoria foi recebida a bordo do trem); nas linhas vinte e três e vinte e quatro, no canto esquerdo, espaço para informar local, data e assinar. Finalizando o formulário.

Estes documentos deverão ser escritos na língua inglesa ou na língua do país do importador.

Certificado de Origem: É um documento emitido com a finalidade de assegurar ao importador que a mercadoria é originária de um determinado país. Ela alega a procedência da carga. Não é obrigatório para toda a exportação, vai depender da exigência do importador, alfândega de destino ou particularidade do produto. (FARO R.; FARO F.,2010). Após o Despacho ser concluído e a mercadoria ser embarcada o exportador deverá juntar as documentações e enviar para o importador para que o mesmo possa iniciar os procedimentos junto à alfândega de destino. De todos os documentos acima, a **Fatura Comercial (Commercial Invoice)**, o **Romaneio (Packinglist)** e o **Conhecimento de Embarque** são de extrema importância para a nacionalização da mercadoria no destino e sem eles, o importador não conseguirá realizar o processo de nacionalização.



Veja a videoaula Fluxograma de exportação, para entender como funciona o processo completo.

2.6 Erros mais comuns no processo de exportação

Como foi visto no desenvolver desta semana que o processo administrativo da exportação é bem mais complexo que uma operação de venda interna. Além das questões culturais das negociações, as questões legais e documentais são mais burocráticas. E para que o processo ocorra sem falhas, todos os envolvidos deverão executar as atividades e emitir os documentos corretamente, caso contrário toda a operação poderá ser travada ou até mesmo cancelada pelo importador.

Seguem alguns erros comuns neste processo:



1. Escolher o Código SH ou NCM, inadequado para o produto. Isto pode ocasionar que seu produto fique retido na alfândega de destino, caso exista alguma barreira legal para o produto do código (errado) escolhido ou até mesmo a rejeição do produto por parte do importador.
2. Inclusão de dados errados no Sistema SISCOMEX. Quando o exportador elabora o Registro de Exportação - RE, os dados inclusos neste momento servirão de base para o despacho aduaneiro e se estes dados estiverem em desacordo com a Fatura Comercial, a mercadoria ficará bloqueada na receita antes do embarque.
3. Divergência documental no processo de Despacho Aduaneiro de Exportação. Neste momento o despachante deverá conferir todos os documentos físicos exigidos para o embarque e todos os dados destes documentos, deverão ser idênticos aos dados que estão registrados no SISCOMEX. Caso ocorra alguma divergência deverá ser retificada antes de chegar à alfândega.
4. Os documentos Internos: São os documentos para circular com a mercadoria dentro do Brasil. Mesmo a carga sendo com destino ao exterior para circular dentro do país, será necessário emitir a nota fiscal nacional, pois se for transportada sem esta nota fiscal ficará retida no posto fiscal da Secretária da Fazenda - SEFAZ;
5. Falta de conhecimento da Legislação e procedimentos aduaneiros do país do importador. É de extrema importância que o exportador entenda os procedimentos legais do país de destino, para poder elaborar os documentos conforme as regras do país do importador. Caso o exportador não consiga dominar este assunto, é interessante procurar um parceiro no conhecimento das regras.
6. Atraso no envio dos documentos ao importador. Após o embarque, o exportador deverá juntar a documentação do processo de exportação e enviar para o importador. Principalmente a Fatura Comercial (*Commercial Invoice*), o Romaneio (*Packing list*) e o Conhecimento de Embarque, pois sem estes documentos, em lugar nenhum do mundo, o importador conseguirá nacionalizar a carga.



Enfim, o processo de exportação requer muito cuidado e atenção, na realização de cada etapa e na emissão da documentação, pois um pequeno erro poderá causar um enorme prejuízo.

Próximo destino da nossa viagem, na terceira semana, iremos conhecer os processos administrativos da importação.



3.Competência 03 | Conhecer os Procedimentos Administrativos na Importação

3.1 Tipos de importação: aspectos gerais



Figura 16 - Importação e os modais

Fonte: www.kitlogistica.com.br, 2014

Descrição: a figura tem o fundo azul, com um desenho do globo terrestre e com um avião de carga branco com detalhes azuis, um navio de container, com o convés vermelho e o casco preto, e dois caminhões amarelos a frete do globo.

Quando uma empresa exporta, ela vende seus produtos e recebe em moeda estrangeira, aumentando as reservas cambiais do país. E quando importa, acontece o inverso, compra um determinado produto no mercado externo e a empresa paga em moeda estrangeira diminuindo as divisas do país. No entanto, se todas as empresas do país dedicarem 100% de sua produção ao mercado externo, o mercado interno ficará com escassez de produtos.

“A importação pode ser definida como o ingresso no país de riquezas originárias do exterior, materializada por bens ou ainda pelos efeitos da execução de serviços” (FARO R.; FARO F., 2010, p. 82).

As importações não podem ser consideradas apenas como simples despesas, pois em alguns casos elas são necessárias, como exemplo: a importação de matérias primas, alimentos, medicamentos,



máquinas e equipamentos para modernização da indústria local. Além de estimularem a modernização do parque industrial local, pois se a indústria não produz um produto de boa qualidade o consumidor busca no mercado externo. Elas podem também ser necessárias para suprir de alimentos o mercado interno, devido à quebra na produção causada por seca, geadas, ou até mesmo como medidas econômicas para equilibrar o preço do produto do mercado interno. Como exemplo, temos o caso do feijão, que o governo brasileiro reduziu as taxas (fato ocorrido em meados do ano de 2013) para estimular a importação e controlar o preço.

As importações são necessárias para manter o equilíbrio da balança comercial do país e o desenvolvimento da economia. No entanto, o governo necessita manter um controle e vigilância sobre as importações (através da fiscalização aduaneira) para que os preços e o volume de importados não prejudiquem a indústria local.



Balança Comercial: é a diferença entre o total de exportações e importações do país.

Segue abaixo uma tabela que apresenta a pauta de tipos de produtos importados no Brasil em 2016 em comparação com 2015.



IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS POR FATOR AGREGADO

TIPOS DE PRODUTOS	PERÍODO		Part. % S/TOT. 2016	Part. % S/TOT. 2015	Var. % 2016/ 2015
	2016	2015			
	US\$	US\$			
BÁSICOS	14.275.774.263,00	19.874.940.148,00	10,38	11,59	-1,21
SEMIMANUFATURADOS	5.640.158.434,00	6.853.794.592,00	4,10	4,00	0,10
MANUFATURADOS	117.636.070.159,00	144.720.316.169,00	85,52	84,41	1,11
TOTAL GERAL	137.552.002.856,00	171.449.050.909,00	100	100	0

Figura 17 - Importações por tipo de produto no Brasil 2016-2015

Fonte: MDIC (<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-externo/estatisticas-de-comercio-externo/balanca-comercial-brasileira-acumulada-do-ano?layout=edit&id=2205>, 2017).

Descrição: na 1ª linha tem-se o título da tabela, onde está descrita a seguinte frase: Importações Brasileiras por Fator Agregado; na 2ª linha vem o nome: período; na 3ª linha vem o cabeçalho com a sequência: tipos de produtos, 2016 US\$, 2015 US\$, Part. % s/tot. 2016, Part. % s/tot. 2015, Var. % 2016/2015;

4ª linha - Tipos de produtos: BÁSICOS, 2016 US\$: 14.275.774.263,00, 2015 US\$: 19.874.940.148,00, Part. % s/tot. 2016: 10,38, Part. % s/tot. 2015: 11,59, Var. % 2016/2015: -1,21.

5ª linha - Tipos de produtos: SEMIMANUFATURADOS, 2016 US\$: 5.640.158.434,00, 2015 US\$: 6.853.794.592,00, Part. % s/tot. 2016: 4,10, Part. % s/tot. 2015: 4,00, Var. % 2016/2015: 0,10.

6ª linha - Tipos de produtos: MANUFATURADOS, 2016 US\$: 117.636.070.159,00, 2015 US\$: 144.720.316.169,00, Part. % s/tot. 2016: 85,52, Part. % s/tot. 2015: 84,41, Var. % 2016/2015: 1,11.

7ª linha - Tipos de produtos: TOTAL GERAL, 2016 US\$: 137.552.002.856,00, 2015 US\$: 171.449.050.909,00, Part. % s/tot. 2016: 100, Part. % s/tot. 2015: 100, Var. % 2016/2015: 0. Fim

Conforme analisamos na figura acima, os produtos que têm uma maior participação na pauta dos produtos importados são os produtos manufaturados (que possuem maior valor agregado, logo são mais caros), com 85,52% do total das importações de 2016. Entre os produtos manufaturados temos os combustíveis como gasolina, óleo diesel, e outros derivados de petróleo. Este dado pode até parecer estranho, pois o Brasil possui jazidas de petróleo e também somos exportadores, mas compramos combustíveis (gasolina, diesel, etc.), pois as refinarias que o Brasil possui não refinam o tipo de petróleo que produzimos. Assim para atender o mercado interno (que está aquecido tanto pelo aumento dos veículos nas ruas, como pela utilização de combustíveis nas usinas termelétricas), o governo necessita importar combustíveis.

Quanto ao tipo, as importações podem ser classificadas como:



Importação direta: quando o produto é vendido diretamente pelo fornecedor (exportador) estrangeiro para o comprador (importador) brasileiro sem intermédio de nenhuma outra empresa.

Importação indireta: quando a operação de compra e venda é intermediada por uma terceira pessoa/empresa, via agente ou *trading company/Empresa Comercial Exportadora* (empresa que compra o produto do exportador e revende para um importador).

De acordo com o SEBRAE, a escolha entre importar mercadoria estrangeira por conta própria ou por meio de um intermediário contratado para esse fim é livre e perfeitamente legal, seja esse intermediário um prestador de serviço, seja um revendedor. (SEBRAE, 2014)

A Secretaria da Receita Federal reconhece como legal os seguintes tipos de operações terceirizadas: importação por conta e ordem; e a importação por encomenda.

A Importação por conta e ordem de terceiro é um serviço prestado por uma empresa (a importadora) a qual promove, em seu nome, o despacho aduaneiro de importação de mercadorias adquiridas por outra empresa – a adquirente, em razão de contrato previamente firmado, que pode compreender ainda a prestação de outros serviços relacionados com a transação comercial, como a realização de cotação de preços e a intermediação comercial (art. 1º da IN SRF nº 225/02 e art. 12, § 1º, I, da IN SRF nº 247/02, RECEITA FEDERAL, 2014).

Importação por encomenda: nesta, a operação cambial para pagamento de uma importação por conta e ordem pode ser realizada em nome da importadora ou da adquirente, conforme estabelece o Regulamento do Mercado de Câmbio e Capitais Internacionais (RMCCI – Título 1, Capítulo 12, Seção 2) do Banco Central do Brasil (BACEN, RECEITA FEDERAL, 2014).

Da mesma forma das exportações, as importações também possuem métodos diretos e indiretos para entrada no mercado internacional. Uma empresa pode ao mesmo tempo ser uma empresa exportadora e também importadora. Por exemplo, uma empresa de baterias automotivas pode importar o chumbo (uma das matérias primas da composição) de um determinado país e exportar a bateria automotiva (produto acabado) para outro país.



3. 2 Licenciamento de importação

Antes de janeiro de 1997, o procedimento de importação era feito em papel através da guia de importação, após esta data passou a ser feito através do Sistema SISCOMEX, via Licenciamento de Importação. Este procedimento tornou o processo de importação mais ágil, encurtando as etapas do processo de nacionalização da carga. (VASQUEZ, 2009)

A Licença de Importação (LI) é um documento eletrônico registrado pelo importador no SISCOMEX, que contém informações acerca da mercadoria a ser importada e da operação de importação de maneira geral, tais como importador, exportador, país de origem, procedência e aquisição, regime tributário, cobertura cambial, entre outras. (MDIC, 2017).

O licenciamento pode ser dividido em Licenciamento Automático e Licenciamento Não Automático e em alguns casos, as importações são dispensadas de licenciamento.

No licenciamento automático, serão enquadradas as importações sob o amparo do regime aduaneiro especial *Drawback* ou operações previstas na tabela de tratamento administrativo do SISCOMEX (FARO R.; FARO F., 2010)

No caso de importações dispensadas de Licenciamento, o importador deverá apenas providenciar a declaração de importação no SISCOMEX e pagar as devidas taxas que o despacho aduaneiro será aprovado e a carga poderá ser nacionalizada.

Já para os casos de Licenciamento Não Automático, na declaração de importação, será informado que o processo necessitará de um controle especial de algum órgão licenciado (SECEX) ou dos demais órgãos federais que atuem como anuentes.

Caso o Licenciamento Não Automático não seja aprovado, a mercadoria não poderá ser nacionalizada. Portanto, é necessário que o importador faça a Declaração de Importação (DI) para identificar a necessidade da aprovação do licenciamento, antes do embarque da mercadoria pelo exportador, pois, se o licenciamento não for liberado, mesmo se a mercadoria já estiver no porto,



no aeroporto ou na cidade fronteira, ela não entrará no país do importador e terá que retornar para o país exportador.



Assista à videoaula Licenciamento de importação e veja os casos de Licenciamento não automático e de produtos dispensados de licenciamento.

3.3 Despacho de importação

Da mesma forma que ocorre na exportação, os processos de importação também necessitam de despacho aduaneiro. O Despacho Aduaneiro de Importação - DDI se inicia após a chegada da carga da mercadoria na zona primária ou nos recintos alfandegados.

No entanto, antes do início do despacho, o importador deverá elaborar alguns documentos eletrônicos no SISCOMEX. Seguem abaixo:

Declaração de Importação - DI - Compreende o conjunto de informações gerais correspondentes a uma determinada operação de importação. Elaborada com base na Nota Fiscal Internacional (*Invoice*) e Romaneio – (*Packinglist*), documentos enviados pelo exportador.

Adição da DI - Conjunto de informações específicas de cada mercadoria objeto da importação.

Extrato da DI - é o documento que contém um resumo das informações gerais da operação e específica de cada mercadoria, gerado pelo SISCOMEX.

A partir da chegada da mercadoria, o despachante irá registrar a Declaração de Importação - DI no SISCOMEX para iniciar o processo de despacho. Após o registro da DI, será feita a verificação das informações, da exatidão dos dados informados pelo importador com os documentos originais (*Invoice*, *Packinglist* e Conhecimento de embarque) e pagamento dos tributos.



Consulte o manual de despacho de importação no site da Receita Federal, segue o link

http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/preenchimento/verso_antiga/dsi/dsi_eletronica/transmissao/diagnostico.htm

Depois deste procedimento chega o momento da análise da Secretaria da Receita Federal – SRF, que será feita de acordo com os canais de parametrização informados no SICOMEX. Na exportação os canais são divididos em três, já na importação o processo é mais detalhado e existem quatro canais. Seguem abaixo:

😊 **Verde:** significa que após a conferência do sistema, todas as informações estão corretas, dentro dos padrões de conformidade e a importação será liberada automaticamente sem a necessidade de análise dos documentos, nem da carga.

😬 **Amarelo:** significa que após a conferência do sistema, ocorreu divergência em algum dos documentos. Neste caso o despachante terá que levar todos os documentos originais para que o fiscal analise. Após a conferência será dado o parecer se está liberada para importar, ou seja, nacionalizar a carga.

⚠️ **Vermelho:** significa que após a conferência do sistema, além da documentação, o fiscal terá que também fazer a vistoria física da carga, para confirmar se o que está sendo informado realmente condiz com a carga física.

😞 **Cinza:** significa que a conferência do sistema, além da documentação fiscal, da vistoria física da carga, para confirmar se a mercadoria informada realmente condiz com a carga física, é necessário a Confirmação do valor aduaneiro (valor de venda da mercadoria, informado na fatura comercial). Ou seja, além do procedimento de checar os documentos e a carga, o importador terá que solicitar ao exportador uma declaração oficial do país de origem atestando que a mercadoria realmente foi vendida e seu preço de mercado é realmente o declarado nos documentos.



A última etapa é feita após a liberação do registro do desembaraço no SISCOMEX pela Secretaria da Receita Federal - SRF, possibilitando ao despachante emitir o Comprovante de Importação (CI). Este documento atesta a regularidade da mercadoria e possibilita ao importador emitir a nota fiscal de entrada no país, o processo de nacionalização ser concluído e a mercadoria ser retirada da zona primária e ser entregue no estabelecimento do importador.



Nacionalização: é a sequência de atos que transfere a mercadoria estrangeira para a economia nacional

3.4 Declaração simplificada de importação

Declaração Simplificada de Importação – DSI: consiste em um despacho aduaneiro de forma simplificada para operações de importação que não caracterizem operações comerciais com ou sem cobertura cambial.

De acordo com o art. 3º da Instrução Normativa nº 611/, de 18-01-2006, a Declaração Simplificada de Importação (DSI) poderá ser utilizada no despacho aduaneiro de bens:

I - Importados por pessoa física, com ou sem cobertura cambial, em quantidade e frequência que não caracterize destinação comercial, cujo valor não ultrapasse US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda;

II - Importados por pessoa jurídica, com ou sem cobertura cambial, cujo valor não ultrapasse US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda;

III - Recebidos, a título de doação, de governo ou organismo estrangeiro por:



a) órgão ou entidade integrante da administração pública direta, autárquica ou fundação, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

b) instituição de assistência social;

IV - Submetidos ao regime de admissão temporária, nas hipóteses previstas no art. 4º da Instrução Normativa SRF nº 285, de 14 de janeiro de 2003;

V - Reimportados no mesmo estado ou após conserto, reparo ou restauração no exterior, em cumprimento ao regime de exportação temporária; e

VI - Que retornem ao País em virtude de:

a) não efetivação da venda no prazo autorizado, quando enviados ao exterior em consignação;

b) defeito técnico, para reparo ou substituição;

c) alteração nas normas aplicáveis à importação do país importador; ou

d) guerra ou calamidade pública;

VII - contidos em remessa postal internacional cujo valor não ultrapasse US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda;

VIII - contidos em encomenda aérea internacional, cujo valor não ultrapasse US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda, transportada por empresa de transporte internacional expresso porta a porta, nas seguintes situações:

a) a serem submetidos ao regime de admissão temporária, nas hipóteses de que trata o inciso IV deste artigo;



Admissão temporária: é um regime aduaneiro especial que permite a importação de bens que devam permanecer no País durante prazo fixado, com suspensão total do pagamento de tributos, ou com suspensão parcial, no caso de utilização econômica, na forma e nas condições previstas nesta Instrução Normativa.

(art. 4º da Instrução Normativa da SRF nº 285/03, disponível em:

<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2003/in2852003.htm>.

Acesso em 24/03/2014)

b) reimportados, nas hipóteses de que trata o inciso V deste artigo;

c) a ser objeto de reconhecimento de isenção ou de não incidência de impostos;

d) destinados à revenda;

IX - Integrantes de bagagem desacompanhada;

X - Importados para utilização na Zona Franca de Manaus (ZFM) com os benefícios do Decreto-Lei no 288, de 28 de fevereiro de 1967, quando submetidos a despacho aduaneiro de internação para o restante do território nacional, até o limite de US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda;

XI - Industrializados na Zona Franca de Manaus (ZFM) com os benefícios do Decreto-Lei nº 288, de 1967, quando submetidos a despacho aduaneiro de internação para o restante do território nacional, até o limite de US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda;

XII - Importados para utilização na Zona Franca de Manaus (ZFM) ou industrializados nessa área incentivada, com os benefícios do Decreto-Lei nº 288, de 1967, quando submetidos a despacho aduaneiro de internação por pessoa física, sem finalidade comercial; ou

XIII - Importados com isenção, com ou sem cobertura cambial, pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) ou por cientistas, pesquisadores ou entidades



sem fins lucrativos, devidamente credenciados pelo referido Conselho, em quantidade ou frequência que não revele destinação comercial, até o limite de US\$ 10.000,00 (dez mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda.

Nos casos das importações com valores até US\$ 500 (quinhentos dólares dos Estados Unidos da América) ou equivalente em outra moeda, que são realizadas via remessa postal internacional, através dos Correios ou por empresas de transporte internacional expresso (habilitada pela RSF), estarão submetidas ao Regime de Tributação Simplificada - RTS. Nestes casos, o pagamento dos tributos será feito à autoridade aduaneira por meio de Nota Tributária Simplificada (NTS) (VAZQUEZ, 2009).

Como exemplo deste tipo de operação, podemos citar as compras de equipamentos celulares de baixo valor via sites de importadoras, que chegam ao consumidor final pelos correios.

Os documentos usados para o processo de Declaração Simplificada de Importação são basicamente os mesmos da Declaração de Importação (*Invoice, packing list*, e outros específicos em decorrência de acordos comerciais), e DARF que comprove o pagamento. A partir do registro da DSI se inicia o processo de despacho aduaneiro (VAZQUEZ, 2009).

Conforme art. 13 Instrução Normativa nº 611, de 18-01-2006, os bens submetidos a despacho aduaneiro com base em DSI poderão ser desembaraçados:

I - Sem conferência aduaneira, hipótese em que ficam dispensados o exame documental, a verificação física e o exame do valor aduaneiro; ou

II - Com conferência aduaneira, hipótese em que a mercadoria somente será desembaraçada e entregue ao importador após a realização do exame documental e da verificação física e, se for o caso, do exame do valor aduaneiro.

Nos casos de DSI a conferência aduaneira deverá ser executada no prazo máximo de um dia útil, contados a partir do dia seguinte da entrega da DSI e seu documentos. Podendo ultrapassar este



prazo caso o importador tenha que providenciar algum documento ou pagamento de taxas adicionais (VAZQUEZ, 2009).



Veja a videoaula Despacho de Importação, para obter mais conhecimentos sobre o assunto.

3.5 Cálculo de preço de mercadoria importada

Na importação, como os produtos estão sendo comprados no exterior para consumo no mercado interno, além do preço de venda, dos custos com transporte, impostos de entrada, também incidem os impostos internos, tornando muitas vezes o produto mais caro do que ele é vendido no exterior.

No entanto, existem alguns casos de regimes aduaneiros especiais, para determinadas operações onde é possível, reduzir o valor do produto importado, devido à isenção de alguns impostos. Todo isto ocorre como forma de controlar a entrada de produtos estrangeiros visando proteger a indústria local. Os principais impostos cobrados são: Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre Mercadorias e Serviços (ICMS).

Além destes tributos podemos citar outras taxas aplicáveis apenas às importações como: Adicional ao Frete para Renovação da Frota da Marinha Mercante (AFRMM) (exclusiva para importações via modal aquaviário), Taxa de Capatazia (paga ao terminal portuário para cobrir a operação de carga e descarga da mercadoria), Taxa de Adicional de Tarifa Aeroportuárias (ATA) (exclusiva para importações via modal aéreo) e Taxa de armazenagem (caso ultrapasse o prazo concedido pelo transportador) (FARO R.; FARO F. , 2010).

Para a importação os custos são mais abrangentes, devem ser contabilizados custos referentes à escolha do *Incoterm*, tributos do processo de importação, tributos internos, e outras despesas como custos de assessoria (despachantes, empresas terceirizadas, corretoras de câmbio, etc.) (SOUSA, 2010).



Veja na videoaula, Cálculo de Preço de Mercadoria Importada, com um exemplo de uma planilha com as etapas para a composição dos custos de importação.



4. Competência 04 | Conhecer os Incoterms

4.1 Conceito e Origem



Figura 18 - Incoterms 2010 banner

Fonte: <http://goldenwave.vn/en/specialized-knowledge/incoterms-2010.html>, 2014.

Descrição: a figura da logomarca tem o fundo branco, é retangular, está inclinada na posição da direita para a esquerda. A logomarca possui quatro quadrinhos com as figuras dos modais de transporte, na seguinte ordem: no canto superior, um quadro amarelo com o desenho da parte da frente de um avião; ao lado, tem-se um quadro azul com o desenho da parte da frente do navio; abaixo, no canto esquerdo tem-se um quadro verde com o desenho da parte da frente de um trem e, ao lado, um quadro vermelho com o desenho de um caminhão. Depois do quadro encontra-se o nome: Incoterms 2010 com o símbolo de marca registrada um R dentro de um círculo, e abaixo a frase: by the International Chamber of Commerce (ICC). Fim.

No comércio Internacional para que toda a operação de compra e venda ocorra sem problemas, desde a saída da mercadoria do fornecedor até sua chegada ao comprador, é necessário que no ato da negociação seja esclarecido quais são as obrigações e direitos do comprador e do vendedor. Na transação comércio internacional é preciso definir e esclarecer questões do tipo (DAVID; STEWART, 2010).



Quais tarefas serão executadas pelo exportador?

Quais tarefas serão executadas pelo importador?

Quais atividades serão pagas pelo exportador?

Quais atividades serão pagas pelo importador?

Quando a transferência de responsabilidade da mercadoria acontecerá?

Com o intuito de esclarecer estas questões, a Câmara de Comércio Internacional CCI (*International Chamber of Commerce - ICC*) criou os *Incoterms (International Commercial Terms / Termos Internacionais de Comércio)*. De acordo com o Portal Aprendendo a Exportar (2014), os *Incoterms* são regras internacionais, imparciais, de caráter uniformizador, que constituem toda a base dos negócios internacionais e objetivam promover sua harmonia. Estas regras propõem o entendimento entre o vendedor e o comprador com relação às tarefas necessárias para levar a mercadoria da origem ao destino final. Definindo e esclarecendo as obrigações e direitos de ambos com relação às tarefas de: embalar, transportes internos, liberações na alfândega (de origem e destino), movimentação em terminais, transporte e seguro internacionais etc.

Estes termos são representados por siglas, formadas por três letras que definem diversas formas de contrato, condições de venda da mercadoria.

“Os *incoterms* também são conhecidos como cláusulas de preço. Isto porque a opção por uma ou outra condição de venda vai determinar que itens, necessariamente, devem ser considerados no preço final da operação” (FARO R.; FARO F., 2010, p.33).

O uso dos *incoterms* não é obrigatório, mas os mesmos são usados como uma prática de mercado nas negociações internacionais.



Em 1936 a Câmara de Comércio Internacional – CCI estabeleceu as regras de interpretação dos termos utilizados no comércio internacional os *Incoterms* (*International commercial terms*). A primeira versão elaborada pela Câmara de Comércio Internacional foi em 1936 e a última revisão ocorreu em 2010, seguem abaixo os anos das versões (DAVID; STEWART, 2010):

- 1936
- 1953
- 1967
- 1976
- 1980
- 1990
- 2000
- 2010

Ao total já foram realizadas oito versões, pois como os *Incoterms* servem para estabelecer os parâmetros de negociação, à medida que as relações comerciais estão mudando, eles também precisam ser revisados.

Em 2010 foi realizada a última atualização, que excluiu quatro termos da versão anterior e incluiu mais dois novos termos, fechando um total de onze *incoterms*. De acordo com a Resolução da CAMEX nº 21, de 07/04/11, as alterações foram as seguintes:

***Incoterms* excluídos pela versão 2010:**

- DAF (Delivered At Frontier): entregue na fronteira do país de destino. O exportador se responsabiliza pela mercadoria até o ponto de fronteira com o país de destino. Este *incoterm* era usado para o transporte terrestre.
- DES (Delivered Ex-Ship): Entregue a bordo do navio no porto de destino. O exportador se responsabiliza pela mercadoria até o navio chegar ao porto de destino, a partir deste ponto o importador assume a responsabilidade.



- DEQ (Delivered Ex-Quay): Entregue a partir do cais no porto de destino. O exportador se responsabiliza pela mercadoria até ela ser descarregada no cais do porto de destino, a partir deste ponto o importador assume a responsabilidade.
- DDU (Delivered Duty Unpaid): Entregue sem direitos pagos, ou seja, a mercadoria é entregue na casa do importador, mas o exportador não se responsabilizará pelo despacho aduaneiro de importação.

Incoterms incluídos na versão 2010:

- DAT (Delivered at Terminal) –Entregue no terminal de destino.
- DAP (Delivered at Place) –Entregue no local de destino nomeado pelo importador.

Além destes novos termos, ocorreu alteração no termo FOB, a "entrega" (de vendedor para o comprador) ocorre no momento em que as mercadorias estiverem a bordo, prontas para embarque, no porto de embarque. Na versão 2000 a “entrega” ocorria no momento em que a mercadoria cruzava a amurada (quando a mercadoria sai do chão e é direcionada para dentro do navio; a amurada é a linha entre o casco e a entrada efetiva da mercadoria) da embarcação.

4.2 Classificação e aplicação

Os *incoterms* podem ser divididos em quatro grupos: E, F, C e D, que parte de operações com menor responsabilidade por parte do exportador (grupo E) até o grupo de termos com maior responsabilidade por parte do exportador (grupo do D). Ao total, são onze siglas, divididas pelos quatro grupos.



Veja na videoaula, Grupo do *Incoterms*, e entenda a classificação dos grupos.



Após a sigla do *incoterm* deverá ser informado o local aonde ocorrerá a transferência da responsabilidade da mercadoria. Por exemplo: FOB Suape, Brasil; CIF Xangai, China.

Vamos agora detalhar as responsabilidades por parte do importador e exportador em cada *incoterm*, conforme Art. 2º da Resolução da CAMEX nº 21, de 07/04/11.

EXW- Ex Works (named place)

Na Origem, Local de Produção (nome do local designado).

Neste termo, o vendedor tem apenas a obrigação de produzir a mercadoria nas condições estabelecidas no contrato, embalar e avisar ao importador que a mercadoria está disponível para a coleta no seu estabelecimento (armazém, fábrica, loja, etc.). O importador é quem terá que fazer toda a operação desde o carregamento no ato da coleta, o desembaraço aduaneiro na origem (para exportação), transporte interno e internacional, seguro, o desembaraço aduaneiro no destino e o transporte até o estabelecimento do importador. Poderá ser aplicado para operações usando qualquer modal de transporte.

Obs.: Caso o comprador estrangeiro não dispuser de condições para providenciar o desembaraço (de exportação) para saída de bens do país, fica subentendido que este despacho aduaneiro será realizado pelo vendedor e posteriormente os gastos serão reembolsados pelo importador, no caso da exportação brasileira.

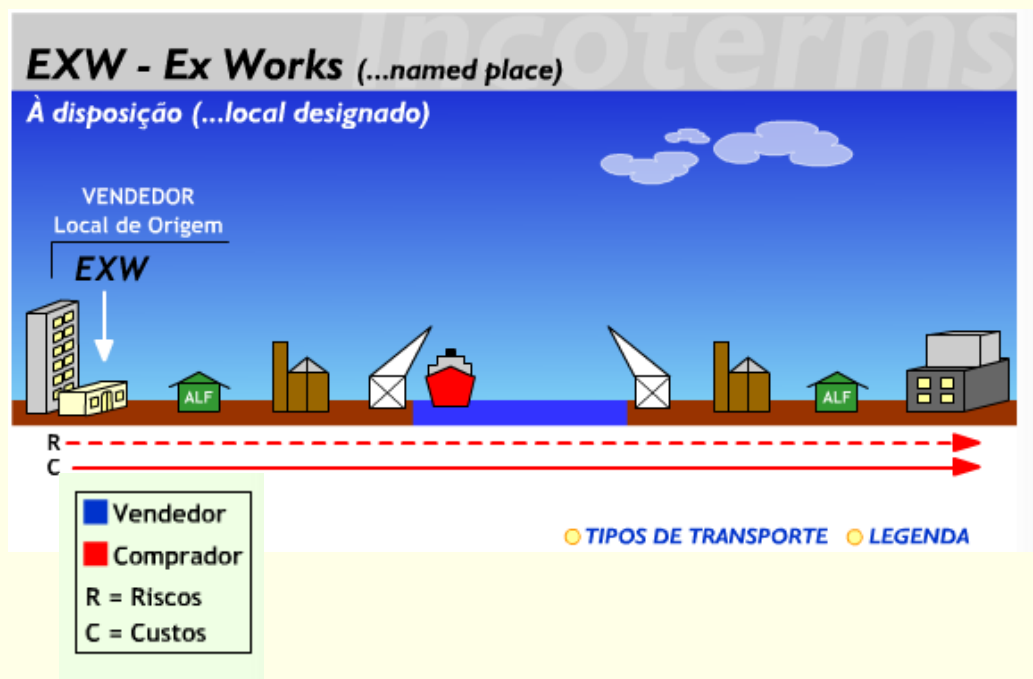


Figura 19 - Incoterm EXW

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral, onde apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão, o segundo uma casinha verde com as letras ALF; o terceiro é um desenho de um armazém marrom, o quarto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo, brancos (representando os equipamento do cais do porto de origem); a quinta figura é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine (parte de cima); sexta, tem-se um desenho com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamento do cais do porto de destino); sétima, é um desenho de um armazém marrom no porto de destino; oitava, outra casinha verde com as letras ALF; nona é uma fábrica cinza representando o comprador. O fundo do plano é azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhado representando o solo e, ao meio, uma faixa azul mais escura, para identificar o mar no transporte internacional. Abaixo, tem-se duas setas em vermelho que se iniciam abaixo da primeira figura que é um prédio e um galpão representando o estabelecimento do vendedor e vai até o estabelecimento do importador. A primeira seta tem a Letra R (de risco) no início e está pontilhada até o final da seta. A outra seta vem logo abaixo toda vermelha sem pontilhado e com a Letra C (de custo) no início da seta que acaba abaixo da figura de uma fábrica que representa o estabelecimento do comprador. Em cima da figura do exportador tem uma seta branca apontando para a figura e acima escrito: vendedor local de origem, e no canto superior escrito à disposição (... local designado) e a sigla EXW (o incoterm). E abaixo, tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e ao lado a palavra vendedor, abaixo outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul são as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho as atividades do comprador (importador). FIM.



FCA - Free Carrier (named place of delivery)

Livre no Transportador (local de entrega nomeado)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando entrega a mercadoria, com a liberação da alfândega para a exportação, ao transportador ou a outra pessoa indicada pelo comprador, no local determinado no país de origem. O exportador deverá transportar a mercadoria até o terminal do transportador (aéreo, rodoviário e ferroviário) indicado pelo importador.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte. Porém, é mais comum ser utilizado no transporte aéreo ou rodoviário.

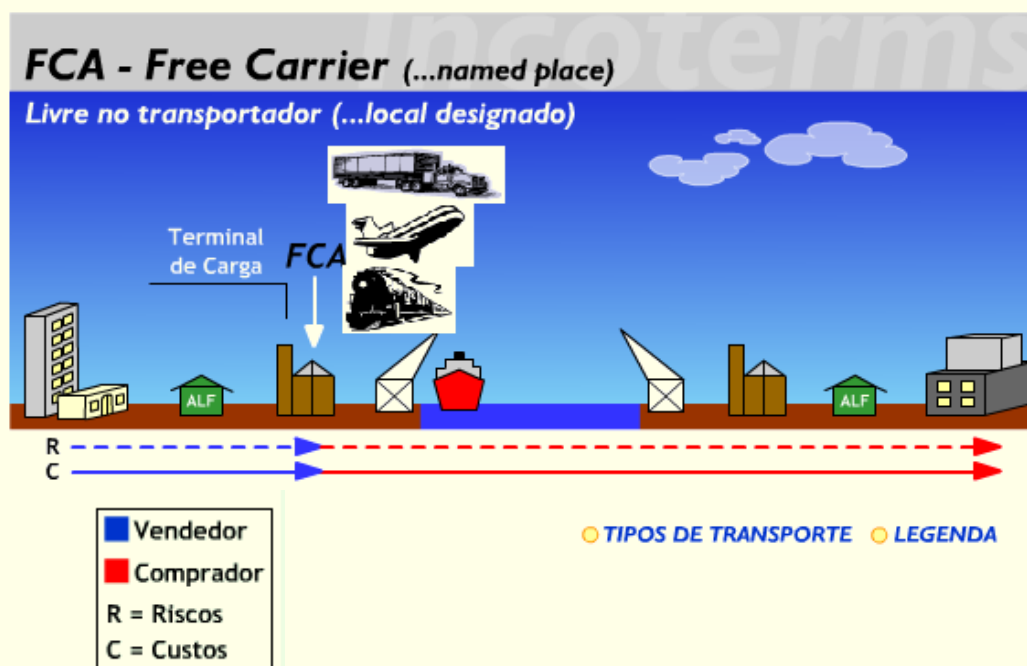


Figura 20 - Incoterm FCA

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral, onde apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão; o segundo, uma casinha verde com as letras ALF; o terceiro é um desenho de um armazém marrom; o quarto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo, brancos (representando os equipamentos do cais do porto de origem); o quinto, desenho está acima do quarto e tem uma figura de um trem, um avião e um caminhão (representando a multimodalidade); a sexta figura é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine (parte de cima); na sétima, tem-se um desenho com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamentos do cais do porto de destino); oitava, é um



desenho de um armazém marrom no porto de destino; nona, outra casinha verde com as letras ALF; décima é uma fábrica cinza representando o comprador. O fundo do plano é azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhado representando o solo e ao meio, uma faixa azul mais escuro, para identificar o mar no transporte internacional. Abaixo tem-se duas setas em azul e vermelho. A primeira seta tem a Letra R (de risco) está pontilhada e está em azul até o terceiro desenho (o armazém marrom na origem) e em vermelho após esta figura e vai até o estabelecimento do importador. A outra seta vem logo abaixo sem pontilhado e com a Letra C (de custo) e está em azul até o terceiro desenho (o armazém marrom na origem) e, em vermelho, após este desenho e também vai até o estabelecimento do importador, abaixo da figura de uma fábrica. Em cima do terceiro desenho do armazém marrom (no país do exportador) tem uma seta branca apontando para a figura e acima escrito a sigla FCA (o Incoterm) e, ao lado, terminal de carga. No canto esquerdo superior do plano tem escrito FCA – *Free Carriage (...named place)* e abaixo, a tradução: Livre no transportador (... local designado). E abaixo da figura principal tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e, ao lado, a palavra vendedor; abaixo outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul são as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho as atividades do comprador (importador). FIM.

FAS - Free Alongside Ship (named port of shipment)

Livre ao Lado do Navio (porto de embarque nomeado)

O vendedor encerra suas obrigações no momento em que a mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação, ao longo do costado do navio transportador indicado pelo comprador, no cais ou em embarcações utilizadas para carregamento da mercadoria, no porto de embarque nomeado pelo comprador. A responsabilidade do exportador se encerra quando a mercadoria é entregue no terminal de carga do porto indicado pelo importador no país de origem.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário).

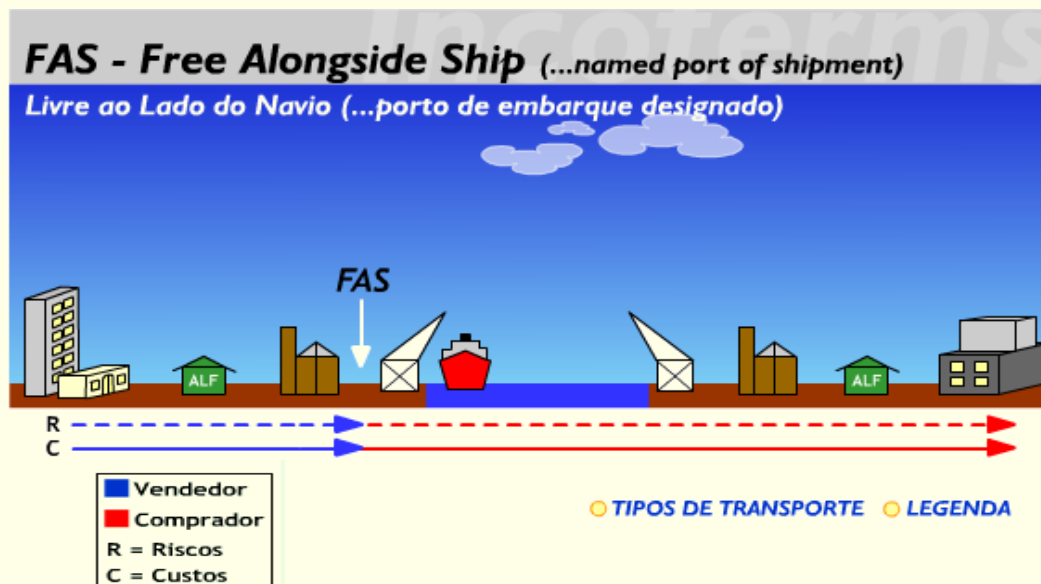


Figura 21 - Incoterm FAS.

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral, com o fundo do plano em azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhado representando a solo e ao meio, um faixa azul mais escuro, para identificar o mar no transporte internacional. Este plano apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão, o segundo, uma casinha verde com as letras ALF(alfândega); o terceiro é um desenho de um armazém marrom, o quarto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo branco (representando os equipamentos do cais do porto de origem); o quinto desenho é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine (parte de cima); o sexto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamentos do cais do porto de destino); o sétimo, é um desenho de um armazém marrom no porto de destino; oitavo, outra casinha verde com as letras ALF (alfândega); o nono é uma fábrica cinza representando o comprador. Abaixo do plano central tem-se duas setas em azul e vermelho. A primeira seta tem a Letra R (de risco) que está pontilhada e está em azul até entre o terceiro desenho (o armazém marrom na origem) e o quarto desenho, os equipamentos no cais do porto de origem e em vermelho após esta figura e vai até o estabelecimento do importador. A outra seta vem logo abaixo sem pontilhado e com a Letra C (de custo) e está em azul até entre o terceiro desenho (o armazém marrom na origem) e o quarto desenho, os equipamentos no cais do porto de origem e em vermelho após esta figura, e vai também até o estabelecimento do importador. Em cima do terceiro desenho (do armazém marrom) e o quarto (dos equipamentos no cais do porto de origem) tem uma seta branca apontando para a figura e acima escrito a sigla FAS (o Incoterm). No canto esquerdo superior do plano tem escrito FAS – *Free Alongside ship (...named port of shipment)* e abaixo, a tradução: Livre ao lado do navio (...porto de embarque designado). E abaixo da figura principal tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e ao lado a palavra vendedor; abaixo, outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul estão as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho as atividades do comprador (importador). FIM.



FOB - Free On Board (named port of shipment)

Livre A Bordo (porto de embarque nomeado)

O vendedor encerra suas obrigações e responsabilidades quando a mercadoria, desembaraçada para a exportação, é entregue, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, ambos indicados pelo comprador, na data ou dentro do período acordado. A responsabilidade do exportador vai até o carregamento da carga no navio e o embarque. Após isto toda a responsabilidade é por conta do importador.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário).

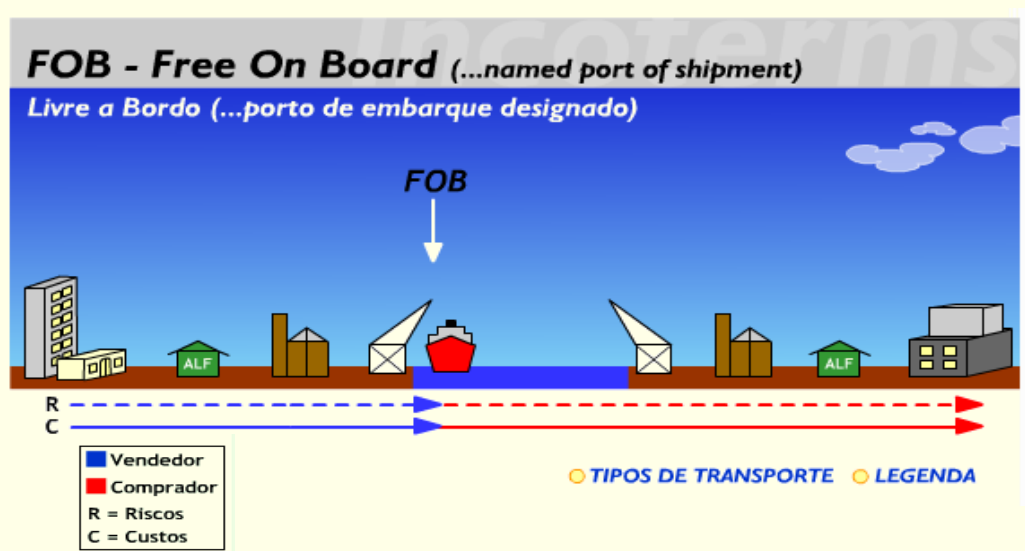


Figura 22- Incoterm FOB.

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral, com o fundo azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhada representando o solo e, ao meio, uma faixa azul mais escura, para identificar o mar no transporte internacional. Este plano apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão; o segundo, uma casinha verde com as letras ALF (alfândega); o terceiro é um desenho de um armazém marrom; o quarto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo, brancos (representando os equipamento do cais do porto de origem); o quinto desenho é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine (parte de cima); o sexto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamento do cais do porto de destino); o sétimo é um desenho de um armazém marrom no porto de destino; oitavo, outra casinha verde com as letras ALF; o nono é uma fábrica cinza representando o comprador. Abaixo tem-se duas setas em azul e vermelho. A primeira seta tem a Letra R (de risco) está pontilhada e está em azul até o desenho do navio (quinta) e em vermelho após o navio e vai até o estabelecimento do importador. A outra seta vem logo abaixo sem pontilhado e com a Letra C (de custo) e está em azul até o desenho do



navio (quinta) e em vermelho após o navio e vai até o estabelecimento do importador. Em cima do navio (quinto desenho) tem uma seta branca apontando para a figura e acima escrito a sigla FOB (o Incoterm). No canto esquerdo superior do plano tem escrito FOB – *Free on board (...named port of shipment)* e abaixo a tradução: Livre a bordo (...porto de embarque designado). E abaixo da figura principal tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e ao lado a palavra vendedor, abaixo outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul são as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho, as atividades do comprador (importador). FIM.

CFR - Cost and Freight (named port of destination)

Custo e Frete (porto de destino nomeado)

O vendedor é responsável por todas as obrigações e riscos até o porto de embarque, pelo despacho aduaneiro de exportação e também é responsável pelo pagamento do frete internacional até o porto de destino onde se encerra sua responsabilidade. No entanto, o seguro internacional do porto de embarque até o destino final é por conta do importador. Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário).

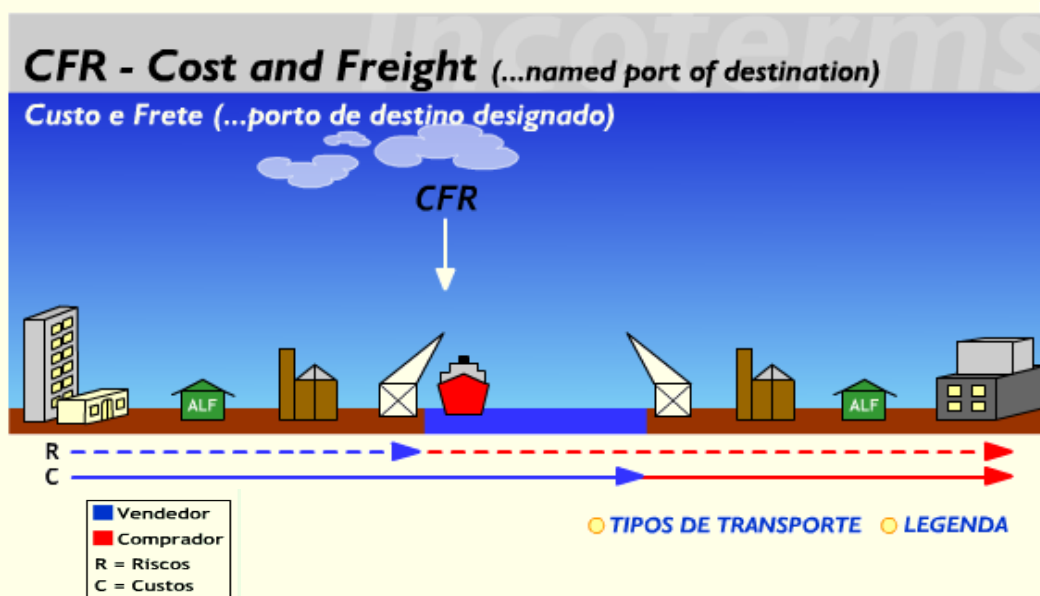


Figura 23 – Incoterm CFR.

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral, com o fundo azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhada representando a solo e ao meio um faixa azul mais escuro, para identificar o mar no transporte internacional. Este plano apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão, o segundo uma casinha verde com as letras ALF (alfândega); o terceiro é um desenho de um armazém marrom; o



quarto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo, brancos (representando os equipamentos do cais do porto de origem); o quinto desenho é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine (parte de cima); o sexto, que está do outro lado do mar, é um desenho com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamentos do cais do porto de destino); o sétimo é um desenho de um armazém marrom no porto de destino; oitavo, outra casinha verde com as letras ALF (alfândega); o nono é uma fábrica cinza representando o comprador. Abaixo tem-se duas setas em azul e vermelho. A primeira seta tem a letra R (de risco) está pontilhada e está em azul até o desenho dos equipamentos do cais no porto de origem (quarto desenho) em vermelho após este desenho e vai até o estabelecimento do importador. A outra seta vem logo abaixo sem pontilhado e com a letra C (de custo) e está em azul até o final da faixa que representa o mar internacional e antes do desenho dos equipamentos do cais no porto de destino desenho, após em vermelho até o estabelecimento do importador. Entre o navio e os equipamentos do cais no porto de origem, tem uma seta branca apontando para as figuras e acima escrito a sigla CFR (o incoterm). No canto esquerdo superior do plano tem escrito *CFR - Cost and Freight (named port of destination)* e abaixo a tradução: Custo e Frete (... porto de destino designado). E abaixo da figura principal tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e ao lado a palavra vendedor; abaixo, outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul são as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho as atividades do comprador (importador). FIM.

CIF - Cost, Insurance and Freight (named port of destination)

Custo, Seguro e Frete (porto de destino nomeado)

O vendedor será responsável por todas as obrigações e riscos até o porto de embarque, pelo despacho aduaneiro de exportação e também é responsável pelo pagamento do frete internacional e seguro relativo ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado. No entanto este seguro é mínimo, apenas para o transporte. O seguro pago pelo exportador tem cobertura mínima, caso o importador decida, poderá fazer um seguro complementar.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário).

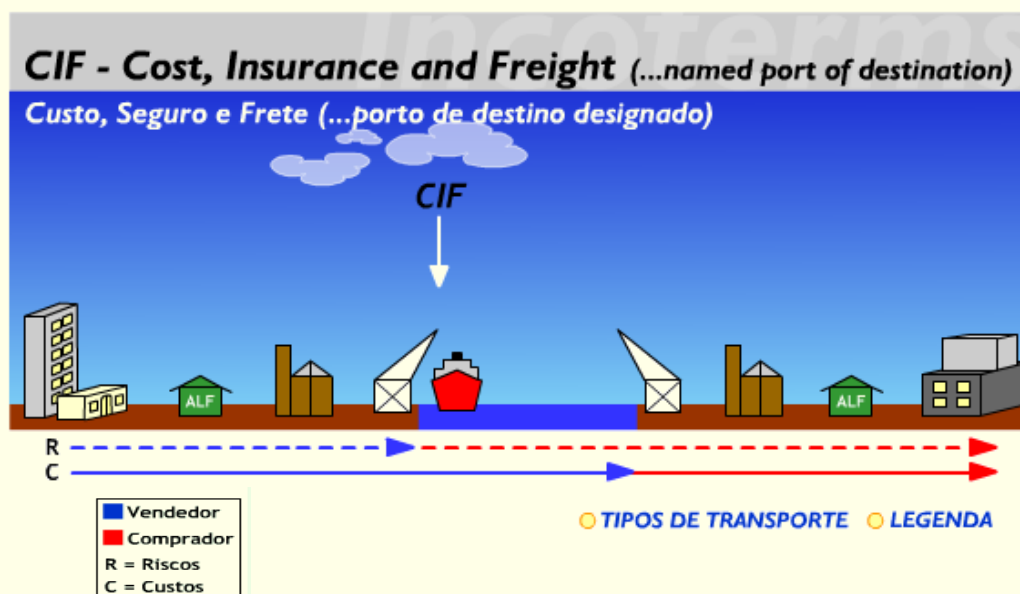


Figura 24 – Incoterm CIF.

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral, com o fundo azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhada representando a solo e ao meio uma faixa azul mais escura, para identificar o mar no transporte internacional. Este plano apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão, o segundo uma casinha verde com as letras ALF(alfândega); o terceiro é um desenho de um armazém marrom, o quarto é um desenho com um quadrado na base e um triângulo, brancos (representando os equipamento do caís do porto de origem); o quinto desenho é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine(parte de cima); o sexto , que está do outro lado do mar, é um desenho com um quadrado na base e um triângulo(representando os equipamento do caís do porto de destino); o sétimo um é um desenho de um armazém marrom no porto de destino, oitavo outra casinha verde com as letras ALF (alfândega); o nono é uma fábrica cinza representando o comprador. Abaixo tem-se duas setas em azul e vermelho. A primeira seta tem a Letra R (de risco) está pontilhada e está em azul até o desenho dos equipamentos do caís no porto de origem (quarto desenho) em vermelho após este desenho e vai até o estabelecimento do importador. A outra seta vem logo abaixo sem pontilhado e com a Letra C (de custo) e está em azul até o final da faixa que representa o mar internacional e antes do desenho dos equipamentos do caís no porto de destino desenho, após em vermelho até o estabelecimento do importador. Entre o navio e os equipamentos do caís no porto de origem, tem uma seta branca apontando para as figuras e acima escrito a sigla CIF (o Incoterm). No canto esquerdo superior do plano tem escrito *CFR – Cost, insurance and Freight (named port of destination)* e abaixo a tradução: *Custo, seguro e Frete (... porto de destino designado)*. E abaixo da figura principal tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e ao lado a palavra vendedor, abaixo outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul são as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho as atividades do comprador (importador). FIM.



CPT - Carriage Paid To (named place of destination)

Transporte Pago Até (local de destino nomeado)

O vendedor é responsável por todas as obrigações e riscos até o local de embarque, pelo despacho aduaneiro de exportação e também é responsável pelo pagamento do frete internacional até o país de destino onde se encerra sua responsabilidade. A partir do momento que a mercadoria é entregue no transportador no país de origem se encerra a responsabilidade do seguro por parte do exportador. Possui uma operação semelhante ao CFR, no entanto o CFR é exclusivo para o marítimo e o CPT é utilizável em qualquer modalidade de transporte.

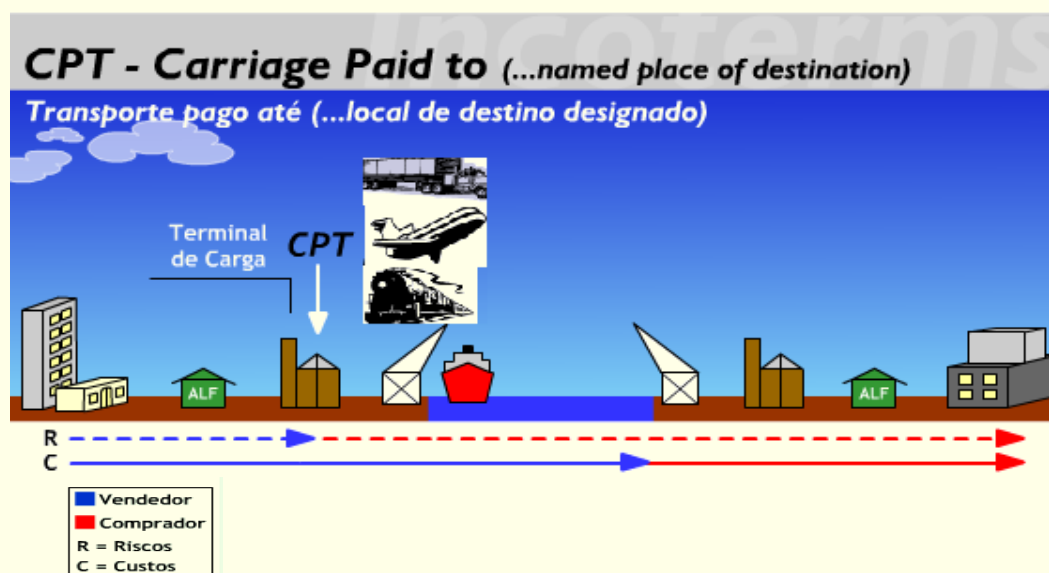


Figura 25- Incoterm CPT.

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral com o fundo azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhada representando a solo e ao meio uma faixa azul mais escura, para identificar o mar no transporte internacional, onde apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão, o segundo uma casinha verde com as letras ALF (alfândega); o terceiro é um desenho de um armazém marrom, o quarto é um desenho na cor branca com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamento do cais do porto de origem); o quinto desenho está acima do quarto e tem uma figura de um trem, um avião e um caminhão (representando a multimodalidade); a sexta figura é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine (parte de cima); na sétima tem-se um desenho com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamento do cais do porto de destino); oitava um é um desenho de um armazém marrom no porto de destino, nona outra casinha verde com as letras ALF (alfândega); o décima é uma fábrica cinza representando o comprador. Abaixo do plano principal tem-se duas setas em azul e vermelho. A primeira seta tem a Letra R (de risco) está pontilhada e está em azul até o terceiro desenho (o armazém marrom na origem) e em vermelho após esta figura e vai até o estabelecimento do importador. A



outra seta vem logo abaixo sem pontilhado e com a Letra C (de custo) e está em azul até o final da faixa que representa o mar internacional e antes do desenho do equipamento do cais no porto de destino, após em vermelho até o estabelecimento do importador. Em cima do terceiro desenho do armazém marrom (no país do exportador) tem uma seta branca apontando para a figura e acima escrito a sigla CPT (o Incoterm) e ao lado terminal de carga. No canto esquerdo superior do plano tem escrito CPT - **Carriage Paid To (named place of destination)** e abaixo a tradução: Transporte pago até (... local de destino designado). E abaixo da figura principal tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e ao lado a palavra vendedor, abaixo outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul são as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho as atividades do comprador (importador). FIM.

CIP-Carriage and Insurance Paid To (named place of destination)

Transporte e Seguro pagos até (local de destino nomeado)

O vendedor é responsável por todas as obrigações e riscos até o transportador no país de origem, pelo despacho aduaneiro de exportação e também é responsável pelo pagamento do frete internacional e seguro relativo ao transporte da mercadoria até o país de destino. No entanto, este seguro é mínimo, apenas para o transporte. O seguro pago pelo exportador tem cobertura mínima, caso o importador decida, poderá fazer um seguro complementar.

Possui uma operação semelhante ao CIF, no entanto o CIF é exclusivo para o marítimo e o CIP é utilizável em qualquer modalidade de transporte.

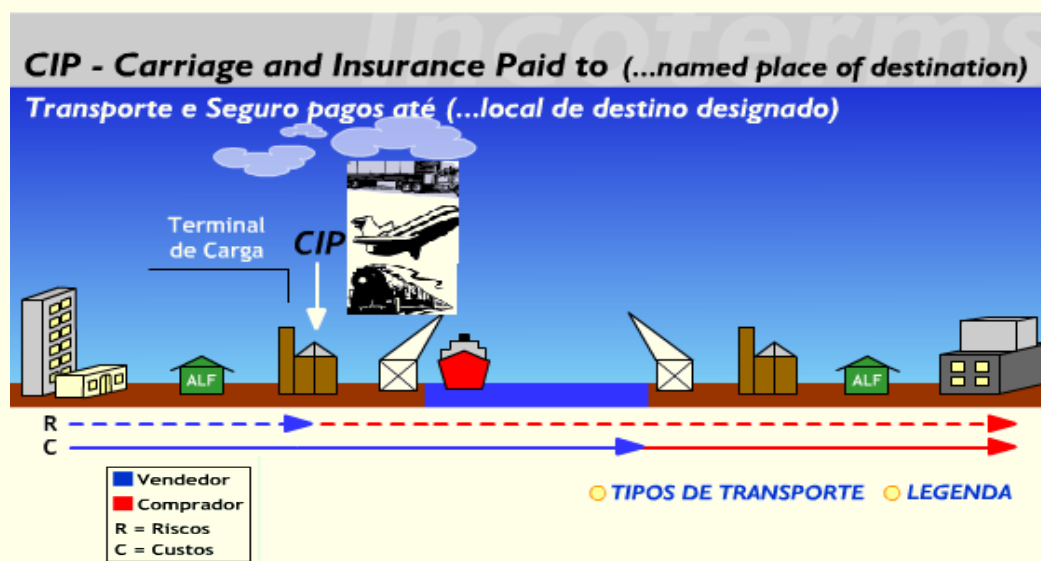


Figura 26 – Termo CIP.

Fonte: Aprendendo a Exportar (www.mdic.gov.br, 2017).

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral com o fundo azul representando o céu, na parte de baixo tem-se uma faixa marrom avermelhada representando a solo e ao meio



uma faixa azul mais escura, para identificar o mar no transporte internacional, onde apresenta toda a operação, representada em desenhos desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). O primeiro desenho é um prédio e um galpão, o segundo uma casinha verde com as letras ALF (alfândega); o terceiro é um desenho de um armazém marrom, o quarto é um desenho na cor branca com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamentos do cais do porto de origem); o quinto desenho está acima do quarto e tem uma figura de um trem, um avião e um caminhão (representando a multimodalidade); a sexta figura é de um navio vermelho no casco e cinza na cabine (parte de cima); na sétima tem-se um desenho com um quadrado na base e um triângulo (representando os equipamentos do cais do porto de destino); oitava um é um desenho de um armazém marrom no porto de destino, nona outra casinha verde com as letras ALF (alfândega); o décimo é uma fábrica cinza representando o comprador. Abaixo do plano principal tem-se duas setas em azul e vermelho. A primeira seta tem a letra R (de risco) está pontilhada e está em azul até o terceiro desenho (o armazém marrom na origem) e em vermelho após esta figura e vai até o estabelecimento do importador. A outra seta vem logo abaixo sem pontilhado e com a letra C (de custo) e está em azul até o final da faixa que representa o mar internacional e antes do desenho dos equipamentos do cais no porto de destino, após em vermelho até o estabelecimento do importador. Em cima do terceiro desenho do armazém marrom (no país do exportador) tem uma seta branca apontando para a figura e acima escrito a sigla CPT (o Incoterm) e ao lado terminal de carga. No canto esquerdo superior do plano tem escrito **Carriage and Insurance Paid To (named place of destination)** e abaixo a tradução: Transporte e seguro pago até (... local de destino designado). E abaixo da figura principal tem um quadrinho de legenda, nele tem um quadrado em azul e ao lado a palavra vendedor, abaixo outro quadrado em vermelho e ao lado escrito comprador, abaixo vem as letras R = riscos e C + custos, ou seja, a parte da seta que estiver em azul são as atividades do vendedor (exportador) e em vermelho as atividades do comprador (importador). FIM.

DAT - Delivered at Terminal (named terminal at port or place of destination)

Entregue No Terminal (terminal nomeado no porto ou local de destino)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, num terminal de destino nomeado (cais, terminal de contêineres ou armazém, dentre outros), descarregada do veículo transportador, mas não desembaraçada para importação.

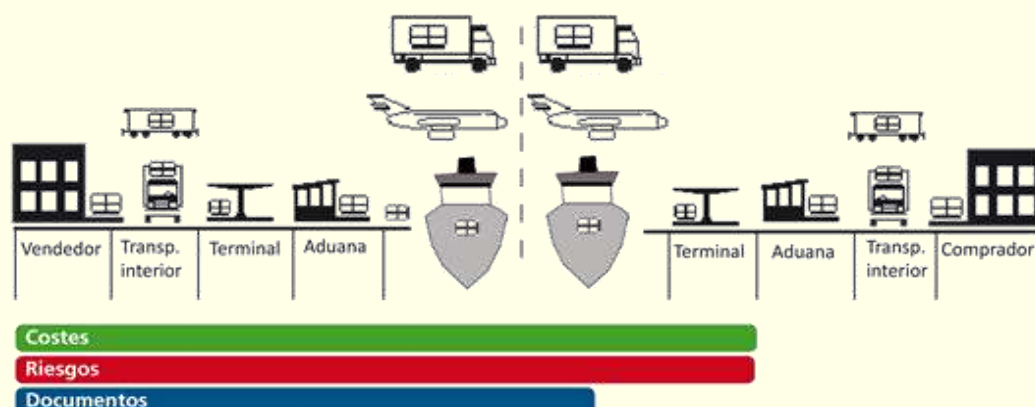


Figura 27 - Incoterm DAT.

Fonte: www.internationalcontracts.net, 2014.

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral com o fundo branco, onde apresenta toda a operação, representada em desenhos (em escala de cinza) desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). Divididos em etapas, a primeira vem o desenho é um galpão com uma caixa a frente e abaixo escrito: vendedor; a segunda, vem os desenhos de um caminhão e um trem e abaixo escrito: Transporte interior; a terceira o vem o desenho de uma cobertura em forma de T com uma caixa debaixo, abaixo escrito: Terminal; a quarta é um galpão menor com uma caixa na frente e escrito: aduana (mesmo que alfândega); a quinta tem desenhos de um navio, um avião e um caminhão (representando ao transporte multimodal internacional até o embarque); o sexto são também desenhos de um navio, um avião e um caminhão (representando o transporte multimodal internacional até o desembarque) a sétima vem o desenho de uma cobertura em forma de T com uma caixa debaixo, abaixo escrito: Terminal (no destino); a oitava é um galpão menor com uma caixa na frente e escrito: aduana (no destino); nona vem os desenhos de um caminhão e um trem e abaixo escrito: Transporte interior (no destino); e a décima desenho é um galpão com uma caixa a frente e abaixo escrito: comprador.

Abaixo do plano principal tem-se três faixas, nas cores: verde, vermelho e azul. A primeira faixa é verde representa os custos e ela começa no desenho do vendedor (primeira etapa)e vai até o desenho terminal de destino (sétima etapa); abaixo vem a faixa vermelha que representa os riscos e também começa no desenho do vendedor (primeira etapa)e vai até o desenho terminal de destino (sétima etapa); E por fim, abaixo vem a faixa azul, que representa os documentos, e começa no desenho do vendedor (primeira etapa)e vai até o desenho a sexta etapa que tem desenhos de um navio, um avião e um caminhão (no transporte internacional até a chegada no destino).

DAP- Delivered at Place (named place of destination)

Entregue No Local (local de destino nomeado)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando entrega a mercadoria à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, num local de destino indicado (que não seja um terminal aquaviário, aéreo, rodoviário ou ferroviário), pronta para ser descarregada do veículo transportador e não desembaraçada para importação. Ou seja, o exportador será responsável para entregar a mercadoria no estabelecimento do Importador, mas o



desembaraço é de responsabilidade do importador. Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

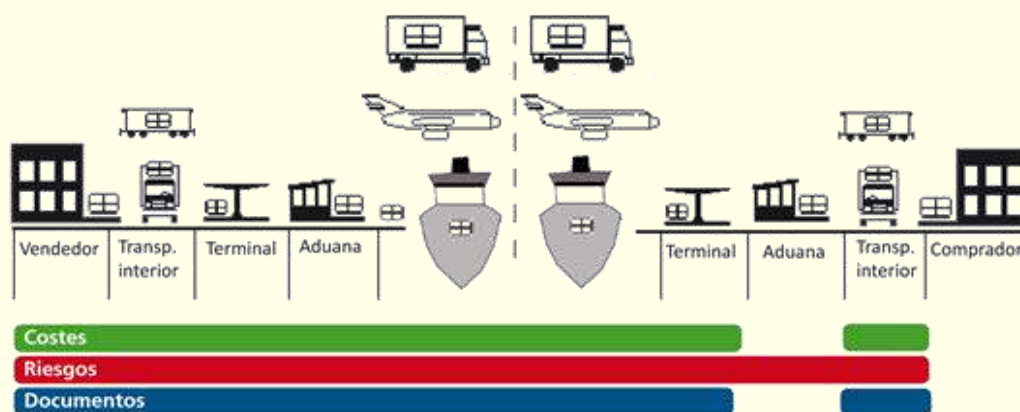


Figura 28 - Incoterm DAP.

Fonte: www.internationalcontracts.net, 2014.

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral com o fundo branco, onde apresenta toda a operação, representada em desenhos (em escala de cinza) desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). Divididos em etapas, a primeira vem o desenho é um galpão com uma caixa a frente e abaixo escrito: vendedor; a segunda vem os desenhos de um caminhão e um trem e abaixo escrito: Transporte interior; a terceira vem o desenho de uma cobertura em forma de T com uma caixa debaixo, abaixo escrito: Terminal; a quarta é um galpão menor com uma caixa na frente e escrito: aduana (mesmo que alfândega); a quinta tem desenhos de um navio, um avião e um caminhão (representando ao transporte multimodal internacional até o embarque); o sexto são também desenhos de um navio, um avião e um caminhão (representando o transporte multimodal internacional até o desembarque); a sétima vem o desenho de uma cobertura em forma de T com uma caixa debaixo, abaixo escrito: Terminal (no destino); a oitava é um galpão menor com uma caixa na frente e escrito: aduana (no destino); nona vem os desenhos de um caminhão e um trem e abaixo escrito: Transporte interior (no destino); e a décima desenho é um galpão com uma caixa a frente e abaixo escrito: comprador.

Abaixo do plano principal tem-se três faixas, nas cores: verde, vermelho e azul. A primeira faixa é verde representa os custos e ela começa no desenho do vendedor (primeira etapa) e vai até o desenho terminal de destino (sétima etapa), tem um corte (fica em branco) na parte da aduana e volta na etapa do transporte de interior no destino; abaixo vem a faixa vermelha que representa os riscos e também começa no desenho do vendedor (primeira etapa) e segue contínua vai até o desenho do transporte de interior no destino; E por fim, abaixo vem a faixa azul que representa os documentos, e ela começa no desenho do vendedor (primeira etapa) e vai até o desenho terminal de destino (sétima etapa), tem um corte (fica em branco) na parte da aduana e volta na etapa do transporte de interior no destino.

Delivered Duty Paid (named place of destination)

Entregue com Direitos Pagos (local de destino nomeado)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, no local de destino designado no país importador, não descarregada do meio de transporte. O vendedor, além do



desembaraço, assume todos os riscos e custos, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação. Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

Obs.: em virtude de o vendedor estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembaraço para entrada de bens do país, este termo não pode ser utilizado na importação brasileira, devendo ser escolhido o DAT ou DAP no caso de preferência por condição disciplinada pela ICC.

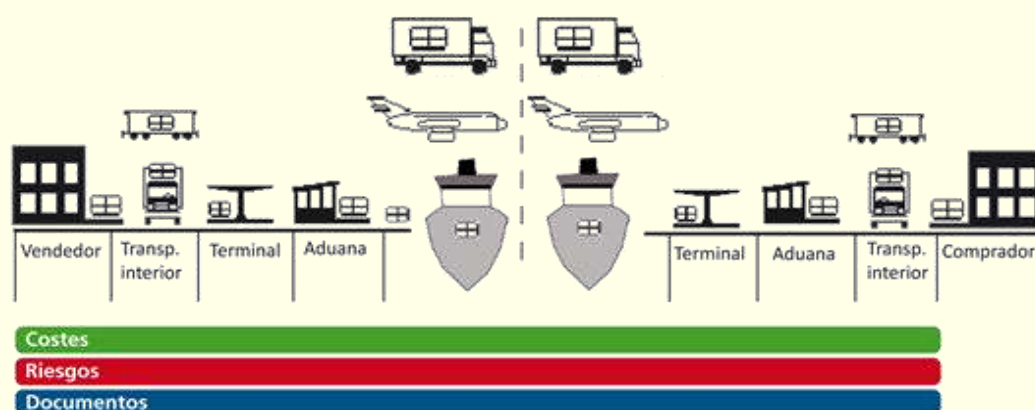


Figura 29 - Incoterm DDP.

Fonte: www.internationalcontracts.net, 2014.

Descrição: a figura é apresentada num Grande Plano Geral com o fundo branco, onde apresenta toda a operação, representada em desenhos (em escala de cinza) desde o local de origem da mercadoria, o estabelecimento do exportador (vendedor), até o local de destino da carga, o estabelecimento do importador (comprador). Divididos em etapas, a primeira vem o desenho de um galpão com uma caixa a frente e abaixo escrito: vendedor; a segunda vem os desenhos de um caminhão e um trem e abaixo escrito: Transporte interior; a terceira o vem o desenho de uma cobertura em forma de T com uma caixa debaixo, abaixo escrito: Terminal; a quarta é um galpão menor com uma caixa na frente e escrito: aduana (mesmo que alfândega); a quinta tem desenhos de um navio, um avião e um caminhão (representando ao transporte multimodal internacional até o embarque); o sexto são também desenhos de um navio, um avião e um caminhão (representando o transporte multimodal internacional até o desembarque) a sétima vem o desenho de uma cobertura em forma de T com uma caixa debaixo, abaixo escrito: Terminal (no destino); a oitava é um galpão menor com uma caixa na frente e escrito: aduana (no destino); nona vem os desenhos de um caminhão e um trem e abaixo escrito: Transporte interior (no destino); e a décima desenho é um galpão com uma caixa a frente e abaixo escrito: comprador. Abaixo do plano principal tem-se três faixas, nas cores: verde, vermelho e azul. As três fazem o mesmo caminho elas começam no desenho do vendedor (primeira etapa) e vai até o do transporte de interior no destino, desenho terminal de destino (sétima etapa), tem um corte (fica em branco) na parte da aduana e volta na etapa do transporte de interior no destino; ou seja, até a chegada da mercadoria no comprador.



Veja na videoaula, Tabela dos *Incoterms*, a descrição de todas as atividades executadas pelo importador e pelo exportador e o local de transferência das responsabilidades.

4.3 Estratégia de escolha e erros

4.3.1 Estratégia de escolha dos *Incoterms*

O *Incoterm* deverá ser escolhido de acordo com a operação e a capacidade do exportador ou o importador em executar as tarefas na movimentação da mercadoria da origem até o destino. O exportador poderá usar para um mesmo produto *incoterms* diferentes, de acordo com cada negociação com o importador.

Por exemplo, se um exportador X fecha uma venda de 100 toneladas de açúcar a granel, com o importador A e nesta venda ficou acordado que o exportador irá embalar o açúcar, providenciar o transporte até o porto de origem, fazer a liberação na alfândega para exportar, contratar o navio para transporte da mercadoria, pagar o seguro do transporte e levar até o porto de destino, a partir daí o importador assume a responsabilidade. Neste caso o *Incoterm* ideal seria o CIF (Custo, seguro e frete). No entanto se o mesmo exportador X vender o mesmo tipo de açúcar para um importador B e nesta negociação ficou acordado que o exportador só precisaria deixar a mercadoria, embalada, já liberada pela alfândega no porto de origem, dentro do navio do transportador (escolhido pelo importador) a partir deste ponto toda a responsabilidade (seguro, frete, etc.) da mercadoria passa a ser do importador. Neste caso o *Incoterm* ideal seria o FOB - Livre a bordo do navio.

4.3.2 Erros comuns no uso dos *Incoterms*

Alguns erros são comuns no uso dos *incoterms* pelos exportadores e importadores. De acordo com DAVID e STEWART (2010) podemos defini-los em três categorias:



Confusão entre *incoterms* e termos internos: no Brasil foram adaptados os *incoterms* FOB e CIF, para designar a responsabilidade do pagamento do frete pelo vendedor ou pelo comprador, quando o transporte é dentro do território nacional. No entanto, não significam a mesma operação. O FOB (no transporte interno) significa frete a pagar, ou seja, o comprador deverá ir buscar a mercadoria no estabelecimento do vendedor. No *Incoterm* internacional o termo que representa esta operação é o :EXW- Ex Works. Já o CIF (no transporte interno) significa frete pago pelo vendedor, ou seja, o vendedor é responsável por levar a mercadoria até o estabelecimento do comprador. No *incoterm* internacional o termo que representa esta operação é DDP- *Delivered Duty Paid*.

Confusão entre *incoterms* atuais com os antigos: As modificações realizadas pela Câmara Internacional de Comércio, dos anos de 1980, 1990, 2000 e 2010, excluiu alguns *incoterms* e incluiu outros. No entanto alguns importadores continuam usando os termos antigos. Por exemplo, um exportador que irá fazer uma operação de venda, em que ele terá que deixar a mercadoria no terminal do transportador ferroviário e para esta operação usa o *Incoterm* FOR (Livre na Ferrovia), como este *incoterm* não faz parte dos termos vigentes, o ideal seria usar o FCA (Livre no transportador), que se enquadra nesta operação e ainda está vigente.

Uso inadequado dos *incoterms*: Ocorre quando um exportador usa um termo que existe, mas para a modalidade de transporte errada. Por exemplo, para uma operação de transporte aéreo o exportador usa o *Incoterm* CIF (custo, seguro e frete), mas como este termo é exclusivo para o transporte marítimo, o correto seria CIP (transporte pago até) que pode ser usado para qualquer modal de transporte.

Enfim, para uma operação de compra e venda internacional sem transtornos e com as obrigações e direitos, do exportador e do importador, bem esclarecidos é necessário conhecer os *Incoterms* e escolher o que mais se adequa ao processo de exportação ou importação.

Agora vamos seguir nossa viagem rumo à semana 5, na próxima semana iremos aprender as formas de pagamento no comércio internacional.



5. Competência 05 | Conhecer as Formas de Pagamento

Na negociação entre um vendedor e um comprador internacional, além da definição dos *incoterms* (estudados na semana anterior), também é necessário ser definido, como será feito o pagamento da mercadoria por parte do importador (comprador).

No entanto, estes pagamentos serão feitos em moedas de livre conversibilidade e aceitabilidade, ou seja, moedas que são aceitas e negociadas por grande parte dos países do mundo (que em muitos casos são usadas como reservas do Tesouro Nacional), moedas fortes. Como exemplo podemos citar o Dólar Americano e o Euro (FARO R.; FARO F., 2010).

Como o Real (R\$) não é considerado uma moeda forte (para o comércio internacional), nossas operações de compra e venda, são feitas em moedas estrangeiras. Mas, como a legislação brasileira proíbe que moedas estrangeiras circulem livremente no mercado interno, todo comércio internacional terá que passar por um procedimento de conversão de câmbio (conforme vimos na competência 1). Sendo assim, estas operações de compra e venda, necessitarão da intermediação dos Bancos, para que o exportador receba o pagamento em real do produto ou para que o importador pague ao seu fornecedor em moeda estrangeira.

Estas operações de pagamento são divididas em quatro modalidades: Pagamento Antecipado; Remessa Direta (sem saque); Cobrança Documentária e Carta de Crédito.

A escolha da modalidade de pagamento a ser utilizada, dependerá do grau de confiabilidade entre o exportador e importador, de exigências da legislação do país do importador, e das disponibilidades das linhas de financiamento (que serão abordadas na competência 7) utilizadas na operação de compra ou venda.



5.1 Pagamento antecipado

A modalidade de pagamento, remessa antecipada ou pagamento antecipado, como o próprio nome já informa é uma transação onde o comprador paga a mercadoria antes de a mesma ser embarcada ou até mesmo produzida.

Nesta operação o importador assume um maior risco, pois o exportador poderá não cumprir com o envio da mercadoria, ou enviá-la fora das condições negociadas, mesmo a transação já estando paga.

O pagamento antecipado, geralmente, ocorre nos casos em que o exportador necessita dos recursos monetários (dinheiro) para produzir o produto ou executar a operação, como por exemplo, na aquisição de uma determinada matéria-prima ou equipamento produzido sob encomenda; nas operações entre empresas, filial e matriz, de um mesmo grupo empresarial ou até mesmo na compra de mercadorias de menor valor, como por exemplo: livros (MAIA, 2011).

Segue abaixo um roteiro apresentado no portal aprendendo a exportar (2014) referente à modalidade pagamento antecipado:

1. **Pagamento** - Após os contatos preliminares, o importador compra a mercadoria do exportador e efetua o pagamento por meio de um banco.
2. **Embarque** - O exportador providencia o despacho e o embarque da mercadoria para o importador
3. **Documentos** - O exportador remete a documentação para o importador.
4. **Desembarque** - O importador, de posse dos documentos, solicita o desembaraço.

5.2 Remessa direta de documentos (remessas em saque)

Na modalidade de pagamento, remessa direta de documentos ou remessa sem saque (*Clean Collection*), o exportador irá providenciar o envio de toda a documentação necessária para o desembaraço diretamente para o importador, antes de receber o pagamento, ou seja, a autorização de saque no banco, por parte do importador.



O exportador deverá produzir o produto, fazer a liberação na alfândega para exportação, embarcar a mercadoria via modal de transporte acordado e depois recolher toda a documentação necessária para o desembaraço da mercadoria no destino e enviar para o importador.

Os documentos enviados são: Fatura comercial – *Invoice*; Romaneio (*Packing list*); Conhecimento de embarque (BL, AWB, etc.) e Apólice de Seguro (caso se aplique). De posse destes documentos o importador poderá iniciar os tramites de nacionalização da mercadoria. Assim o procedimento de liberação na alfândega se torna mais ágil, pois se estes documentos viessem via banco, só chegariam às mãos do importador após todo o trâmite burocrático. Além do que nesta modalidade de pagamento as despesas bancárias serem menores, pois só serão cobradas taxas referentes à liberação da ordem de pagamento (MAIA 2011).

Segue abaixo um roteiro apresentado no portal Aprendendo a Exportar (2014) referente a esta modalidade de pagamento:

1. **Embarque** - Após os contatos preliminares, o exportador efetua a venda da mercadoria e providencia o despacho e o embarque.
2. **Documentos** - O exportador remete a documentação diretamente para o importador.
3. **Desembarque** - De posse dos documentos, o importador solicita o desembaraço da mercadoria.
4. **Pagamento** - O importador, por meio de um banco localizado no seu país, providencia o pagamento.
5. **Ordem de Pagamento** - O banco do importador remete uma ordem de pagamento ao banco do exportador.
6. **Pagamento** - Finalmente, o banco do exportador efetua pagamento.

Nesta modalidade ocorre o inverso da modalidade anterior, de pagamento antecipado, onde nesta o exportador é quem assume o maior risco. O exportador fica na dependência do importador pagar a mercadoria. Por este motivo é mais usada nas operações entre empresas do mesmo grupo, matriz e filial (FARO R.; FARO F.,2010).



5.3 Cobrança documentária

A cobrança documentária (*Sight Draft*) é a modalidade de pagamento com intermédio de instituições bancárias no país do Importador e no país do exportador. A operação funciona da seguinte forma: o exportador produz a mercadoria realiza o embarque e depois contrata um banco (“banco remetente”) em seu país, e envia os documentos necessários para o desembaraço. Depois, este banco envia os documentos e o saque (letra de câmbio), para um banco no país do importador (banco cobrador), que se encarregará de cobrar ao importador o pagamento (FARO R.; FARO F., 2010).

Devido à cobrança ser feita mediante a entrega da documentação, esta modalidade é conhecida como cobrança documentária. E pode ser dividida em cobrança à vista e a prazo.

Na cobrança à vista, o banco cobrador aciona o importador e informa que os documentos estão disponíveis para retirada, mediante respectivo pagamento (à vista) da importação. E na cobrança a prazo, os documentos são entregues ao importador apenas mediante um “aceite” ao pagamento (saque) futuro (MAIA, 2011). Este “aceite” corresponde à assinatura do importador no processo de reconhecimento da dívida, vinculada à transação comercial e, desta forma, o importador deverá comparecer ao banco cobrador, em um determinado prazo para pagar os valores devidos (FARO R.; FARO F., 2010).

Segue abaixo um roteiro apresentado no portal aprendendo a exportar (2014) referente à modalidade cobrança documentária:

- 1. Embarque** - Após os contatos preliminares, o exportador efetua a venda da mercadoria e providencia o despacho e o embarque;
- 2. Documentos** - Assim que a mercadoria é embarcada, o exportador dirige-se a um banco em seu país, com os documentos da exportação e um saque contra o importador, e contrata os serviços desse banco;
- 3. Documentos em Cobrança** - O banco do exportador envia os documentos e o saque a um seu correspondente no país do importador (banco cobrador);



4. **Documentos** – O banco cobrador avisa ao importador que documentos estão à disposição para retirá-los, que paga à vista ou aceita o saque para pagamento futuro (a prazo);
5. **Desembarque** - De posse dos documentos, o importador solicita o desembaraço da mercadoria;
6. **Ordem de Pagamento** – após o pagamento, o banco do importador acerta o câmbio e emite uma ordem de pagamento ao banco do exportador (no pagamento à vista que ocorre após a entrega da documentação e no pagamento a prazo ocorre no vencimento do saque);
7. **Pagamento** - Finalmente, o banco do exportador recebe a ordem e efetua o pagamento.

Esta é uma das modalidades mais usadas no comércio internacional, porque proporciona mais segurança para ambas as partes da finalização da operação (pagamento ou entrega da mercadoria e documentos). No entanto, os Bancos envolvidos não assumem as responsabilidades, caso o importador não cumpra com a sua obrigação de pagamento. Pois os bancos funcionam apenas como agentes de cobrança, seguindo instruções do Importador (FARO R.; FARO F., 2010). A cobrança documentária é regulamentada pelas Regras Uniformes de Cobrança (*Uniform Rules Collections*) publicação 522 elaborada pela Câmara de Comércio Internacional-CCI.

5.4 Carta de crédito

Na modalidade Carta de crédito ou Crédito documentário (*Letter of Credit*), o pagamento da compra é feito através de um documento bancário (carta de crédito), emitida pelos bancos garantindo que o exportador irá enviar a mercadoria dentro das condições estabelecidas e que o importador irá pagar pela importação.

Conforme descrito por Maia (2011), na prática funciona da seguinte forma:

- a) O importador Star Blue S/A, entra em contato com o exportador Mar Azul S/A e fecha uma negociação de compra e venda e definem as condições de negociação;
- b) Após a negociação, o importador procura um banco em seu país e solicita a abertura de carta de crédito e estabelece as condições em que pode ser efetuado o pagamento ao exportador;



- c) O banco do importador avisa ao banco do vendedor sobre a emissão da carta de crédito;
- d) O exportador providencia o embarque e entrega ao seu banco, os documentos necessários para o desembaraço.
- e) Neste momento, o exportador recebe do seu banco o pagamento da exportação. O banco do exportador envia a documentação ao banco do importador;
- f) O banco do importador examina a documentação, para checar se está conforme as condições estabelecidas na carta de crédito;
- g) O banco do importador avisa ao importador que a documentação está disponível;
- h) De posse dos documentos, o importador realiza a nacionalização da mercadoria.

Esta modalidade possui os seguintes intervenientes: tomador de crédito (o importador); o beneficiário (o exportador); banco emitente (o banco que emite a carta de crédito a pedido do importador); o banco avisador (o que comunica ao exportador da carta de crédito) e o banco negociador (o que efetua o pagamento ao exportador) (FARO R.; FARO F., 2010).

Seguem, abaixo, as etapas da modalidade carta de crédito, apresentada no portal “Aprendendo a exportar” (2014), referente a esta modalidade e, também, os passos:

- 1. Abre o Crédito** - Após os contatos preliminares, o importador solicita a um banco de seu país a abertura de um crédito em favor do exportador.
- 2. Emitir a Carta de Crédito** - O banco importador emite carta de crédito e comunica ao banco do país do exportador a existência desse crédito.
- 3. Comunica o Crédito** - O banco do exportador comunica a ele a chegada da carta de crédito e suas condições.



4. Embarque - O exportador providencia o embarque da mercadoria.

5. Documentos e Pagamentos – O exportador entrega os documentos exigidos pelo crédito ao banco de seu país e este recebe os documentos, examina-os e, se estiverem em ordem, efetua o pagamento ao exportador.

6. Documentos - O banco do exportador remete os documentos ao banco do importador.

7. Documentos e Reembolso - O banco do importador entrega os documentos a ele e cobra deste o reembolso do pagamento efetuado.

8. Desembarque - O importador, de posse dos documentos, paga os direitos aduaneiros e retira a mercadoria.

De acordo com Maia (2011. P. 123), as cartas de créditos possuem cláusulas que são padronizadas para todos os tipos de negociação, são elas:

Prazo para embarque - se a mercadoria não embarcar até uma determinada data, o crédito será prescrito. Ou seja, se o exportador não embarcar a mercadoria até o prazo informado, não receberá o pagamento.

Documentos necessários - os documentos básicos são: Fatura comercial (*Invoice*); Romaneio (*Packing list*); Conhecimento de embarque (BL, AWB, etc.) e Apólice de Seguro (caso se aplique). No entanto, podem ser exigidos outros documentos por parte do importador (ex.: certificado de origem).

Valor e quantidade - estes procedimentos deverão ser cumpridos rigorosamente. Algumas cartas possuem a palavra “cerca de” (*about*) e este termo permite que ocorra uma variação de 10% a mais ou a menos, no valor e nas quantidades.



Porto de origem e porto de destino - é necessário apenas nas operações via transporte marítimo e para mercadorias que, para carregar ou descarregar, dependam de equipamentos existentes apenas nos portos escolhidos.

Prazo da negociação - fica estabelecido um prazo para o exportador entregar ao banco negociador os documentos exigidos pela carta de crédito. Caso não seja entregue pelo exportador no prazo, a carta será prescrita.

Esta é a modalidade mais segura tanto para o exportador como para o importador, pois o vendedor tem a garantia que cumprindo os procedimentos da carta de crédito irá receber o pagamento, e o comprador tem a garantia de que o exportador terá que cumprir todas as condições negociadas para receber (FARO R.; FARO F., 2010). A cobrança documentária é regulamentada pelas Regras Uniformes de Cobrança (*Uniform Rules Collections*) publicação 500, elaborada pela Câmara de Comércio Internacional-CCI.



Assista a videoaula, Modalidade de Pagamento, nela você encontrará mais informações e ilustrações sobre o tema.

5.5 Outras formas de pagamento

Existem alguns tipos especiais de formas de pagamento que funcionam como uma espécie de carta de garantia.

De acordo com Ricardo e Fátima Faro (2010, p. 105 e 106), são documentos com a finalidade de assegurar a uma das partes que as condições negociadas serão cumpridas pela outra parte. Estas cartas de crédito especiais se dividem em quatro tipos, são elas:



Bid Letter of credit ou Bid Bond (Licitação carta de correção): este tipo de carta de garantia é bastante utilizado em licitações internacionais ou fornecimentos de alto valor agregado. O órgão licitante, pode exigir dos participantes do processo de licitação a emissão de uma *Bid Bond* a seu favor. Como forma de assegurar que a empresa declarada vencedora, assine o contrato comercial. Caso haja desistência por parte da empresa ganhadora, o licitante deverá receber o valor previsto na carta de crédito.

Performance Letter of Credit (Cumprimento de letra de crédito): esta modalidade também é muito usada em licitações internacionais. Neste caso o órgão licitante exige a *performance Bond*, como forma de assegurar que o empreendimento, objeto da licitação, seja executado atendendo os critérios previamente determinados. Caso não seja cumprido, o beneficiário (licitante) receberá o valor estipulado na carta.

Refundment Letter of Credit ou Refundment Bond (Garantia de Reembolso): é usada para negociações internacionais voltadas para serviços de construção civil. As empresas responsáveis pela realização das obras de engenharia, para iniciar a construção, geralmente, solicitam adiantamento de recursos financeiros para as instalações iniciais. Para fazer este adiantamento as empresas contratantes exigem a emissão desta carta, como forma de assegurar que se o serviço não for feito, o valor pago no adiantamento será devolvido.

Stand By Letter of credit (aviso de carta de crédito): usada nas operações comerciais que não demandem de grande complexidade ou de recursos financeiros altos. Documento criado pelos bancos americanos para assegurar as operações de seus clientes, atualmente aceito pela maioria dos bancos internacionais. A *Stand By Letter* é emitida em favor do exportador que somente a executa em hipótese de o importador não realizar o pagamento relativo à compra efetuada.

Segue um quadro comparativo entre carta de crédito padrão e *Stand by Letter*.



CARTA DE CRÉDITO	STAND BY LETTER OF CREDIT
De característica comercial, ou seja, ampara a operação de compra e venda, contemplando detalhadamente os dados comerciais da transação.	Embora possa até estar vinculada aos dados comerciais, é fundamentalmente financeira. Sendo equivalente a uma fiança bancária.
Necessariamente é cumprida, ou seja, é utilizada para o pagamento da transação comercial.	É utilizada somente se o importador não efetuar o pagamento referente à compra realizada.

Quadro 2 - Carta de crédito x Stand by Letter of Credit

Fonte: adaptado de RICARDO E FÁTIMA FARO , 2010 , p. 107.

Descrição: o quadro é formado por duas colunas, na primeira tem-se os dados da carta de crédito e na segunda coluna, os dados da *stand by letter of credit*.

1ª linha – Cabeçalho – 1ª coluna carta de crédito ; 2ª coluna *stand by letter of credit*.

2ª linha - Carta de crédito - De característica comercial, ou seja, ampara a operação de compra e venda, contemplando detalhadamente os dados comerciais da transação; *stand by letter of credit*: Embora possa até estar vinculada aos dados comerciais, é fundamentalmente financeira. Sendo equivalente a uma fiança bancária.

3ª linha – Carta de crédito - Necessariamente é cumprida, ou seja, é utilizada para o pagamento da transação comercial. *Stand by letter of credit*: É utilizada somente se o importador não efetuar o pagamento referente à compra realizada.

Com isto, concluímos a quinta semana de estudos. Agora vamos seguir a viagem rumo à semana 6 e nela desenvolveremos o conhecimento tributário.



6. Competência 06 | Conhecer o Tratamento Tributário

6.1 Impostos que incidem sobre o processo de importação e exportação

No comércio exterior as cobranças de tributos para os processos de exportação e importação são realizadas de forma diferente.

Para uma nação quanto mais empresas estiverem vendendo seus produtos no mercado internacional, mais divisas estarão entrando no país, mais empregos serão gerados, ou seja, sua economia estará aquecida. Sendo assim, com o intuito de estimular as vendas no mercado externo, a legislação aduaneira isenta ou suspende a cobrança de alguns tributos nos processos de exportação. Por isto, muitas vezes o preço de um determinado produto para o mercado externo é mais barato que no mercado interno. Além destes incentivos diretos que são concedidos aos exportadores, existem também os incentivos indiretos, que são as reduções de tributos ocorridas devidos aos acordos internacionais entre dois países ou entre um conjunto, nos casos dos blocos econômicos, como por exemplo, o MERCOSUL (SOUSA, 2010).



Origem a palavra aduana tem origem da palavra *divanum*, este termo significava "casa onde são cobrados os direitos" (FARO F.; FARO R., 2010).

Já nos casos das compras de produtos no mercado externo ocorre o inverso, um controle mais rígido por parte dos órgãos federais e a cobrança de todos os tributos, com alíquotas (percentual cobrado) maiores, com o intuito de evitar a saída de dinheiro para o mercado externo e proteger as indústrias locais da concorrência internacional.



Tributos na Exportação

No processo de exportação, os benefícios fiscais diretos ocorrem com isenção de cobrança dos tributos internos, que são: ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviço), PIS (Programa de Integração Social), COFINS (Contribuição para Financiamento da Seguridade Social) e IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) (SOUSA, 2010).

Na exportação ocorre apenas a incidência do Imposto de Exportação, que é gerado no momento do Registro de Exportação - RE no Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX, configurando assim, a saída da mercadoria do território aduaneiro.

No entanto, a maioria dos produtos é isento deste imposto para estimular as exportações fazendo com que os exportadores consigam oferecer o preço atrativo para o mercado internacional. Sendo assim, cabe ao governo federal informar quais produtos que incidem este tipo de imposto.

Este tributo incide sobre o preço de venda à vista do produto, no *Incoterm* FOB (posto na fronteira), chamado de preço normal, que não poderá ser menor que o custo de produção para que não configure prática de *dumpping* (RECEITA FEDERAL, 2014).

Sua base de cálculo é o preço de venda do produto, ou outra mercadoria similar, no momento da exportação, a alíquota aplicada é de 30%, podendo esta ser alterada pela Câmara de Comércio Exterior. No entanto, não poderá ser superior a cinco vezes o percentual fixado, chegando até 150% (SOUSA, 2010).

Crédito Presumido do IPI

Compreende um incentivo fiscal concedido às empresas exportadoras, possibilitando o ressarcimento do PIS e COFINS, incidentes sobre a compra das matérias-primas, material de embalagem e outros produtos usados na fabricação do produto que será exportado. A base de cálculo do crédito presumido consiste em achar o valor através da relação percentual de todas as compras de matérias para o processo produtivo, sob o valor total faturado nas exportações. O valor



obtido deverá ser aplicado à taxa de 5,37% e o resultado será o valor do crédito presumido (SOUSA, 2010).



Veja na videoaula, Tributos na Exportação, um exemplo do crédito presumido e outras informações adicionais.

Tributos na Importação

Na importação como já foi dito os controles são maiores para proteger e regular a economia. Os impostos são calculados com base no valor aduaneiro, que é formado pelo valor da mercadoria adicionado de todas as despesas e custos para obtenção do produto. O valor aduaneiro do produto é encontrado a partir do seu valor FOB (*Free on Board*), acrescido dos valores do frete, seguros internacionais, despesas portuárias, e outros custos que ocorram na operação. Após a soma deve-se converter a moeda negociada, para a moeda brasileira o Real- R\$ (RECEITA FEDERAL, 2014).

Os impostos que incidem sobre uma mercadoria importada são: Imposto de Importação (II), IPI, PIS, CONFINS e ICMS. Segue abaixo a descrição dos cálculos conforme a Secretaria da Receita Federal.



IMPOSTO CUMULATIVO

Diz-se de um imposto ou tributo que incide em todas as etapas intermediárias dos processos produtivo e/ou de comercialização de determinado bem, inclusive sobre o próprio imposto/tributo anteriormente pago, da origem até o consumidor final, influenciando na composição de seu custo e, em consequência, na fixação de seu preço de venda.

Fonte: Portal Tributário, Glossário, disponível em :
<<http://www.portaltributario.com.br/glossario.htm>>,
acesso em 21/04/14.



Imposto de Importação (II)

É um imposto federal, cuja finalidade é puramente econômica regulatória e de proteção. Ele age taxando produtos trazidos do exterior para que não haja concorrência desleal com os produtos brasileiros.

O Imposto de Importação não é fixo para todos os produtos, pois varia de acordo com o país de origem das mercadorias (devido aos acordos comerciais) e com as características do produto. Suas alíquotas estão definidas na Tarifa Externa Comum (TEC), que é a tarifa aduaneira utilizada pelos países do MERCOSUL e que é identificada de acordo com o código NCM do produto. O Imposto de Importação II é calculado com base no valor aduaneiro vezes a alíquota fixada na TEC (RECEITA FEDERAL, 2014):

Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

O Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), também é um tributo federal que incide sobre os produtos industrializados, relacionados na tabela de incidência de produtos industrializados – TIPI, que entram no país por um processo de importação. Este imposto tem a função de proteger a indústria nacional, equilibrando os custos dos produtos industrializados internacionais com os produtos fabricados no país. O IPI não é uniforme para todos os produtos, segue o princípio da seletividade, ou seja, a alíquota é diferenciada dependendo da necessidade do produto, podendo chegar até zero dependendo da essencialidade do produto.

Este tributo segue também o princípio da não-cumulatividade, ou seja, não incide sobre o mesmo imposto nas etapas posteriores de produção ou venda. O valor pago no momento da importação é creditado pelo importador para posterior compensação com o imposto devido em operações que ele realizar e que forem sujeitas a esse tributo.



Cide-Combustíveis

A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) é um tributo de competência federal que possui caráter regulatório, para ajuste dos preços dos combustíveis. A CIDE - Combustíveis incide sobre a importação e comercialização dos derivados de petróleo.

A CIDE - Combustíveis também atende ao princípio da não-cumulatividade. Assim, o valor pago no momento da importação é creditado pelo importador para compensação com as contribuições devidas em operações posteriores que ele realizar com as mercadorias. A base de cálculo da Cide-Combustíveis é a quantidade comercializada do produto expressa nas unidades de medida constantes dos Anexos I e II da Instrução Normativa SRF no 422/04. A contribuição é calculada pela aplicação das alíquotas fixadas no artigo 10 dessa mesma IN sobre a base de cálculo (RECEITA FEDERAL, 2014).

CIDE-Combustíveis = Alíquota CIDE x Qde. Prod.

PIS-Importação e COFINS-Importação

O PIS (Programa de Integração Social) e a COFINS (Contribuição para financiamento da Seguridade Social), são impostos federais com a finalidade de contribuir para financiamento da seguridade social, incidentes sobre a importação de produtos estrangeiros. Essas contribuições dão tratamento tributário isonômico, ou seja, é cobrado de forma igual tanto para os produtos produzidos no país, quanto para os importados, que são tributados com as mesmas alíquotas dos bens nacionais. Tais contribuições sociais atendem também ao princípio da não-cumulatividade e, assim, os valores pagos no momento da importação podem ser creditados pelo importador para posterior compensação com as contribuições por ele devidas. Na quase totalidade das importações, a alíquota aplicável do PIS é de 1,65% e a da COFINS é de 7,6%. A base de cálculo para ambas as contribuições é o valor aduaneiro das mercadorias importadas, acrescido do valor do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS), incidente sobre a importação, e do valor das próprias contribuições, pois elas são incluídas no preço final das mercadorias (cálculo “por dentro”) (RECEITA FEDERAL, 2014).



Consulte também o site: Tributário e concursos – Entendendo o cálculo do ICMS.

Link abaixo:

<http://www.tributarioconcursos.com/2011/11/entendendo-o-calculo-do-icms-por-dentro.html>

Imposto cobrado pelas secretarias da fazenda estaduais, cobrado sobre o somatório do valor aduaneiro mais os valores do Imposto de Importação e do IPI. A alíquota varia de acordo com a legislação tributária do estado aonde a mercadoria der entrada no país, variando entre 0% e 25%.

A base de cálculo do ICMS é o somatório do valor aduaneiro, do II, do IPI, do próprio ICMS (cálculo “por dentro”), de quaisquer outros tributos incidentes sobre a importação e das despesas aduaneiras referentes à importação, que são os outros gastos efetuados para o despacho de importação, tais como a armazenagem, capatazia, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), etc. Em virtude de que o total exato das despesas aduaneiras só é conhecido após a chegada da mercadoria no País, só é possível fazer uma estimativa desse valor e, conseqüentemente, do ICMS a ser pago, que é encontrado pelo produto da alíquota definida em cada legislação estadual e a base de cálculo (RECEITA FEDERAL, 2014).

Ressalte-se que, como visto anteriormente, o ICMS integra a base de cálculo das contribuições sociais PIS - Importação e COFINS - Importação. Assim, apenas para fins de cálculo dessas contribuições, o valor do ICMS é aquele encontrado pelo produto da alíquota do imposto e o somatório do valor aduaneiro, do II, do IPI e do ICMS (Cálculo “por dentro”) (RECEITA FEDERAL, 2014).



Veja na videoaula Tributos na importação, a base de cálculo dos principais tributos mencionados nesta semana.



Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

É um tributo cobrado exclusivamente nas importações feitas via modal aquaviário, pois ele incide sobre o valor do frete, informado com conhecimento de transporte marítimo (o *Bill of Lading-BL*). Cobrado pelo Departamento de Marinha Mercante, tem a função de arrecadar recursos, que serão revertidos para o Fundo da Marinha Mercante que os aplica, por imposição legal, no desenvolvimento da Marinha Mercante financiando a indústria de construção e reparação naval brasileira. Este imposto também é cobrado para os transportes realizados via modal aquaviário, mesmo não sendo uma importação, como na cabotagem e no transporte fluvial.

O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário (sobre o frete). Para tanto, serão aplicadas as seguintes alíquotas:

- a) 25% na navegação de longo curso (é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres);
- b) 10% na navegação de cabotagem (é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando, exclusivamente, a via marítima ou a via marítima e as interiores);
- c) 40% na navegação fluvial e lacustre (é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores), quando transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

6.2 Regimes aduaneiros especiais

Antes de conhecermos o conceito de regimes aduaneiros, precisamos primeiro entender algumas definições importantes, segue abaixo.

Território Aduaneiro: corresponde ao território regido pela legislação aduaneira, ou seja, compreende todo o território nacional, inclusive o mar territorial, as águas territoriais e o espaço aéreo correspondente. Este território é dividido em duas zonas:



Zona primária: correspondem à área alfandegada (local controlado pela alfândega) dos portos (terrestre ou aquática), aeroportos, pontos terrestres nas fronteiras e áreas internas de terminais alfandegados. Funciona como uma zona neutra, local aonde as cargas podem permanecer, antes de serem nacionalizadas ou internacionalizadas.

Zona secundária: que compreende à parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo (Portal Aprendendo a Exportar, 2014).



Figura 30- Território aduaneiro

Fonte: Aprendendo a Exportar (<http://www.mdic.gov.br>, 2017)

Descrição: a figura é um esquema gráfico composta por um retângulo em escala de cinza, com o nome território aduaneiro dentro, nele tem-se duas setas pretas uma do lado esquerdo e outra do lado direito apontando para dois quadros. O quadro do lado esquerdo: tem um cabeçalho numa faixa cinza escuro escrito: Zona primária e abaixo os seguintes tópicos: Porto Alfandegado, Aeroporto Alfandegado, Pontos de Fronteira Alfandegados e Terminais Alfandegados. O quadro do lado direito tem um cabeçalho numa faixa cinza escuro escrito: Zona Secundária e abaixo os seguintes tópicos: Águas territoriais, Espaço aéreo e Áreas terrestres.

Os regimes aduaneiros são a cobrança de tributos a partir da entrada e/ou saída de mercadorias do território aduaneiro.

Conforme Fátima Faro e Ricardo Faro (2014), os regimes aduaneiros são divididos em três categorias:

Regime aduaneiro comum: como regra geral, ocorre a cobrança integral dos tributos nos processos de importação ou exportação.



Regimes Aduaneiros especiais: são exceções à regra geral, pois permitem o ingresso ou saída de mercadorias do território aduaneiro, com isenção ou suspensão de tributos.

Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais: foram criados para atender as necessidades de determinadas áreas geográficas com particularidades especiais. Como exemplo: Zona Franca de Manaus (ZFM); áreas de livre comércio (ALC) e Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

Os regimes aduaneiros especiais foram criados com o intuito de fomentar as exportações, reduzir os custos operacionais e melhorar a competitividade das indústrias brasileiras.

Podemos citar como exemplo os regimes de:

Trânsito Aduaneiro: é o regime que permite o transporte de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos.

Este regime permite o transporte do local de origem (ponto inicial do itinerário) ao local de destino (ponto final do itinerário), e desde o momento do desembarço para trânsito aduaneiro efetuado pela repartição da Receita Federal que jurisdiciona o local de origem até o momento em que a repartição que jurisdiciona o local de destino certifica a chegada da mercadoria (APRENDENDO A EXPORTAR 2014). Toda esta operação deverá ser realizada através de um documento chamado Declaração de Trânsito Aduaneiro - DTA, elaborado pelo transportador habilitado pela Receita Federal para fazer este tipo de transporte.

Admissão e exportação temporária: O primeiro permite que o ingresso de mercadoria vinda do exterior permaneça no país por um determinado prazo, posteriormente retornando ao exterior com suspensão de pagamentos dos tributos. Como exemplo o ingresso de obras de arte para uma exposição, equipamentos para apresentação de espetáculos de circo ou artistas internacionais. Na exportação temporária ocorre o inverso, as mercadorias saem do país com um prazo determinado para retornarem em prazo determinado sem a cobrança de tributos (FARO F.; FARO R., 2010).

Entrepasto Aduaneiro: É o regime que permite, na importação e na exportação, o depósito de mercadorias, em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos e sob o controle



fiscal. O regime tem como base operacional unidade de entreposto de uso público ou de uso privado, onde as mercadorias ficarão depositadas. Poderão ser permissionárias do regime as empresas de armazéns gerais; as empresas comerciais exportadoras que trata o Decreto-Lei 1248/72 (*trading companies*), e as empresas nacionais prestadoras de serviços de transporte internacional de carga. A exploração de entreposto de uso privativo será permitida exclusivamente pelas empresas comerciais exportadoras. As mercadorias que podem ser admitidas no regime são relacionadas pelo Ministério da Fazenda (APRENDENDO A EXPORTAR, 2014).

Depósito Alfandegado Certificado – DAC: é o regime que permite a realização de uma exportação sem a transferência física imediata da mercadoria para o exterior.

Exige-se que:

I) a mercadoria seja vendida mediante um contrato DUB (*Delivered Under Custom Bond*), o qual obriga o vendedor a colocar a mercadoria em local alfandegado autorizado, designado pelo comprador, à disposição deste;

II) a operação esteja inscrita em um Registro de Exportação - RE do SISCOMEX;

III) o depósito da mercadoria seja feito pelo vendedor, à ordem do comprador, em local autorizado pela Secretaria da Receita Federal;

IV) a mercadoria seja conferida e desembaraçada para a exportação.

Ao se depositar a mercadoria, será emitido um Certificado de Depósito Alfandegado (CDA) pelo depositário. De posse do CDA, o exportador liquidará a operação cambial, fiscal e de crédito. A data da emissão do CDA é considerada como se fosse a data de embarque da mercadoria.

O representante do comprador se encarregará, posteriormente, de: pagar as despesas do depósito; providenciar os documentos necessários à transferência da mercadoria para o exterior; contratar o



transporte e o seguro; promover o embarque, e executar outras atividades necessárias (APRENDENDO A EXPORTAR 2014).

Drawback: é o regime que tem o objetivo principal estimular as exportações com o objetivo de proporcionar melhores condições de competitividade do produto brasileiro no exterior. Possibilita o ingresso de matérias-primas, bens, parte e peças, que venha a ser utilizadas no processo produtivo dos produtos destinados ao mercado externo, com suspensão, isenção ou restituição dos tributos incidentes na importação.

Segue abaixo os tipos de modalidades do Drawback (APRENDENDO A EXPORTAR 2014):

Isenção: é a modalidade de *drawback* que envolve a isenção de tributos incidentes na importação (Imposto de Importação-II, Imposto sobre Produtos Industrializados-IPI, Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, e outros) de mercadoria, em qualidade e quantidade equivalentes, destinada à reposição de mercadoria anteriormente importada com recolhimento integral dos tributos e utilizada na industrialização de produto exportado, sendo competência da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX).

Suspensão: é a modalidade de *drawback* que envolve a suspensão dos tributos incidentes na operação de importação (Imposto de Importação - II, Imposto sobre os Produtos Industrializados - IPI, Imposto sobre a Circulação de Mercadorias - ICMS, Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, e outros) de mercadoria a ser exportada após beneficiamento ou destinada à fabricação, complementação, acondicionamento ou acondicionamento de outra a ser exportada, sendo concedido pelo Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX) através da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX).

Restituição: É a modalidade de *drawback* que envolve a restituição, total ou parcial, dos impostos pagos por ocasião da importação (Imposto de Importação-II, Imposto sobre Produtos Industrializados-IPI, e outros) de mercadoria utilizada na industrialização de produto exportado, sendo concedido pela Receita Federal do Brasil (APRENDENDO A EXPORTAR, 2014).



O regime de *drawback* prevê que os insumos que foram importados, sejam exportados como produtos para o mercado externo. No entanto, a legislação prevê que até 5% dos subprodutos ou resíduos não sejam exportados. O prazo de vigência para a exportação é de um ano podendo ser prorrogado por um período igual. Alguns insumos para produção de bens com longo ciclo de fabricação possuem o prazo máximo de cinco anos (SOUSA, 2010).

Drawback integrado: Permite a suspensão de tributos dos insumos, adquiridos tanto no mercado interno ou na importação para a produção de mercadorias a serem exportadas. Foi regulamentado pela Portaria conjunta da Receita Federal do Brasil / Secex nº 467, de 25 de março de 2010, suspende a incidência dos tributos por um prazo de um ano para os produtos comuns e cinco para produtos com ciclo de produção longo (SOUSA, 2010).



Assista à videoaula Regimes Aduaneiros Especiais, e você encontrará mais informações.

Vamos agora seguir viagem rumo a sétima e última semana, conhecer os financiamentos à exportação.



7. Competência 07 | Conhecer o Financiamento à Exportação

7.1 Conceito e tipos de financiamentos

O processo de exportação demanda uma grande mobilização de recursos financeiros, devido às suas particularidades. O exportador necessita levantar capital para cobrir os custos adicionais da internacionalização do seu produto, como: despacho aduaneiro, adequação da embalagem ao mercado externo, despesas adicionais com seguro, transporte internacional, entre outros. Além destes podemos adicionar os custos com o aumento da produção, com matérias-primas, mão de obra, energia elétrica, água e outras despesas administrativas. Este aumento nos custos ocorre, devido à ampliação na base de clientes, passando a atender também o mercado externo. Se o mercado internacional que o exportador estiver desenvolvendo localizar-se em um país como a China, com sua imensa população, o aumento na produção e nas despesas para a exportação podem ocorrer em proporções gigantescas.

Com o objetivo de serem bem-sucedidos nesta empreitada internacional, os exportadores necessitam de um capital de giro alto e em muitos casos necessitam buscar estes recursos através de financiamento bancário. Como para o governo fomentar as exportações, é importante para o equilíbrio da balança comercial e da economia, foram criados programas de governo com linhas de financiamentos à exportação.

No Brasil as exportações financiadas são aquelas com prazo de pagamento igual ou maior que 360 dias ou inferior, caso haja cobrança de taxa de juros separadamente do valor principal (REDEAGENTES, 2006).

Conforme citado por Sousa (2010), estas linhas de financiamento são direcionadas para duas fases do processo de exportação:

- **Fase pré-embarque** - que compreende linhas de financiamento destinadas aos recursos para a produção: aquisição de matéria-prima, embalagens e outros custos de produção.



- **Fase Pós-embarque** - financiamentos destinados à comercialização, para cobrir os recursos necessários, como seguro, taxas em bancos internacionais, taxa aduaneiras no exterior e outras despesas dependendo da negociação e da legislação do país de destino.

No Brasil estes recursos financeiros para financiamento das exportações podem ser obtidos via créditos comerciais e créditos oficiais. De acordo com Ricardo e Fátima Faro (2010), estes créditos podem ser definidos da seguinte forma:

Créditos Comerciais - são os financiamentos obtidos junto ao sistema bancário privado ou público, por iniciativa e recursos próprios destas instituições e sem ser imposição do governo. No entanto estas linhas de créditos serão supervisionadas pelo Banco Central do Brasil.

Créditos oficiais - são aqueles concedidos com recursos obtidos no Orçamento Geral da União (Governo Federal), para financiar as exportações.

7.2 Financiamentos de créditos comerciais

Nestes tipos de financiamentos os recursos são obtidos junto aos bancos comerciais, sob a supervisão do Banco Central do Brasil. Dividem-se: Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC) e Adiantamento sobre Cambiais Entregues (ACE).

7.2.1 Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC)

Este tipo de financiamento serve para apoiar o exportador, antecipando o dinheiro necessário para que o exportador invista na produção de mercadorias que serão exportadas. Compreende a antecipação parcial ou total de recursos, em moeda nacional (R\$), pelo sistema bancário, sob uma taxa de juros internacional mais atrativa que no mercado interno e com um *spread* (SOUSA 2010).



Spread: refere-se à diferença entre o preço de compra e venda da mesma transação monetária. Neste caso, ele representa a diferença entre a taxa de juros cobrada pelo banco ao exportador e a taxa de juros que o banco captou a moeda estrangeira, ou seja, é margem financeira do banco (SOUSA, 2010. P 95).

O limite de crédito concedido poderá ser de até 100% do valor do contrato de câmbio. Vai depender da margem de comprometimento que a empresa exportadora puder assumir, será concedido de acordo com a política de cada banco, mediante avaliação dos documentos e garantias solicitadas pelo sistema bancário. Com um prazo máximo de 360 dias, antes do embarque da mercadoria, podendo ser prorrogado por mais 390 para a liquidação do câmbio (pagamento da exportação), totalizando 750 dias (FARO. R; FARO. F, 2010).

O processo operacional se inicia com a captação de divisas no mercado internacional, devido ao contrato de câmbio entre o banco e o exportador e finaliza com a liquidação do contrato de câmbio e o ressarcimento ao banco pelas divisas captadas no mercado internacional.

O exportador só deverá contratar o ACC, caso esteja seguro que realmente irá embarcar a mercadoria no prazo de 360 dias, caso contrário terá que devolver ao banco o valor antecipado, com correção monetária, diferenças cambiais, multas e outros encargos.

7.2.2 Adiantamento sobre Cambiais Entregues (ACE)

Como no anterior, o Adiantamento sobre Cambiais Entregues (ACE) é uma antecipação do valor da transação comercial efetuada por um banco financiador. No entanto, este financiamento não é feito para a produção do produto e sim após o seu embarque, ou seja, na fase pós-embarque.

A contratação do ACE, junto a um banco só poderá ser efetuada após a efetivação da venda, com o embarque concretizado. Com a função de viabilizar o pronto recebimento pelo exportador dos valores obtidos com a venda da mercadoria, mesmo quando o importador possuir prazo de pagamento (FARO. R; FARO. F, 2010).



Assista à videoaula Financiamento de créditos comerciais, nela você encontrará o passo a passo destes tipos de financiamentos.

Estes bancos comerciais assumem o risco da concessão do financiamento, e são responsáveis pela análise de documentação, cobrança entre outras obrigações. No entanto, como são bancos mandatários, caso o exportador não cumpra com a liquidação do crédito o risco recai integralmente sobre o BNDES (FARO. R; FARO. F, 2010).

O programa se divide em quatro modalidades, segue abaixo a descrição:

BNDES EXIM: Pré-embarque; Pré-embarque Empresa Âncora; Pós- embarque e Automático (BNDES, 2017).

BNDES Exim Pré-embarque: Financiamento destinado a apoiar a produção de bens que serão comercializados no exterior. Qualquer empresa exportadora brasileira, com sede e administração no país poderá se beneficiar do programa. Os produtos que serão beneficiados deverão estar listados na relação de produtos financiáveis e que obedeçam às seguintes condições:

- Bens dos grupos I: devem ser credenciados pelo BNDES, caso aplicável, ou apresentar índice de nacionalização que atenda os critérios definidos pelo BNDES, ou estar enquadrados no Processo Produtivo Básico – PPB.
- Bens do grupo II, III e serviços: devem possuir índice de nacionalização, em valor, calculado de acordo com os critérios definidos pelo BNDES (BNDES, 2017).

A participação do BNDES no valor financiado pode variar de 90% a 30 % dependendo do tipo do produto. A taxa de juros aplicada é composta dos seguintes valores: Custo financeiro + Remuneração básica do BNDES + Taxa de intermediação financeira + Remuneração da instituição



financeira credenciada. Os prazos variam entre três e dois anos, dependendo do produto (BNDES,2017).

BNDES EXIM Pré-embarque Empresa Âncora: são financiamentos a produtores que exportarão os produtos via empresas exportadoras. Podem ser classificadas como empresas âncoras as seguintes: *trading companies*, comerciais exportadoras ou demais empresas exportadoras que participem da cadeia produtiva e que adquiram a produção de outras empresas visando à sua exportação. A taxa de juros é composta da mesma forma da anterior e os prazos variam de seis meses até dois anos. A participação do BNDES é de parte do valor da exportação no *Incoterm* FOB, diferenciada por tipo de produtor (BNDES, 2017):

- Para Micro, Pequenas e Médias Empresas-MPMs: até 90% do valor de exportação;
- Para exportação dos bens dos grupos II e III: até 90% do valor de exportação;
- Para exportação dos bens do grupo I e clientes que não sejam MPMs: até 50% do valor de exportação.

BNDES Exim Pós-Embarque: financiamento de apoio à comercialização de bens e serviços no por meio de duas modalidades:

Supplier's credit (refinanciamento ao exportador): Ocorre quando o exportador financia o importador, e posteriormente busca um refinanciamento juntos ao BNDES, por meio da apresentação de títulos ou documentos do principal e juros do financiamento concedido pelo exportador ao importador. A taxa de juros consiste na soma: Custo financeiro + Remuneração Básica do BNDES + Taxa de Risco. A participação por parte banco, poderá chegar até 100% do valor da exportação no *incoterm* negociado e o prazo máximo é de 12 anos (BNDES, 2017);

Buyer's credit (financiamento direto ao Importador): Ocorre quando o BNDES fecha o contrato de financiamento diretamente com a empresa importadora, com interveniência do exportador. As operações são analisadas caso a caso, podendo atender estruturas específicas de garantia e desembolso. Por terem condições diferenciadas e envolverem diretamente o importador, possuem



custo relativo mais elevado que a modalidade *supplier's credit*, além de possuírem prazo de análise mais longo (BNDES, 2017).

BNDES Exim Automático: com a finalidade de fomentar a comercialização e bens no exterior, o financiamento é feito através da abertura de linha de crédito às instituições financeiras no exterior. Formalizada por meio de: celebração de contrato de financiamento entre o BNDES e a instituição financeira devedora no exterior; ou desconto de cartas de crédito emitidas ou confirmadas por instituição financeira devedora no exterior. Em ambos os casos a operação de pagamento ao exportador é realizada no Brasil e em reais, pelos bancos mandatários (BNDES, 2017).

7.2.3 Programa de Financiamento às Exportações (PROEX)

Gerenciado pelo Banco do Brasil o Programa de Financiamento às Exportações (PROEX), foi criado em 1991 com o objetivo de melhorar a competitividade das empresas exportadoras Brasileiras nas suas vendas no mercado internacional (FARO. R; FARO. F, 2010).

Este programa é dedicado principalmente para estimular as exportações de pequenas e médias empresas, no processo de comercialização dos seus produtos no exterior, usando os recursos da União para o financiamento.

O PROEX é o mecanismo oficial do Governo Federal, de apoio à exportação na fase de pós-embarque, a custos compatíveis com os financiamentos internacionais. Podendo ser dividido em duas modalidades de crédito: Financiamento e Equalização (SOUSA, 2010).

7.2.3.1 Modalidade de financiamento

Na modalidade de financiamento, o programa se divide em: PROEX Financiamento e PROEX Financiamento à produção exportável (PROEX –FPE).



7.2.3.1.1. PROEX Financiamento

Consiste na concessão de crédito direto ao exportador (*Supplier's credit*) ou ao importador (*Buyer's credit*) para pagamento à vista ao exportador, com recursos obtidos junto ao Tesouro Nacional. Como o programa PROEX, financia a fase de pós-embarque, o *Supplier's credit* consiste numa operação de refinanciamento, ao exportador que financia o importador para a compra de mercadoria. Já as operações *Buyer's credit* são formalizadas através de um contrato firmado entre o Banco do Brasil e a instituição financeira estrangeira que concederá o crédito ao importador (FARO. R; FARO. F, 2010).

Esta modalidade de financiamento pode ser oferecida a qualquer empresa brasileira exportadora com faturamento bruto anual de R\$ 600 milhões (seiscentos milhões de reais) e que esteja com situação regular junto ao INSS, FGTS, Receita Federal, não podendo estar inscrito em Dívida Ativa da União.

De acordo com o portal do Banco do Brasil (2017), segue abaixo as condições do Proex Financiamento:

- Parcela financiada: 100% do valor da exportação para financiamentos com prazo até dois anos e limitada a 85% do valor da exportação nos financiamentos com prazos superiores. Qualquer condição de venda negociada (*Incoterms*) pode ser financiada.
- Prazos: de 60 dias a 10 anos. Os prazos são definidos de acordo com o conteúdo tecnológico da mercadoria ou a complexidade do serviço prestado.
- Taxa de juros: equivalente às praticadas no mercado internacional.
- Forma de pagamento pelo importador: em parcelas trimestrais ou semestrais (esta última preferencialmente nas operações com prazo de pagamento superior a 12 meses) iguais e sucessivas. Nas operações de curto prazo (até 359 dias), cujo período de financiamento não seja múltiplo de 90 dias, exige-se um pagamento único no final.
- Garantias: aval, fiança, carta de crédito de instituição financeira de primeira linha ou Seguro de Crédito à Exportação.



Segue abaixo o passo a passo do PROEX Financiamento (Exportação de Bens), obtido no Manual do PROEX (SECEX, 2014):

1-Item Elegível: O exportador identifica a classificação fiscal (código NCM) da mercadoria que pretende exportar e verifica se ela é elegível ao PROEX.

2-Negociação Exportador/Importador: O exportador negocia com o importador os termos de venda, inclusive o prazo de pagamento.

3-Garantia: O exportador define que tipo de garantia que vai apresentar ao PROEX. Caso opte por uma Carta de Crédito, o importador deve ser instruído a abri-la no exterior em favor do exportador (nesse caso, o prazo de liquidação da Carta de Crédito deve ser o mesmo do financiamento PROEX).

4-Registro de Crédito: O exportador providencia o preenchimento do Registro de Operação de Crédito (RC) no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), onde solicita o enquadramento no PROEX e, em seguida, aguarda a aprovação pelo Banco do Brasil. O registro do RC pode ser efetuado pelo próprio exportador ou por um representante legal.

5-Registro de Exportação: Após a aprovação do RC, o exportador providencia o preenchimento do Registro de Exportação (RE) no SISCOMEX (indicando no RE o número do RC aprovado anteriormente).

6-Embarque: O exportador providencia o embarque da mercadoria.

7-Apresentação de Documentos: Após o embarque, o exportador apresenta ao Banco do Brasil:

- a) os documentos que comprovam a exportação;
- b) o original do instrumento de garantia;
- c) os documentos comprobatórios da regularidade fiscal.



8-Desembolso ao Exportador: Após conferir a documentação apresentada pelo exportador, se estiver tudo em ordem, o Banco do Brasil (mediante repasse de recursos pela Secretaria do Tesouro Nacional) efetua o desembolso em favor do exportador correspondente ao montante exportado em reais.

9-Pagamento pelo Importador: Nas datas acordadas, o importador efetua o pagamento ao Banco do Brasil das parcelas referentes ao valor da exportação (principal) acrescido de juros.

7.2.3.1.2 PROEX Financiamento à Produção Exportável (PROEX–FPE)

Regulamentado pela Câmara de Comércio Exterior, na resolução n.º 45 de 26 de agosto de 2009, o PROEX Financiamento à Produção Exportável (PROEX–FPE), destinada a apoiar as pequenas e médias empresas (MPEs), que normalmente tem mais dificuldade de acesso ao crédito (FARO. R; FARO.F; 2010).

Financiamento da fase pré-embarque, dedicado às empresas, que possuam um faturamento anual de até R\$ 600 milhões (seiscentos milhões de reais) e que estejam com situação regular junto ao INSS, FGTS, Receita Federal, não podendo estar inscrito em Dívida Ativa da União.

Segue abaixo as condições deste tipo de financiamento (FARO.R; FARO.F, 2010):

- Item financiado: Mais de 90% dos produtos da pauta de exportação, com exceção das *commodities*.
- Parcela financiada: poderá ser financiado até 100% do valor previsto no contrato comercial.
- Prazos: 180 dias contados a partir a liberação dos recursos financeiros ao tomador do crédito.
- Taxa de juros: LIBOR (*London Interbank Offered Rate*), taxa de juros praticada no mercado interbancário de Londres, na Inglaterra.
- Forma de pagamento: em única parcela, em até 180 dias da data da liberação do dinheiro.
- Garantias: aval, fiança, carta de crédito de instituição financeira de primeira linha ou Seguro de Crédito à Exportação.



7.3.2.2 PROEX Equalização

Consiste na modalidade de crédito em que o Governo paga parte dos encargos dos financiamentos feitos pelo exportador em instituições financeiras do mercado nacional ou internacional. Também conhecida com Sistema de Equalização de taxa de Juros, nesta operação o exportador financia as exportações com recursos obtidos no mercado e governo federal arca com parte dos juros, para que o produto ou serviço consigam chegar a um preço final atrativo (FARO.R; FARO.F, 2010).

Este programa está destinado a qualquer tipo de empresa independente do porte, do faturamento ou capacidade operacional. Também podem ser beneficiários todos os estabelecimentos financeiros ou de crédito autorizados a operar no mercado de câmbio no Brasil, ou mesmo qualquer instituição bancária estabelecida no exterior, incluindo a Corporação Andina de Fomento (CAF). A equalização é paga às instituições financiadoras, utilizando recursos do tesouro nacional (BANCO do BRASIL, 2017).

Segue abaixo as condições deste tipo de financiamento (FARO.R; FARO.F, 2010):

- Item financiado: mesma base de itens do PROEX Financiamento.
- Parcela financiada: o percentual máximo de equalização da taxa corresponde a 85% do valor da exportação.
- Prazos: podendo variar de 60 dias até 10 anos dependendo do NCM do produto. Limitando-se ao mesmo prazo do financiamento obtido para esta exportação.
- Forma de pagamento: devem ser pagos semestralmente, com vencimento na mesma data no financiamento principal.
- Garantias: a responsabilidade recai sobre a instituição financiadora principal.

De acordo com Ricardo e Fátima Faro (2010, p. 195), segue abaixo o passo a passo do PROEX Equalização.

1-Negociação entre exportador e importador, com base nas condições de crédito estabelecidas pelo banco principal financiador;



2-Preenchimento do Registro de Operações de Crédito (RC) no SISCOMEX, antes do embarque da mercadoria (elaborado após a emissão na carta de crédito);

3-Emissão do Registro de exportação (RE) e vinculação do mesmo ao RC e realização do embarque da mercadoria;

4-Encaminhamento dos documentos da exportação ao agente financeiro para envio ao exterior e constituição de garantias, quando necessário;

5-Depois a conferência e remessa ao exterior da documentação, o agente financeiro (banco financiador) fará o desembolso ao exportador, concedendo o crédito em conta, em moeda nacional, referente à parcela financiada;

6-O banco financiador faz a comprovação junto ao Banco do Brasil (Gestor do programa) que cumpriu as exigências para a o cumprimento de equalização;

7-O banco do Brasil emite uma Nota do Tesouro Nacional série I, para pagar ao banco financiador, o crédito que o mesmo concedeu ao exportador.

7.2.3 PROGER Exportação

O PROGER Exportação é uma linha de financiamento destinada às micro e pequenas empresas com faturamento bruto anual de até R\$ 5 milhões, disponível no Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal. Para tal operação estes bancos utilizam recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

Esta modalidade disponibiliza recursos financeiros (em moeda nacional) para financiar na fase de pré-embarque a produção nacional de bens e as atividades envolvidas com a promoção da exportação. Como exemplo, podemos citar as despesas para participar de feiras e eventos comerciais internacionais, como: passagens aéreas, hospedagem; locação de espaço físico;



montagem e ambientação de estande; produção de materiais promocionais, entre outras (SOUSA, 2010).

O limite máximo concedido é de até R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais) por cliente, amortização das parcelas mensalmente. Pode ser pago em até 12 (doze) meses, com carência de 6 (seis) meses. A correção é feita pela Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLPe mais um adicional, que varia de 7,45 a 9,90% ao ano + IOF, conforme uma prévia avaliação de risco feita.

De acordo com o portal do Banco do Brasil (2017) seguem as principais vantagens desta modalidade:

- Linha de crédito em moeda nacional para financiamentos de até R\$ 250 mil por operação;
- Prazo de até 12 meses antes do embarque dos bens, com carência de até 6 meses;
- Ausência de risco cambial;
- Possibilidade de acesso aos principais eventos em todo o mundo;
- Taxas de juros competitivas;
- Alíquota zero de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).



Assista à videoaula Financiamentos de Créditos oficiais, você encontrará mais informações sobre o tema.

Bom, com isto, chegamos ao final da semana sete, concluindo assim as sete semanas de estudo da disciplina Sistemática de Comércio Exterior. Neste período onde vimos todos os processos administrativos da comercialização internacional. Acaba aqui nossa viagem ao mundo operacional do COMEX.

Até a próxima!



Referências

APRENDENDO A EXPORTAR. Disponível em: < http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/2. Acesso em: 01/05/2017

BANCO DO BRASIL. Linhas de Financiamento. Disponível em:<http://www.bb.com.br/portalbb/page3,8105,8137,21,0,1,1.bb?codigoNoticia=13495&codigoMenu=9056&codigoRet=9058&bread=1_1>. Acesso em: 05/05/2017.

BNDES, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-Programa BNDES EXIM. Disponível em: < <http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/onde-atuamos/exportacao/como-funciona-apoio-exportacao>>. Acesso em: 03/05/2017.

BRASIL, Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior-MDIC PORTARIA Nº 35, de 24 novembro de 2006, Secretária de Comércio Exterior. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivo/legislacao/portarias/secex/2006/prtsecex35_2006.pdf>. Acesso em 17/03/2014.

BRASIL, Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior-MDIC -PORTARIA Nº 23, 2011, Secretária de Comércio Exterior. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivos/Dwnl_1392891639.pdf>. Acesso em 17/03/2014.

BRASIL, Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior. Redeagentes- Treinamento de Comércio Exterior. Disponível em: <http://www.redeagentes.gov.br/area_rest/downloads/arquivos/Apostilas/Redeagentes_Apostila_Fundo.pdf>. Acesso em: 07/05/2014.

BRASIL, Câmara de Comércio Exterior- CAMEX. Resolução nº21 de 07 de abril de 2011. Disponível em:< http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1311715093.pdf>. Acesso em: 30/03/2014.



BRASIL, Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal nº 611, de 18/01/2006. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2006/in6112006.htm>> Acesso em: 24/03/2014.

BRASIL, Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior –MDIC. Disponível em: <www.mdic.gov.br> Acesso em: 01/05/2017.

BRASIL, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/perguntas_frequentes/64>. Acesso em 21/04/2014.

BRASIL, Receita Federal. Disponível em: <www.receita.fazenda.gov.br/TextConcat/Default.asp?Pos=2&Div=Aduana/ContaOrdemEncomenda/ContaOrdem/>. Acesso em: 22/03/14.

BRASIL, Secretária de Comércio Exterior. Portaria SECEX nº 35, de 24/11/2006. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivo/legislacao/portarias/secex/2006/prtsecex35_2006.pdf>. Acesso em: 23/03/2014.

BRASIL, Receita Federal. Apoio ao importador. Disponível em: <<http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/glossario.html#valorad>> Acesso em 24/11/2015.

BRASIL, Receita Federal. Manual de exportação. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/exportacao/topicos/conceitos-e-definicoes/imposto-de-exportacao-ie.htm>>. Acesso em: 19/04/2014

CREPALDI, Silvio Aparecido. **Curso básico de contabilidade de custos.** 5. Ed. São Paulo: Atlas 2010.

DAVID, Pierre; STEWART, Richard. **Logística Internacional.** 2 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

DIAS, Reinaldo. RODRIGUES, Waldemar. **Comércio Exterior Teoria e Gestão.** São Paulo: Atlas, 2004.



FARO Ricardo; FARO Fátima. **Curso de comércio exterior :visão e experiência brasileira.**- 2. Ed.São Paulo: Atlas, 2010.

FISCO NET. **Base de cálculo ICMS.** Disponível em: <http://www.fisconet.com.br/icms/icms_pr/materias/base_calculo.htm>. Acesso em 24/04/2014.

LETRAS, Academia Brasileira. **Dicionário escolar da língua portuguesa.** 2.ed. São Paulo: Companhia Editorial Nacional,2008.

LUDOVICO, Nelson. **Como preparar uma empresa para o comércio exterior.** Série Comércio Exterior, volume 1. São Paulo: Saraiva 2009.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia Internacional e Comércio Exterior.** 14. Ed.São Paulo: Atlas, 2011.

PORTAL. Único do SISCOMEX. Disponível em:< <http://portal.siscomex.gov.br/conheca-o-portal/governo-lanca-novo-processo-de-exportacoes>>. Acesso em: 01/05/2017.

SEBRAE. **Importações por conta e ordem e por encomenda.** Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/customizado/negocios-internacionais/exportar-e-importar/como-importar/19715-importacoes-por-conta-e-ordem-e-por-encomenda/BIA_19715>. Acesso em: 20/03/2014.

SECEX, Secretária de Comércio Exterior. **Manual do Programa de Financiamento às Exportações – PROEX.** Disponível em: < http://www.planejamento.gov.br/assuntos/assuntos-internacionais/publicacoes/manual_proex.pdf/view>. Acesso em: 07/05/2017.

SERPRO, Disponível em: <<https://www.serpro.gov.br/conteudo-oserpro/a-empresa-1>>. Acesso em: 14/03/2014.

SOARES, Cláudio César. **Introdução ao comércio exterior: fundamento teórico do comércio internacional.** São Paulo: Saraiva 2004.



SOUSA, José Meireles de. **Gestão financeira do comércio exterior**. Série comércio exterior, volume 5. São Paulo: Saraiva 2010.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. -9. Ed. São Paulo: Atlas 2009.

ZANLUCA, Júlio César. **Crédito presumido do IPI para ressarcimento do valor do PIS e COFINS**.

Portal de contabilidade. Disponível em:

<<http://www.portaldecontabilidade.com.br/guia/creditoPresumidoipi.htm>>. Acesso em 24/04/2014.



Sites Gerais Relacionados ao Tema Comércio Exterior.

- ABRACOMEX: www.abracomex.org
- Aduaneiras: www.aduaneiras.com.br
- APEX Brasil: www2.apexbrasil.com.br/en
- Aprendendo a Exportar: www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex
- Banco Central (Bacen): www.bcb.gov.br
- BNDES: www.bndes.gov.br
- Câmara de Comércio Exterior- CAMEX: www.camex.gov.br
- Ministério da Fazenda: www.fazenda.gov.br
- Ministério das Relações Exteriores: www.mre.gov.br
- Ministério de Desenvolvimento Indústria de Comércio Exterior: www.mdic.gov.br
- Portal brasileiro de Comércio Exterior: www.comexbrasil.gov.br
- Receita Federal do Brasil: www.receita.fazenda.gov.br



Minicurrículo do Professor

Olá, aluno!

Meu nome é Fabiane Veras Klein de Aquino, sou administradora de Empresa e especialista em Logística, com MBA pela UPE/ FCAP e mestra em Gestão Empresarial – MPGE - FBV, linha de pesquisa Economia Internacional. Tenho nove anos de experiência profissional na área de Logística, trabalhando na área de Logística de grandes empresas como: Fly Logística, Navegação Vale do Rio Doce S/A, Companhia Vale do Rio Doce S/A e Log-In Logística Intermodal S/A. Na área docente, leciono disciplinas de Logística e Comércio Exterior em instituição de ensino superior desde 2009 e instituição federal de ensino técnico.

Além de tudo mencionado anteriormente, sou uma apaixonada pela Logística e o Comércio Exterior. Nesta disciplina procurei trazer todo meu conhecimento teórico e prático para a nossa viagem ao universo maravilhoso do Comércio Exterior.

Muito obrigada e até a próxima viagem!

Profa. Fabiane Veras Klein de Aquino



Figura 31 - Profa. Fabiane Veras Klein de Aquino

Fonte: fotos pessoais do autor

Descrição: a foto aparece a imagem da professora à frente, da cintura para cima, vestida com uma blusa branca de gola azul e capacete de proteção verde. A professora Fabiane Veras encontra-se um terraço no



alto e ao fundo da foto aparece a imagem do terminal com vários contêineres.

