

Comércio Exterior Política Aduaneira e Fiscal

Paulo Werneck

Fevereiro 2008

Autor

Auditor fiscal aduaneiro, mestre em Administração Pública pela Fundação Getulio Vargas. Autor de "*Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro*", 4 e. e "*Missão da Aduana Brasileira sob a Ótica Empresarial*", publicados pela Editora Juruá, de Curitiba, "*Como Classificar Mercadorias: Uma Abordagem Prática*", pela Edições Aduaneiras, bem como "*Imposto de Importação, de Exportação e outros Gravames Aduaneiros*", pela Freitas Bastos. Escreve no *Sem Fronteiras*, boletim da Aduaneiras.

Blog: mercadores.blogspot.com

Email: mercadores@ymail.com

Página: www.mercadores.com.br

Werneck, Paulo

Comércio Exterior: Política Aduaneira e Fiscal / Paulo de Lacerda Werneck. 3. ed. - Rio de Janeiro : [s. n.], 2008. 112 p. Reprógráfico.

1. Comércio Exterior. I. Título

CDD - 346

CDU - 347

Sumário

1	Conceitos Básicos	4
2	Políticas de Comércio Exterior.....	7
3	Balanco de Pagamentos e Sistemas Cambiais	12
4	Estrutura governamental	15
5	Marketing Internacional	18
6	Gestão do Mercado & Planejamento.....	20
7	Contratos de compra e venda.....	21
8	Transporte Internacional, logística e modais de transporte	24
9	Embalagem.....	27
10	Seguros	28
11	Incoterms.....	30
12	Pagamento e câmbio	33
13	Modalidades de Financiamento.....	36
14	Regulação Aduaneira	39
15	Regimes Aduaneiros.....	44
16	Regimes Aduaneiros (cont.).....	47
17	Impostos, Encargos e Gravames	48
18	Impostos, Encargos e Gravames (cont.)	53
19	Classificação Fiscal.....	55
20	Valor aduaneiro	63
21	Barreiras tarifárias e não tarifárias	66
22	Procedimentos. Siscomex. Bagagem.....	68
23	Despacho Aduaneiro: Exportação, RTS.....	71
24	Despacho Aduaneiro: Importação	75
25	Infrações e Penalidades.....	78
26	Tratados Comerciais e Blocos Econômicos	83
	Anexos	86
1	Modelos de Documentos	86
2	Simulação	96
3	Internet.....	103
4	Siglas.....	104
5	Glossário	105
6	Referências	112

1 Conceitos Básicos

1.1 Comércio internacional

Que é **comércio**? É a compra e venda de mercadorias entre pessoas, isto é, o vendedor entrega a mercadoria ao comprador, em troca o comprador paga o preço combinado ao vendedor.

No **comércio interno**, vendedor e comprador estão situados num mesmo país. A operação sujeita-se à cobrança de tributos internos, sobre a circulação de mercadorias, tais como Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Se vendedor e comprador estão situados em diferentes países, trata-se de **comércio internacional**. A operação sujeita-se aos tributos internos e também aos gravames aduaneiros, tributos como Imposto de Importação (II) e Imposto de Exportação (IE).

Operar no comércio internacional é mais complexo em função de diversos fatores, como diferenças de língua, de costumes, de moeda, de legislação, maiores distâncias.

Adicionalmente, os países, em decorrência de sua soberania, podem autorizar ou proibir a importação ou exportação de mercadorias.

O comércio internacional também abrange o comércio de serviços, mas como a Aduana só controla mercadorias tangíveis, esse tema não será abordado neste curso.

Os países importam mercadorias que não podem (ou não querem) produzir, por falta de tecnologia ou mesmo de condições naturais, assim como mercadorias objeto de desejo, em função de *design*, qualidade, hábitos.

Platão, filósofo grego que viveu entre 427 e 347 a.C., afirmou em *A República* que fundar uma cidade ideal, num lugar tal que não seja preciso importar nada, é quase impossível: a cidade precisará de comerciantes, marinheiros, mercado e moeda.

Os motivos para exportar são simples e poderosos: aumenta o mercado, logo as vendas, diminui o risco do negócio, obriga à constante evolução da tecnologia de produção, permite o recebimento de divisas.

O Brasil exportou por muito tempo "produtos de sobremesa" - café, açúcar, cacau - mas hoje a pauta está mais diversificada, incluindo até aviões.

1.2 Panorama do Comércio Internacional

O comércio internacional de mercadorias é composto por todas as operações de importação e de exportação, sejam quais forem os países de importação e exportação. A soma de todos os valores exportados e importados é denominada **corrente de comércio** global, que conta cada operação duas vezes, como exportação e como importação.

A corrente de comércio brasileira é a soma de todas as exportações e importações, representando menos de um por cento da corrente global, enquanto nossa população representa cerca de três por cento da mundial, o que mostra que estamos bem aquém de nossas possibilidades.

Por outro lado, comparando o comércio exterior brasileiro com a nossa produção, fica claro que apesar de o país estar legalmente aberto a essas operações, sua importância interna é bem pequena, o País estando voltado para dentro, o que também demonstra grandes possibilidades de crescimento.

Na origem de cada operação temos um vendedor, um comprador ou uma empresa multinacional.

As operações determinadas pelos vendedores são aquelas em que os produtores ou comerciantes levam suas mercadorias ao exterior, procuram compradores, participam de feiras

internacionais, enviam amostras, em resumo, oferecem ativamente suas mercadorias, executando em plenitude as atividades de propaganda e *marketing*, usualmente com marcas próprias, que procuram valorizar.

Já naquelas determinadas pelos compradores, o movimento é inverso: são eles que procuram produtos para adquirir, são eles os "donos da bola". Salvo honrosas exceções, o Brasil é mais comprado que vendido. Esta situação reduz o volume exportado e fragiliza o exportador, pois o comprador estrangeiro fica dono das informações do mercado e pode procurar outro fornecedor sempre que entender adequado, ficando o fornecedor a ver navios.

Finalmente, as operações determinadas pelas empresas multi ou transnacionais são determinadas centralmente, levando em consideração o ambiente interno de cada país, procurando reduzir ao máximo os custos de matéria-prima e de mão-de-obra, com pouca ou nenhuma preocupação com os efeitos de suas decisões aos países afetados.

Fruto das políticas econômicas de Fernando Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso, assim como do movimento mais geral de globalização da economia mundial, houve grande desnacionalização da economia brasileira, com venda de empresas públicas e privadas brasileiras a compradores estrangeiros, retirando do País seus centros de decisão, o que prejudica a competitividade internacional do nosso país, fruto da perda do poder decisivo.

Abordando outro aspecto, o comércio internacional pode ser dividido em *commodities*, produtos indistintos, de soja a partes de computador, e produtos de marca, seja em função da tecnologia neles contida, seja de particularidades exclusivas associadas à marca.

A concorrência entre os vendedores de *commodities* é feita por preço, vende mais quem em princípio tem preço mais baixo, embora outros fatores também pesem, por certo, como a credibilidade do vendedor.

Os vendedores de produtos com marca, ao contrário, dispõem de mercados monopolizados, pois só quem pode fabricar os produtos em questão são os respectivos detentores. Essas "reservas de mercado" beneficiam tanto os donos de marcas, como Zippo, Chanel, Bombril, quanto os produtores de regiões demarcadas, como champagne. Um fabricante brasileiro de um vinho idêntico ao champagne francês, não pode usar esse termo no rótulo, podendo descrevê-lo prosaicamente como espumante.

O monopólio das marcas não é absoluto, pois se um consumidor entender que um produto com aquela marca está muito caro em relação a outro semelhante, sem marca ou com marca menos prestigiada, esse consumidor poderá deixar de adquirir o primeiro em favor do segundo. Mesmo assim a rentabilidade dos produtos com marca estabelecida no mercado supera bastante os sem marca, pois uns concorrem dentro do imaginário, do desejo, enquanto os outros têm que oferecer preços menores, reduzindo as respectivas margens de lucro.

O Brasil também é carente de produtos de marca para exportar, salvo as exceções de praxe, havendo atualmente um movimento forte por parte do governo para auxiliar as empresas a desenvolverem suas marcas, ou pelo menos adotarem selos comuns a outras empresas semelhantes, passando todas por processos de controle de qualidade, criando assim algo equivalente a regiões demarcadas.

1.3 Operação de comércio exterior

Em uma operação de comércio exterior, diversos aspectos, na verdade completamente interligados, podem ser analisados separadamente para melhor a compreensão da operação: aspectos negocial, logístico, cambial, tributário, administrativo-fiscal.

O **aspecto negocial** envolve as questões relativas à compra e venda em si. Abrange a definição de preço, prazo de pagamento, garantia do bem, prazo e local de entrega. Nessa discussão em princípio participam o comprador e o vendedor, eventualmente com intermediários.

Usualmente vendedor e comprador fazem contacto entre si, expõem quais os interesses mútuos, ou seja, o que o vendedor tem para oferecer e o que o comprador deseja comprar. Em algum momento as negociações são formalizadas pelo envio, pelo vendedor, de uma fatura pro-forma (pro-forma invoice), que caracteriza uma oferta firme do produto. Se o comprador concorda, envia uma mensagem confirmando o pedido. Eventualmente pode ser elaborado um contrato de compra e venda, mas na maioria das vezes é simplesmente emitida uma fatura (invoice) e enviada a mercadoria.

O **aspecto logístico** compreende as questões referentes ao transporte da mercadoria, do domicílio do vendedor até o domicílio do comprador, e inclui os aspectos de armazenagem durante o percurso e embalagem da mercadoria.

Vendedor e comprador em países diferentes podem ter moedas diferentes, obrigando à troca de moedas. O **aspecto cambial** trata da permuta entre as moedas, o que se denomina câmbio.

No Brasil o câmbio só pode ser feito em bancos e casa de câmbio autorizadas a operar com câmbio pelo Banco Central.

A operação é descrita sob o ponto de vista do banco: será compra quando o banco compra divisas, pagando em reais, e será venda quando o banco vende divisas, recebendo reais.

No **aspecto tributário** são analisadas as questões referentes ao pagamento de impostos e taxas referentes à operação de comércio exterior.

O **aspecto administrativo-fiscal** diz respeito à autorização do governo para que haja a operação de comércio exterior e a verificação da conformidade da mercadoria às normas e regulamentos nacionais.

2 Políticas de Comércio Exterior

2.1 Introdução

No Antigüidade, os tributos sobre a entrada, saída ou passagem de mercadorias, mesmo antes de definidos os conceitos de estado e fronteira, tinham finalidade estritamente fiscal, ou seja, de arrecadar tributos para o governante.

Por exemplo, o *teloneion* de Atenas, cobrado ao ser descarregada a mercadoria no porto do Pireu; os *portoria* romanos, nas passagens pelos postos fiscais, espalhados pelas vias romanas. Suas alíquotas variavam usualmente entre 2 e 2,5% do valor da mercadorias.

Observação: No Brasil colonial, tributos semelhantes foram cobrados nos registros e contagens, estabelecimentos fiscais localizados nos caminhos que levavam para o interior.

Com o advento da doutrina mercantilista, segundo a qual a riqueza de uma nação é medida por suas reservas em metais preciosos, surgiu a necessidade de expandir as exportações e restringir as importações. Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), controlador geral de finanças no reinado de Luís XIV, na França, seguindo essa política, utilizou os tributos aduaneiros para proteger a marinha mercante e a indústria francesas.

Desde então, os gravames aduaneiros passaram a ser estudados e utilizados como ferramentas de intervenção no domínio econômico, não mais como ferramenta de mera arrecadação, como bem o notou Eça de Queiroz¹, em 1867:

“Hoje está geralmente reconhecido que o estabelecimento dos direitos de alfândega tem dois fins: primeiro, dá um rendimento ao tesouro; segundo, dá ao governo meios de exercer ou de reprimir o desenvolvimento desta ou daquela indústria, deste ou daquele género de comércio.”

Depois surgiu o liberalismo e seu mote *laissez faire, laissez passer* (permita produzir, permita passar [pelas alfândegas]), com a Teoria das Vantagens Absolutas, que sustentava que o comércio entre as nações era benéfico a todas, por permitir que cada uma se especializasse naquilo que produzia melhor, trocando seus excedentes pelos excedentes das demais nações, daí defender a eliminação total de barreiras tributárias. Adam Smith² (1723-1790) escreveu:

"Todo pai de família prudente tem como princípio jamais tentar fazer em casa aquilo que custa mais fabricar do que comprar. O alfaiate não tenta fazer os próprios sapatos, mas compra-os do sapateiro. ... Todos eles consideram de seu interesse empregar toda sua atividade de forma que auferam alguma vantagem sobre seus vizinhos, comprando com uma parcela de sua produção - ou, o que é a mesma coisa, com o preço de uma parcela dela - tudo o mais de que tiverem necessidade."

Para demonstrar essa teoria, consideraremos, por hipótese, que cada país dispõe de 120.000 unidades de trabalho, e que o custo de uma unidade de mercadoria, em unidades de trabalho, está expresso na tabela:

Hipótese: Custos Unitários em Unidades de Trabalho

	Mercadoria X	Mercadoria Y
País A	8	2
País B	3	5
País C	10	10

De acordo com isso, sem comércio, a produção anual dos países A e B, dividindo os recur-

¹ Queirós, Eça de. Sobre as Alfândegas. In: Da Colaboração no Distrito de Évora (1867), v. 1, p. 42-45. 3 v. Lisboa: Livros do Brasil, s. d. [Publicado originalmente no n.º 4 do periódico Distrito de Évora, em 17 de janeiro de 1867].

² Smith, Adam. A Riqueza das Nações, Livro IV, cap. II [v. 1, p. 380]. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

so igualmente pelas duas mercadorias, seria menor do que se cada um se especializasse no que faz melhor.

Essa teoria serviu de base para a defesa da vocação industrial de certos países, os países periféricos devendo se especializar na produção agrária.

Simulação: Teoria das Vantagens Absolutas

	Sem comércio		Com comércio	
	Mercadoria X	Mercadoria Y	Mercadoria X	Mercadoria Y
País A	15.000	15.000	5.000	45.000
País B	15.000	15.000	40.000	-
Total	30.000	30.000	45.000	45.000

Nessa teoria "esquecem-se" os fatores políticos, as manipulações de preços, as forças armadas de cada país, que tantas vezes impõem a vontade dos mais fortes aos mais fracos.

Refinamento posterior da teoria, conhecido como Teoria das Vantagens Comparativas, pouco alterou o quadro. Agora se reconhecia que as nações, mesmo que fossem as melhores na produção de todas as mercadorias, deveriam se especializar naquelas em que fossem mais eficientes relativamente às demais, e trocar seus excedentes com os dos demais países, naquilo que estes produzissem melhor. Outra vez ocorreria a maximização da produção total, beneficiando a todos, como podemos ver na tabela seguinte, pela qual o país B é sempre mais eficiente que o país C. Escreveu Ricardo³ (1772-1823):

"A Inglaterra pode estar em tal situação que, necessitando do trabalho de 100 homens por ano para fabricar tecidos, poderia, no entanto, precisar do trabalho de 120 durante o mesmo período, se tentasse produzir vinho. ... Em Portugal, a produção de vinho pode requerer somente o trabalho de 80 homens por ano, enquanto a fabricação de tecido necessita do emprego de 90 homens durante o mesmo tempo. Será portanto vantajoso para Portugal exportar tecidos em troca de vinho. ... porque lhe seria mais vantajoso aplicar seu capital na produção de vinho, pelo qual poderia obter mais tecido da Inglaterra do que se desviasse parte de seu capital de cultivo da uva para a manufatura daquele produto".

Simulação: Teoria das Vantagens Relativas

	Sem comércio com C		Com comércio	
	Mercadoria X	Mercadoria Y	Mercadoria X	Mercadoria Y
País A	5.000	45.000	2.000	54.000
País B	40.000	-	40.000	-
País C	6.000	6.000	12.000	-
Total	51.000	51.000	54.000	54.000

Essas teorias foram sendo sucessivamente aperfeiçoadas mas nunca conseguiram incluir certos fatos da economia real, notadamente que a economia não se move em busca da maximização da satisfação da população mundial, mas é movida por interesses mesquinhos e particulares. Por isso, e desde então, terçã forças duas linhas antagônicas de pensamento: liberalismo e protecionismo.

Os protecionistas, ao contrário dos liberais, reconhecem que os mercados são muito imperfeitos e, portanto, defendem que os países defendam sua produção por meio diversos mecanismos, entre os quais as tarifas aduaneiras.

2.2 Fases históricas da política de exportação e de importação

No início, a primeira mercadoria brasileira, de interesse do rei português, era o pau-brasil.

³ Ricardo, David. Princípios de Economia Política e Tributação, cap. VII, p. 104. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

O trato (= negócio, comércio) da droga (= mercadoria) era arrendado a particulares. O primeiro arrendatário foi Fernam de Noronha, que recebeu permissão para explorar o pau-brasil, por 10 anos, em troca de pagar anualmente 4.000 ducados ao rei e enviar, a cada ano, 6 navios para reconhecerem 300 léguas das novas terras.

Do pau-brasil a produção da colônia passou para a cana-de-açúcar e, no século XVIII, para a exploração de ouro nas Geraes.

O comércio era centralizado nas mãos de Portugal, com cobrança de tributos tanto na importação como na exportação, e proibição de produção autônoma de mercadorias. Tratava-se do Pacto Colonial, ou Exclusivo Colonial, como defendido pelo bispo Azeredo Coutinho⁴, nascido no Brasil, mas leal aos interesses do Reino de Portugal:

"... é necessário que as colônias, de sua parte, sofram: 1) que só possam comerciar diretamente com a Metrópole, excluída toda e qualquer outra nação, ainda que lhes faça um comércio mais vantajoso; 2) que não possam as colônias ter fábricas, principalmente de algodão, linho, lã e seda, e que sejam obrigadas a vestir-se das manufaturas e da indústria da Metrópole"

Portugal lucrava três vezes: comprava barato, vendia caro e arrecadava tributos de importação e exportação. Mesmo assim os brasileiros procuravam atender aos próprios interesses, enfrentando a Coroa Portuguesa, e assim provocando reações como o alvará⁵ que, em 5 de janeiro de 1785, D. Maria I, rainha de Portugal, promulgou:

"Eu a rainha faço saber aos que este alvará virem: que sendo-me presente o grande número de fábricas e manufaturas que de alguns anos por esta parte se têm difundido em diferentes capitanias do Brasil, com grave prejuízo da cultura, e da lavoura, e da exploração de terras minerais daquele vasto continente; porque havendo nele uma grande, e conhecida, falta de população, é evidente que, quanto mais se multiplicar o número dos fabricantes, mais diminuirá o dos cultivadores; e menos braços haverá que se possam empregar no descobrimento, e rompimento de uma grande parte daqueles extensos domínios que ainda se acha inculta, e desconhecida. Nem as sesmarias, que formam outra considerável parte desses mesmos domínios, poderão prosperar, nem florescer, por falta do benefício da cultura, não obstante ser esta a essencialíssima condição com que foram dadas aos proprietários delas. E até nas terras minerais ficará cessando de todo, como já tem consideravelmente diminuído, a extração de ouro, e diamantes, tudo procedido da falta de braços, que devendo-se empregar nestes úteis e vantajosos trabalhos, ao contrário os deixam, e abandonam, ocupando-se de outros totalmente diferentes, como são as referidas fábricas e manufaturas. E consistindo a verdadeira e sólida riqueza nos frutos e produções da terra, os quais somente se conseguem por meio de colonos e cultivadores, e não de artistas e fabricantes. E sendo além disso as produções do Brasil as que fazem todo fundo e base, não só das permutações mercantis, mas da navegação e comércio entre meus leais vassallos habitantes destes reinos, e daqueles domínios, que devo animar, sustentar em benefício comum de uns e outros, removendo na sua origem os obstáculos que lhes são prejudiciais e nocivos.

Em consideração de todo o referido, hei por bem ordenar que todas as fábricas, manufaturas ou teares de galões, de tecidos, de bordados de ouro e prata, de veludos, brilhantes, cetins, tafetás, ou qualquer outra espécie de seda; de belbuts, chitas, bombazinas, fustões, ou de qualquer outra fazenda de linho, branca ou de cores; e de panos, droguetes, baetas, ou de qualquer outra espécie de tecido de lã; ou que os ditos tecidos sejam fabricados de um só dos referidos gêneros ou misturados, e tecidos uns com os outros; excetuando-se tão somente aqueles ditos teares ou manufaturas em que se tecem, ou manufaturam, fazendas grossas de algodão, que servem para o uso e vestuário

⁴ Coutinho, J J da C de Azeredo. Ensaio Econômico sobre o Comércio de Portugal e suas colônias. In: Obras Econômicas de J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho. (1724-1804). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966. [Primeira edição: 1794]

⁵ Extraído de Antonio Mendes Jr., Luiz Roncari & Ricardo Maranhão. Brasil história: texto e consulta, (volume 2 - Império). São Paulo: Brasiliense, 1977 pp. 54-5. Disponível em <http://www.webhistoria.com.br/arqdirfont1.html>. Acesso em 8 de agosto de 2006.

de negros, para enfardar, para empacotar, e para outros ministérios semelhantes; todas as mais sejam extintas e abolidas por qualquer parte em que se acharem em meus domínios do Brasil, debaixo de pena de perdimento, em tresdobro, do valor de cada uma das ditas manufaturas, ou teares, e das fazendas que nelas houver e que se acharem existentes dois meses depois da publicação deste; repartindo-se a dita condenação metade a favor do denunciante, se houver, e outra metade pelos oficiais que fizerem a diligência; e não havendo denunciante, tudo pertencerá aos mesmos oficiais."

Essa situação permaneceu até a vinda da família real para o Brasil, fugindo de Napoleão, quando o então Príncipe Regente, em Carta Régia⁶ de 28 de janeiro de 1808, determinou a abertura dos portos às nações amigas, leia-se, à Inglaterra:

"Conde da Ponte, do meu Conselho, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia. Amigo: Eu, o Príncipe Regente vos envia muito saudar, como aquele que amo. Atendendo à representação, que fizestes subir à minha Real Presença, sobre se achar interrompido e suspenso o comércio desta Capitania, com grave prejuízo dos meus vassallos e da minha Real Fazenda, em razão das críticas e públicas circunstâncias da Europa; e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta e capaz de melhorar o progresso de tais danos: sou servido ordenar interina e provisoriamente, enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias, o seguinte:

Primo: Que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportadas, em navios estrangeiros das Potências, que se conservam em paz e harmonia com minha Real Coroa, ou em navios dos meus vassallos, pagando por entrada vinte e quatro por cento, a saber: vinte de direito grossos, e quatro do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamento, porque até o presente se regulam cada uma das ditas Alfândegas, ficando os vinhos, águas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos, que até agora nelas satisfaziam.

Segundo: Que não só os meus vassallos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a benefício do comércio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e produções coloniais, a exceção do pau-brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por saída os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas Capitánias, ficando entretanto como suspenso e sem vigor todas as leis, cartas régias, ou outras ordens que até aqui proibiam neste Estado do Brasil o recíproco comércio e navegação entre meus vassallos e estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com zelo e atividade que de vós espero".

Poucos anos depois, em 1822 foi proclamada a Independência. No Império, os principais produtos de exportação eram café, açúcar, algodão e borracha. No início, açúcar em primeiro lugar (30%), café e algodão um pouco abaixo (20%), irrelevante a borracha. No final, café onipresente (60%), algodão e borracha na faixa dos 10% e o açúcar reduzido a meros 5%.

Participação dos Tributos Aduaneiros na Receita do Império⁷

	Receita Tributária	Receita Total
Imposto de Importação	71 %	59 %
Imposto de Exportação	13 %	11 %
Total	84 %	70 %

Sem produção interna, tanto devido ao Pacto Colonial, como também à pequenez do mercado interno, fruto da opção pelo trabalho escravo, a receita do Império era principalmente

⁶ Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, Volume IX. Disponível em <http://www.webhistoria.com.br/arqdirfont5.html>. Acesso em 8 de agosto de 2006.

⁷ Carluci, José Lence. Uma Introdução ao Direito Aduaneiro. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

aduaneira, tributando-se não apenas a importação, como também a exportação, pois antigamente defendia-se o imposto de exportação como algo que permitia arrecadar sem onerar o custo de vida da população local.

Em 1844, vitória dos protecionistas, a Tarifa Alves Branco aumentou a taxa alfandegária para os produtos importados, que passou a variar de 30 a 60%, conforme o produto. Aproveitando essa situação, o Barão de Mauá fundou diversas empresas, com por exemplo o estaleiro em Ponta da Areia. Entretanto, já em 1857, a Reforma Cotegipe, atendendo os interesses liberais do agronegócio, reduziu as tarifas, e três anos depois a Reforma Alves Ferraz jogou uma pá-de-cal na política protecionista.

Os agricultores argumentavam que as tarifas protecionistas encareciam os insumos que utilizavam, e portanto os produtos agrícolas que produziam, fazendo-os perder mercados e lucros.

Só na época Vargas, os protecionistas defensores da industrialização conseguiram sobrepujar os liberais defensores do país agrário-exportador, o que resultou na criação de grandes indústrias de base, como Petrobrás e Companhia Siderúrgica Nacional.

Seguiu-se a política de substituição de importações, sempre com aduanas protecionistas, até que Collor abriu, ou pior, escancarou o mercado nacional à concorrência externa.

Hoje o nosso comércio exterior encontra-se aberto, mas o Estado brasileiro tem feito esforços significativos no fomento das exportações e apoio aos exportadores.

3 Balanço de Pagamentos e Sistemas Cambiais

3.1 Balanço de Pagamentos

O **balanço de pagamentos** é o registro sistemático de todas as transações econômicas realizadas entre os residentes em determinado país e os residentes no resto do mundo, durante um período, usualmente um ano.

Por residentes entenda-se não só as pessoas naturais, mas também - e principalmente - as empresas.

O registro sistemático não é feito à mão, mas utilizando-se os diversos sistemas informatizados do governo, em especial o Siscomex, Sistema Integrado de Comércio Exterior, onde são registradas as declarações de importação e exportação, e o Sisbacen, Sistema do Banco Central, onde são registrados os contratos de câmbio. Esses registros utilizam códigos para classificar as operações, o que facilita a produção de estatísticas e a elaboração do balanço.

Com os dados do balanço pode ser avaliada a saúde internacional do país, o resultado das ações de política econômica, diagnosticados os problemas.

A **estrutura** do balanço de pagamentos, conforme estabelecido pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) é a seguinte, tendo como exemplo o balanço brasileiro de 1999, em milhões de dólares americanos:

TRANSAÇÕES CORRENTES			24.379-
Balança Comercial (FOB)		1.206-	
Exportações	48.011		
Importações	49.218-		
Balança de Serviços		25.212-	
Juros	15.168-		
Viagens internacionais	1.437-		
Fretes	2.804-		
Seguros	127-		
Lucros e dividendos	4.058-		
Outros serviços	1.618-		
Transferências Unilaterais		2.040	
Receitas	2.335		
Despesas	295-		
MOVIMENTO DE CAPITAIS			13.804
Investimentos		30.122	
Financiamentos		16.033	
Amortizações		51.905-	
Empréstimos		19.554	
Curto Prazo	8.409-		
Médio e Longo Prazo	27.963		
Ouro Monetário		...	
ERROS E OMISSÕES			165-
SALDO			10.740-

A balança comercial melhorou bastante, tendo registrado *superavits* expressivos, mas a balança de serviços continua sendo um sorvedouro de recursos. Os dados preliminares de 2003 indicam grande melhoria nas transações correntes:

TRANSAÇÕES CORRENTES			4.051
Balança Comercial (FOB)		24.831	
Exportações	73.085		
Importações	48.254-		
Balança de Serviços		23.640-	
Viagens internacionais	218		
Fretes	1.746-		
Seguros	436-		
Juros	13.020-		
Lucros e dividendos	5.640-		
Governo	151-		
Transferências Unilaterais		2.867	

Tanto no expressivo endividamento público e privado do País, como por diversos outros serviços: fretes, seguros, *royalties*, dividendos, lucro). Desde o quase desaparecimento da marinha mercante brasileira, passando pelo fluxo turístico exportador, notadamente para Disney, até a desnacionalização progressiva da economia, com venda de estatais e privadas para empresas estrangeiras, tudo é motivo para termos balança de serviços muito negativa.

As transferências unilaterais registram doações e remessas de imigrantes. Costuma ser favorável ao Brasil, pois somos exportador de mão-de-obra, pessoas que trabalham até ilegalmente no estrangeiro e remetem dinheiro para suas famílias. Além disso temos inúmeras ONGs no exterior que patrocinam atividades no País.

Na parte de movimento de capitais, há que se registrar o significado específico de investimento, financiamento e empréstimo. Investimento é capital de risco, não exigível, enquanto empréstimo é exigível e deve retornar quando do vencimento. Financiamento refere-se a financiamento de exportação ou importação, ou seja, o movimento inicial ocorreu em mercadoria; semelhante ao empréstimo, é exigível no vencimento.

3.2 Sistemas Cambiais

Câmbio é a troca de uma moeda por outra, necessária para o funcionamento do comércio internacional. Se importamos algo e temos que pagar a mercadoria em euros, é necessário trocarmos nossos reais pela moeda européia. O inverso ocorre nas exportações, ou quando um turista estrangeiro vem ao Brasil: sua moeda não deve ser utilizada nos pagamentos no nosso País, de modo que ele deve trocá-la, isto é, cambiá-la.

Taxa de câmbio é o preço, em moeda nacional, de uma unidade de moeda estrangeira.

Por **sistema cambial** entendemos o modo de evolução das taxas de câmbio. Existem dois modelos principais e opostos: o sistema de **câmbio fixo**, em que o governo define a taxa, e o de **câmbio flutuante**, em que ela flutua ao sabor da oferta e da procura. Entre esses sistemas, diversos outros, como de **bandas cambiais**, em que o câmbio pode flutuar entre dois valores fixados pelo governo, podem ser empregues.

Cada sistema oferece vantagens e desvantagens.

O câmbio fixo oferece credibilidade, pois os exportadores, importadores, investidores podem planejar com segurança e previsibilidade suas operações, o que incentivaria o comércio e o investimento internacionais. Também daria credibilidade à política antiinflacionária, ao subordinar as políticas monetária e fiscal ao objetivo de manter a estabilidade cambial.

Quando a taxa oficial afasta-se da que seria determinada pela oferta e procura, o regime de taxas fixas obriga o governo a queimar divisas para manter a oferta de moeda de moeda estrangeira ou instala-se o pernicioso câmbio "negro".

Além disso, se a taxa for fixada de modo a sobrevalorizar a moeda nacional, os recursos governamentais podem ser dilapidados no fornecimento de divisas para honrar importações, que crescem em prejuízo da indústria nacional.

O câmbio flutuante, pelo contrário, oferece flexibilidade; sua contrapartida é a falta de credibilidade do país que o utiliza, notadamente quando sob processos altamente inflacionários.

Funciona de modo auto-regulatório. Se aumentam as exportações, entram divisas, o que diminui o preço das moedas estrangeiras, incentivando as importações. Aumentando estas, há mais necessidade de divisas, o preço destas sobe, o que incentiva as exportações, num processo cíclico. Além disso, o mercado de câmbio pode ser afetado por ataques especulativos, que podem ser minimizados pela adoção de controles sobre a movimentação de capitais.

O governo também pode intervir no câmbio, comprando ou vendendo moeda, de modo a evitar oscilações excessivas do mercado.

A exacerbação da taxa de câmbio fixa é a "dolarização", onde a moeda nacional é substituída pela moeda norte-americana. Para fazer isso o país tem que possuir reservas suficientes para comprar toda a moeda em circulação. Existe a vantagem inicial de eliminar o risco cambial, uma vez que a moeda em circulação passará a ser a moeda mais aceita no mundo, mas não elimina os outros riscos, pois a moeda é apenas um dos elementos da saúde financeira de um país.

4 Estrutura governamental

O governo brasileiro está presente no comércio exterior por meio de diversos órgãos.

Cabe à **Câmara de Comércio Exterior** (CAMEX) formular, decidir e coordenar políticas e atividades relativas ao comércio exterior de bens e serviços, incluindo turismo. Objetiva, também, servir de instrumento de diálogo e articulação junto ao setor produtivo, para que a política de comércio exterior reflita as necessidades dos agentes econômicos.

Na implementação das políticas sobressaem três órgãos distintos e independentes: SECEX, SRF e BACEN.

A **Secretaria de Comércio Exterior** (SECEX) faz parte da estrutura do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) e está concentrada em Brasília e no Rio de Janeiro.

Atua exclusivamente no comércio exterior e tem como objetivos: 1) formular propostas de políticas e programas de comércio exterior e estabelecer normas necessárias à sua implementação; 2) propor medidas, no âmbito das políticas fiscal e cambial, de financiamento, de recuperação de créditos à exportação, de seguro, de transportes e fretes e de promoção comercial; 3) propor diretrizes que articulem o emprego do instrumento aduaneiro com os objetivos gerais de política de comércio exterior; 4) propor alíquotas para o imposto de importação; 5) participar das negociações em acordos ou convênios internacionais relacionados com o comércio exterior; 6) implementar os mecanismos de defesa comercial; e 7) apoiar o exportador submetido a investigações de defesa comercial no exterior.

As empresas têm mais contato com a SECEX na obtenção de autorizações para exportar ou importar produtos sensíveis, quando precisam abrir processos para se protegerem de práticas comerciais desleais de empresas estrangeiras (*dumping*, subsídios) e ainda quando são alvo de processos desse tipo no exterior.

A SECEX também analisa pedidos de estabelecimento de ex-tarifários.

A **Secretaria da Receita Federal** (SRF) pertence à estrutura do Ministério da Fazenda. Diferentemente da SECEX, atua em duas frentes: arrecadação de tributos federais e controle aduaneiro. Outra diferença: atua em todo o território nacional, com diversas unidades em cada estado da federação. No município do Rio de Janeiro, por exemplo, existe uma superintendência, quatro delegacias, duas alfândegas, uma inspetoria e diversas agências.

Em relação ao comércio exterior, seu papel relevante é o controle aduaneiro de veículos e mercadorias, não só nas fronteiras, mas em todo o território nacional, para arrecadar tributos e proteger a vida, o meio-ambiente, o patrimônio histórico e as práticas leais de comércio. Não controla a entrada e saída de pessoas, pois não são mercadorias.

O **Banco Central do Brasil** (BACEN) também faz parte do Ministério da Fazenda, tendo como missão assegurar a estabilidade do poder de compra da moeda e a solidez do sistema financeiro nacional, o que inclui a formulação e gestão da política cambial, na qual se inclui a fiscalização da movimentação de valores (divisas).

Está presente nos estados, mas não tem estrutura capilar, pois sua fiscalização é muito concentrada nos bancos. O controle sobre movimentação de divisas em espécie nas fronteiras foi delegada à SRF.

4.1 Outros órgãos e instituições

Outros órgãos governamentais também atuam no comércio exterior complementando as atividades da SECEX, como anuentes, analisando e concedendo (ou não) de licenças de importação ou exportação, ou mesmo verificando a mercadoria após desembarcada.

O **Ministério da Agricultura**, por meio de seu Serviço de Vigilância Sanitária, fiscaliza a qualidade das mercadorias importadas, como alimentos e sementes, para evitar o consumo

de produtos danosos à saúde ou e a transmissão de pragas que possam prejudicar a nossa lavoura.

O **Ministério da Saúde** tem serviço semelhante. Outros ministérios também participam em suas áreas de atuação.

O **Ministério dos Transportes** também tem papel importante, agora no controle dos veículos transportadores.

O **Instituto Nacional de Metrologia** (INMETRO), por exemplo, executa as políticas nacionais de metrologia e da qualidade, verifica a observância das normas técnicas e legais, no que se refere às unidades de medida, métodos de medição, medidas materializadas, instrumentos de medição e produtos pré-medidos; mantém e conserva os padrões das unidades de medida, de forma a torná-las harmônicas internamente e compatíveis no plano internacional. É o INMETRO quem responde pelo acompanhamento internacional de normas técnicas, de modo a evitar que sejam estabelecidas barreiras técnicas às nossas exportações.

O **Banco do Brasil** atua agressivamente no comércio exterior como banco comercial, e também presta serviços para a SECEX, na análise de licenças de importação, por exemplo.

O **BNDES** (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) atua no comércio exterior principalmente por meio de financiamentos à exportação.

A **APEX** (Agência de Promoção das Exportações) atua na formação das empresas exportadoras, oferecendo treinamentos e assessoria, assim como na divulgação de nossos produtos no exterior, até mesmo desenvolvendo marcas brasileiras.

4.2 Legislação aduaneira

A legislação brasileira é bastante vasta, composta por leis e atos administrativos.

Por leis entende-se a Constituição Federal, que define os princípios mais importantes e as normas mais gerais, as leis complementares, as leis ordinárias e os decretos legislativos.

Abaixo vêm os atos administrativos, isto é, decretos (do Executivo), resoluções, portarias, atos declaratórios, instruções normativas, todos emitidos pelo Poder Executivo, que não podem contradizer os atos superiores, isto é, as leis. Esses atos têm por objetivo dar eficácia às leis, complementando-as. Por exemplo, se a lei autoriza a importação, o ato administrativo vai definir o formato da declaração de importação, quem vai desembaraçá-la, ou seja, cuidar dos detalhes.

Um operador de comércio exterior precisa estar atento à legislação como um todo, mas em especial aos atos:

- da CAMEX, que definem políticas mais gerais e decidem sobre a aplicação de medidas de defesa comercial;
- da SECEX, que regulam em tese as operações que são autorizadas ou proibidas, segundo a conveniência da nação, por exemplo proibindo a importação de bens usados;
- do BACEN, que dispõe sobre as operações com moedas e o modo de as fazer;
- da Receita Federal, que formatam os processos de importação e exportação, os regimes aduaneiros, a cobrança de tributos.

Na esfera da Receita Federal sobressai o **Regulamento Aduaneiro** (RA), publicado por decreto e que consolida as leis de cunho aduaneiro e a tributária na parte referente ao comércio exterior. Isso explica porque os artigos do RA, em sua maioria, contêm referências a artigos de leis. Mas o RA sozinho não é suficiente, devendo o interessado se informar também dos demais atos administrativos de menor grau, como portarias e instruções normativas.

4.3 Hierarquia dos instrumentos legais

Trata-se de saber, em caso de conflito de normas, qual deve prevalecer. A hierarquia é a

definida pelas regras do Direito: Constituição, leis complementares, leis ordinárias, decretos, normas administrativas.

Alguns assuntos, como normas gerais tributárias, são reservados para leis complementares.

CF, art. 146. Cabe à lei complementar: I - dispor sobre conflitos de competência, em matéria tributária, entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios; II - regular as limitações constitucionais ao poder de tributar; III - estabelecer normas gerais em matéria de legislação tributária, especialmente sobre: a) definição de tributos e de suas espécies, bem como, em relação aos impostos discriminados nesta Constituição, a dos respectivos fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes; b) obrigação, lançamento, crédito, prescrição e decadência tributários; c) adequado tratamento tributário ao ato cooperativo praticado pelas sociedades cooperativas; d) definição de tratamento diferenciado e favorecido para as microempresas e para as empresas de pequeno porte, inclusive regimes especiais ou simplificados no caso do imposto previsto no art. 155, II, das contribuições previstas no art. 195, I e §§ 12 e 13, e da contribuição a que se refere o art. 239.

Outros, como instituição de tributos e aumento de alíquotas ou bases de cálculo, para leis ordinárias.

CF, art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios: I - exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça; ...

Entretanto, empréstimos compulsórios e o Imposto sobre Grandes Fortunas exigem lei complementar.

CF, art. 148. A União, mediante lei complementar, poderá instituir empréstimos compulsórios: I - para atender a despesas extraordinárias, decorrentes de calamidade pública, de guerra externa ou sua iminência; II - no caso de investimento público de caráter urgente e de relevante interesse nacional, observado o disposto no art. 150, III, "b".

CF, art. 153. Compete à União instituir impostos sobre: ... VII - grandes fortunas, nos termos de lei complementar.

As normas administrativas servem para detalhar as leis: definir formulários, rotinas, obrigações acessórias.

Os tratados internacionais são um capítulo à parte: firmados pelo Presidente da República e referendados pelo Congresso, que os aprova mediante decretos legislativos, podem ser então inseridos no ordenamento jurídico nacional por meio de decretos presidenciais.

CF, art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República: ... VIII - celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional; ...

CF, art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional: I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional; ...

Há divergências com relação à hierarquia entre tratados e leis. Entendo que tratado (ou melhor, o decreto que o insere no ordenamento), no ordenamento interno, revoga lei anterior e é revogado por lei posterior; no âmbito externo não é afetado, podendo, em caso de descumprimento, sujeitar o país a sofrer as retaliações nele previstas.

5 Marketing Internacional

5.1 Ambiente Global: diferenças culturais, políticas e legais

Uma das diferenças marcantes entre o comércio interno e o comércio internacional, é que no primeiro o ambiente é bastante familiar e no segundo ocorre exatamente o contrário.

No comércio interno tanto o vendedor como o comprador compartilham língua, hábitos e crenças, utilizam a mesma moeda e estão submetidos à mesma legislação. No comércio internacional tudo isso muda, cada um tem seus costumes, sua moeda, suas leis, que podem ter pouco ou nada em comum com os do parceiro comercial.

É verdade que no Brasil, com sua extensão territorial e sua história, apesar da língua ser a mesma, regionalismos podem dificultar a compreensão, com palavras sendo utilizadas com significados distintos e até mesmo opostos em regiões distintas; outras só são usadas em determinados locais, sendo desconhecidas fora deles.

Mesmo países pequenos podem sofrer de problemas semelhantes. São quatro as línguas oficiais na Suíça, na Espanha estão ressurgindo línguas perseguidas durante a ditadura franquista, no vizinho Paraguai há pessoas que só falam guarani.

Por outro lado, com a constituição e aprofundamento dos blocos econômicos, já temos uma moeda comum, o euro, sendo utilizadas em muitos países europeus, cujas legislações e tribunais particulares já estão subordinadas à legislação e tribunais comunitários.

Vemos coexistirem dois movimentos, a princípio antagônicos: por um lado a globalização, com a uniformização das regras de comércio, pela constituição de blocos econômicos e pela instituição de tratados comerciais cada vez mais amplos e detalhados; por outro a exacerbação das características locais, com a afirmação de nacionalidades e tradições.

O interessado em comerciar com o resto do mundo deve ter esse ambiente em mente e procurar compreender as diferenças culturais, políticas e legais que existem entre ele e seu parceiro internacional, de modo a que o negócio possa ser bom para ambos (senão não há negócio) e que surpresas desagradáveis não venham a acontecer.

Exemplo clássico é o da estrela de seis pontas tradicionalmente presente no rótulo de uma bebida nacional, que foi exportada para um país muçulmano, onde essa estrela tinha a conotação da Estrela de Davi, representativa de Israel, país adversário. É óbvio que o rótulo teve que ser mudado, mas com um pouco mais de compreensão dos hábitos do comprador não teria sido devolvida a primeira remessa, com os custos de frete envolvidos.

As normas técnicas internas também podem ser diferentes das utilizadas em nosso país, a legislação pode impor requisitos aos rótulos, enfim, são muitos detalhes a serem pensados com antecedência.

Os exportadores têm como apoio a Secretaria de Comércio Exterior, o Ministério das Relações Exteriores, as câmaras de comércio binacionais e outras empresas atuantes no comércio exterior, como bancos. Além disso é sempre bom enviar amostras do produto final, isto é, incluindo embalagem, para avaliação pelo comprador em perspectiva.

No sentido inverso, um importador brasileiro deve solicitar amostras e procurar conhecer as normas brasileiras, para verificar se a mercadoria em questão pode ser importada sem problemas.

5.2 Estratégia global e seleção de mercados

Uma empresa que queira exportar seus produtos precisa, primeiramente, selecionar os mercados que o possam consumir, eliminando os demais. Depois deverá refinar a pesquisa, verificando a concorrência existente nos mercados selecionados na primeira passagem, de modo a identificar os com melhor potencial. Finalmente passará a desenhar as estratégias

gias de conquista dos mercados selecionados, de modo a fazer com que os possíveis compradores se interessem em adquirir os seus produtos.

A primeira seleção é razoavelmente simples, dependendo de uma boa dose de bom-senso e de cultura geral. Neste momento deverão ser considerados cultura, clima, relevo, poder aquisitivo dos países, assim como as características das mercadorias. Exportar esquis de neve para Cuba, iate para o Paraguai ou barracas de praia para o Tibet não parece ser bom negócio, embora os moradores desses locais possam viajar e utilizar esses bens em outros lugares.

Escolhidos os países mais promissores podem ser feitas pesquisas de mercado com base em informações disponibilizadas por diversas instituições, até mesmo na internet, nas páginas do Ministério das Relações Exteriores, da Indústria, Comércio e Turismo, assim como podem ser consultadas as câmaras de comércio binacionais dos países em questão.

É verdade que pesquisas de mercado são instrumentos falhos, como bem ilustra uma história contada por Amaury Temporal, diretor do Centro Internacional de Negócios do Rio de Janeiro, acontecida numa das primeiras feiras internacionais em que participou. Lá havia um candidato a exportador de limões, limões lindos, perfeitos, e um candidato a exportador de cachaça. Ambos desanimadíssimos, sem receber uma proposta, sem ninguém se interessar pelos seus produtos. Resolveram se unir e promover um kit-cachaça. Sucesso total.

Mesmo assim, terminada a pesquisa inicial e selecionados os países alvo, resta saber como alcançar seus compradores. As estratégias dependerão de diversos fatores, inclusive do próprio produto a ser vendido. Patrocínio de eventos, participação em feiras, exposições e missões comerciais também podem ser alternativas interessantes. Tintas especiais para pintura artística poderão indicar a focalização de escolas de belas artes e outros centros artísticos, enquanto moda praia poderá sugerir contacto com cadeias de lojas de vestuário.

Essas alternativas devem levar em conta os futuros canais de distribuição, a capacidade de produção da empresa, os modais de transporte passíveis de serem utilizados, a distribuição geográfica do comprador final.

6 Gestão do Mercado & Planejamento

6.1 Técnicas de gestão de mercado (direta, indireta e mista)

As empresas podem gerir o mercado por meio de duas estratégias básicas, a direta e a indireta, bem como por combinação das duas.

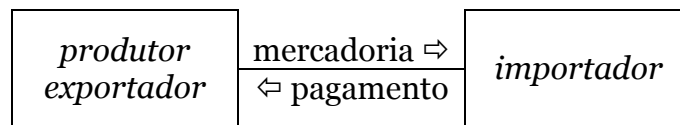
A **gestão direta** do mercado, a própria empresa contacta os seus clientes, por meio de estrutura montada para isso, utilizando filiais, escritórios, agentes, representantes, distribuidores no exterior. Tem como vantagem a eliminação de intermediários e o domínio de todo o processo mercadológico. A desvantagem é o custo de manutenção dessa estrutura.

A **gestão indireta** do mercado se dá por meio de outras empresas, que intermediam as vendas. Podem ser tradings, agentes de compra e venda. A vantagem é a diminuição dos custos, pois a remuneração dos intermediários será proporcional ao volume dos negócios, sem a necessidade de despesas fixas. A desvantagem é a perda ou não obtenção do controle do processo.

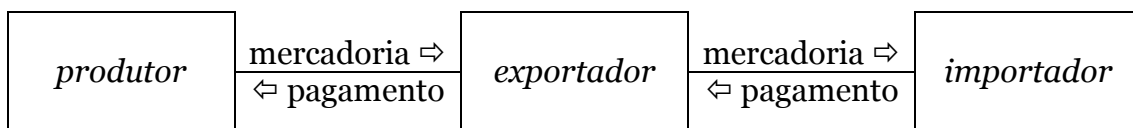
Gestão mista inclui ambas, por exemplo pela manutenção de escritórios em alguns países, cujo volume ou potencial de comércio o justifique, e contratação de terceiros para os outros mercados.

Com o desenvolvimento da Internet já pode ser feita a gestão direta sem qualquer estrutura no exterior, com venda direta ao consumidor, que acessa a página da empresa e nela faz seu pedido.

Não devemos confundir gestão direta ou indireta com exportação direta ou indireta. A **exportação direta** é aquela em que a compra e venda se dá entre o produtor e o consumidor:



Na **exportação indireta** o produtor vende a mercadoria para um intermediário, uma *trading company*, por exemplo, ou uma cooperativa, que por sua vez a exporta para o importador.



7 Contratos de compra e venda

7.1 Contratos de compra e venda

Os contratos internacionais de compra e venda podem ser extremamente detalhados ou resumirem-se a um mero pedido por telefone ou e-mail. O que determina o formato é, por exemplo, a complexidade do negócio sendo feito e a história anterior entre vendedor e comprador.

A encomenda de uma turbina para uma hidrelétrica poderá exigir negociação demorada e contrato detalhadíssimo. A compra de um livro pela internet é usualmente feita com um mero clicar em opções na página da internet do vendedor. Um distribuidor tradicional de bebidas finas importadas pode estar fazendo negócios com um determinado fornecedor há dezenas de anos, na verdade a primeira negociação se deu entre os pais ou avós dos atuais comprador e vendedor, de modo que um telefonema basta.

No entanto, como regra geral, os contratos de compra e venda internacionais se resumem a um pedido, uma fatura pró forma, uma confirmação e o envio da mercadoria junto com a fatura.

De alguma forma o vendedor e o comprador se comunicam e o vendedor fica sabendo do interesse do comprador por uma certa mercadoria em determinada quantidade.

De posse desses dados o vendedor envia para o comprador uma proposta formal, a fatura pro forma (*pro forma invoice*), que configura uma oferta firme dentro de um determinado prazo de validade. Neste momento o comprador não tem nenhuma obrigação, mas o vendedor tem a de cumprir o proposto se receber o de acordo do comprador.

Se o comprador não concordar com a proposta, informará ao vendedor seu descontentamento com as condições ofertadas, desistindo do negócio ou indicando as alterações que deseja sejam feitas.

Recebida a resposta negativa do comprador, o negócio deixou de existir. Se condicional, mas não do interesse do vendedor, este poderá fazer nova proposta, enviando nova pro forma, e o processo continua.

Caso o comprador tenha concordado com a proposta, o negócio está feito, e aí o comprador não mais poderá desistir. Se o comprador tiver concordado em termos, propondo alterações, e estas forem aceitas pelo vendedor, o negócio também está fechado. Basta agora o vendedor enviar a mercadoria e a fatura comercial (*invoice*), incluindo as alterações exigidas pelo vendedor.

Quanto à fatura é um documento relativamente simples e padrão, embora não tenha formato definido por nenhum acordo internacional. Deverá descrever a mercadoria, seu preço e condições de pagamento, identificar o vendedor e o comprador, especificar por conta de quem ficam as despesas de frete e seguro. É recomendado que a fatura utilize um Incoterm, visto a seguir, como meio de tornar mais claros e compreensíveis seus termos, mesmo que os costumes comerciais do vendedor e comprador sejam muito distintos.

7.2 Formação de preços

A formação de preços para exportação não é, em sua essência, distinta da formação de preços para o mercado interno. Da mesma forma, o preço deve permitir cobrir os custos e resultar em algum lucro para o vendedor. Da mesma forma, o preço sofre os constrangimentos da concorrência. Da mesma forma, o lucro pode ser sacrificado, o vendedor até mesmo pode incorrer em prejuízos em certas operações, seja no processo de aprendizado, seja para abrir um mercado, prejuízos esses que podem ser entendidos como investimentos.

O primeiro procedimento será avaliar os custos específicos da exportação, diferentes dos associados às vendas no mercado interno.

Um ponto fundamental a considerar é a embalagem, que usualmente deve ser mais resistente, tanto para enfrentar temperaturas extremadas, abaixo de zero nos porões das aeronaves, bastante altas dentro de cofres de carga nos navios, expostos dias ao sol inclemente. Além disso as embalagens são mais manipuladas, e necessitam conter mais informações, para permitir a compreensão de seus dizeres em outras línguas. Assim há que especificar as embalagens de exportação e verificar o custo associado.

O frete internacional também terá seu preço específico, que pode ser maior ou menor do que o frete interno, dependendo é claro da distância e modal de transporte. Certamente o frete de exportação de Porto Alegre para Montevidéu deve ser mais baixo que o de Porto Alegre para Manaus...

Além do frete devem ser consideradas as demais despesas com o despacho de exportação, desde a obtenção de documentos, tais como certificados de origem e Forms A, até ao próprio despacho, com a contratação de despachantes ou a criação de um setor na empresa para lidar com essa atividade.

Algumas dessas despesas podem correr por conta do importador, e conseqüentemente não farão parte do preço de exportação, conforme o Incoterm acordado entre as partes, mas o exportador deve procurar dominar todo o processo, buscando se possível entregar a mercadoria no depósito do importador.

Finalmente, devem ser recalculados os tributos incidentes, pois não só há isenções, não sendo pagos o IPI nem ICMS, como também gerando créditos presumidos para desonerar as exportações do PIS e da Cofins.

Feitos esses ajustes em relação ao preço interno, é obtido o preço internacional, que variará conforme o destino, em função das diferenças de frete.

O preço efetivamente cobrado poderá ser bastante diferente. Se a empresa nacional for muito competitiva, ela poderá tanto cobrar o preço final calculado pelos ajustes, como um preço superior e mesmo assim ainda inferior ao do mercado internacional, aumentando assim sua rentabilidade, que poderá ser reinvestida de modo a melhorar a qualidade e a eficiência do processo produtivo, antecipando os movimentos dos concorrentes.

Poderá também optar por iniciar as operações com um preço mais atraente que o que pretende aplicar a longo prazo, para oferecer um atrativo adicional em mercado onde é desconhecida.

De qualquer forma a empresa deve estar preparada para assumir despesas imprevistas, decorrente de decisões equivocadas, fruto da inexperiência, ou mesmo de fatores imponderáveis, de modo a não permitir que sua credibilidade possa ser arranhada em função de problemas na entrega.

7.3 Serviços para o comércio exterior

Nas exportações e importações as empresas podem utilizar pessoal próprio, verticalizando as operações, ou terceirizar algumas funções, contratando serviços especializados de terceiros. Quanto menor a empresa mais terceirizará, para evitar incorrer investimentos muito altos com treinamento especializado. Mesmo empresas grandes optam por terceirizar serviços que poderiam assumir, para não perder o foco da atividade principal.

Diversos são os profissionais ou empresas que prestam serviços para o comércio exterior. Veremos alguns.

O agente de comércio exterior procura criar os negócios, trabalhando para o exportador, em busca de compradores, ou para o importador, em busca de fornecedores. É usualmente remunerado por comissão sobre os negócios firmados.

O **agente de cargas** é quem angaria cargas para as empresas de transporte internacional. Em particular o **agente consolidador de cargas** contrata transportes de pequenas cargas de vários interessados, consolidando-as em uma única para o transportador. Assim um

cofre de carga pode ser partilhado por diversos exportadores, viabilizando transportes que de outra forma poderiam ser excessivamente caros.

Na operação de transporte propriamente dita temos vários profissionais que manipulam a carga, que podem ser **estivadores**, que movimentam a carga dentro dos navios, **conferentes**, que verificam a carga.

Antes e após o transporte da mercadoria ela pode ficar depositada em algum pátio ou armazém, sob a responsabilidade do **depositário**, empresa de depósito, que cobrará pelo serviço de armazenagem. O **fiel do armazém** é a pessoa física responsável pela integridade da mercadoria durante a estadia no depósito.

Além dessas empresas e desses profissionais, as empresas de comércio exterior também contam com bancos e corretores de câmbio, com corretores de seguro e a Seguradora Brasileira de Crédito à Exportação, com empresas de transporte aéreo, marítimo e terrestre, com os Correios e empresas de remessas expressas, com consultores em geral.

8 Transporte Internacional, logística e modais de transporte

8.1 Transporte

As mercadorias podem ser transportadas por diversos **modais**, a saber aéreo, terrestre (rodoviário, ferroviário) e aquático (marítimo, fluvial e lacustre).

Quando são usados vários modais, denomina-se **transporte intermodal**, a menos que um transportador se responsabilize pelo transporte total, emitindo um único conhecimento que amparará os diversos modais: neste caso trata-se de **transporte multimodal**.

As mercadorias também podem ser transportadas por outros meios: pelos **correios**, por empresa de **remessa expressa** (*courier*), como bagagem pelo viajante ou pelo próprio importador. Nesses casos o meio de transporte será respectivamente correios, courier, bagagem e meios próprios, mesmo que os correios enviem as malas postais por via aérea, ou que a bagagem seja de alguém que esteja fazendo um cruzeiro marítimo.

Existe também o transporte por **duto**, como o que permite o gás boliviano chegar ao Brasil.

Cada meio de transporte oferece vantagens e limitações.

O **transporte aéreo** apresenta como vantagens a rapidez e a segurança, mas é o mais caro de todos. O **rodoviário** é o mais flexível, pois é o único que pode ir à porta dos estabelecimentos do importador e do exportador, mas é também caro e oferece maiores riscos de roubo de carga e acidentes. O **ferroviário** já oferece preços muito mais em conta, mas no Brasil está pouco desenvolvido. O **aquaviário** é o mais econômico, mas ainda mais restrito em termos de locais de embarque: com o crescimento e encarecimento dos navios, são necessários portos mais profundos e bem aparelhados, o que está reduzindo ainda mais a quantidade de portos e linhas de navegação internacionais.

8.2 Conhecimento de carga

O **conhecimento de transporte** tem duas funções básicas: 1) contrato de transporte, estabelecendo o preço do serviço (frete), descrevendo mercadoria e trajeto (origem e destino) e 2) prova de propriedade da mercadoria.

O conhecimento de transporte também é conhecido como conhecimento de carga, ou ainda pelas siglas em inglês **BL** (*bill of lading*) e **AWB** (*air way bill*), respectivamente para os conhecimentos marítimo e aéreo.

Se houver necessidade de correção em algum conhecimento, seu emitente deverá fazer uma **carta de correção** dirigida à autoridade aduaneira do local de descarga, e apresentá-la até trinta dias após a formalização da entrada do veículo, acompanhada do conhecimento corrigido, desde que ainda não iniciado o despacho aduaneiro. Se aceita a carta de correção, o que depende da decisão da autoridade aduaneira, isso implicará em correção do manifesto.

O conhecimento de carga deverá identificar a unidade de carga em que a mercadoria por ele amparada esteja contida.

8.3 Frete

Frete (*freight*) é o valor cobrado pelo transporte da mercadoria. É calculado em função de diversos fatores, tais como peso, volume, valor da mercadoria e a natureza desta (perecível, frágil,...), tipo da embalagem, natureza do transporte.

O frete pode ser pago na origem, antes do início do transporte da mercadoria iniciar o transporte (**frete pré-pago** ou *prepaid*): é a modalidade mais econômica.

O frete também pode ser pago no destino, após o término da operação (**frete a cobrar**, *collect freight*).

O frete pode ainda ser pago parte na origem, parte no destino.

O valor do frete vai depender de diversos fatores: meio de transporte, distância, volume, peso, preço da mercadoria, e, é claro, da política de preços do transportador e das relações comerciais dele com o **embarcador** (quem contrata o transporte da mercadoria).

8.4 Controles sobre a carga

Inicialmente o transportador deve informar à Aduana quais cargas está transportando, assim como comunicar a existência, no veículo, de mercadorias ou volumes de fácil extravio. Para isso utiliza os seguintes documentos:

- conhecimentos de transporte, que descrevem cada carga e indica remetentes e destinatários;
- manifestos de carga, que relacionam os conhecimentos;
- declarações de bagagem dos viajantes, se exigidas por normas específicas;
- lista dos pertences da tripulação;
- lista de sobressalentes;
- lista de provisões de bordo;
- relação das unidades de carga vazias existentes a bordo;
- declaração de acréscimo de volume ou mercadoria em relação ao manifesto; e
- outras declarações ou documentos de seu interesse.

Em caso de embarcação procedente do exterior, a autoridade aduaneira do primeiro porto de atracação no País deverá ser informada antecipadamente, por escrito, da hora estimada da chegada, procedência, destino e, se for o caso, quantidade de passageiros.

Depois da chegada do veículo ao País e da prestação das informações sobre a carga, a Aduana emitirá o **termo de entrada**, somente após o que poderão ser efetuadas operações de carga e descarga.

As mercadorias descarregadas deverão ser registradas pelo transportador e pelo depositário.

Após concluídos os procedimentos fiscais, a autoridade aduaneira autorizará a saída da embarcação do porto, emitindo o **passê de saída**. Se for do interesse do transportador, mediante termo de responsabilidade, a autorização poderá ser feita antes de concluídos esses procedimentos.

Nos portos seguintes será exigido o passê de saída do porto da escala anterior.

8.5 Manifesto de carga

O **manifesto de carga** é um documento que relaciona todos os conhecimentos com mesmo local de carga e de descarga.

Cada manifesto deve conter a identificação do veículo e sua nacionalidade; o local de embarque e de destino das cargas; número de cada conhecimento; quantidade, espécie, marcas, número e peso dos volumes; natureza das mercadorias; consignatário de cada partida; data do seu encerramento; e nome e assinatura do responsável pelo veículo.

Carga embarcadas após encerrado o manifesto deverão ser incluídas em manifesto complementar, com as mesmas informações.

Para cada porto de descarga no território aduaneiro o navio deverá trazer tantos manifestos quantos forem os portos, no exterior, em que tiver recebido carga.

A não-apresentação de manifesto ou declaração de efeito equivalente, em relação a qualquer ponto de escala no exterior, será considerada declaração negativa de carga.

Omissão de volume em manifesto de carga, constante de conhecimento regularmente emitido, poderá ser suprida mediante apresentação da mercadoria sob declaração escrita do

responsável pelo veículo, antes que a autoridade aduaneira tome conhecimento da irregularidade.

A Aduana pode efetuar buscas no veículo, para verificar a correção das informações, e aplicar lacres nos compartimentos (cambusa, por exemplo) que contenham mercadorias de fácil extravio ou sobressalentes e provisões que excedam as necessidades do serviço de manutenção do veículo e de uso ou consumo da tripulação e dos passageiros. Os lacres serão retirados pela própria Aduana ou pela tripulação do veículo após sua saída do porto.

Em princípio, a carga deve ser desembarcada no porto para qual está manifestada. Se houver necessidade de desembarcá-la em outro porto, deve ser solicitada autorização à autoridade aduaneira do novo destino, que deverá comunicar o fato à unidade com jurisdição sobre o local para onde a mercadoria estava originalmente manifestada.

Se houver divergência entre manifesto e conhecimento, prevalecerá o indicado no conhecimento, podendo a correção do manifesto ser feita de ofício.

8.6 Abastecimento de veículos

Os veículos em viagem internacional podem necessitar de combustível, lubrificantes, peças de reposição, alimentos para a tripulação e passageiros.

Existem procedimentos especiais para atender às necessidades especiais dos veículos, permitindo que as empresas de transporte armazenem materiais estrangeiros (ver outros regimes aduaneiros), mas as empresas também podem atender às suas necessidades comprando no mercado externo, o que pode ser considerado exportação para consumo de bordo, quando pago em moeda estrangeira.

9 Embalagem

As mercadorias podem ser embarcadas a granel ou embaladas. As primeiras, como soja em grão, petróleo, gás, são colocadas em depósitos próprios dos veículos transportadores, tais como tanques e porões.

As demais são embaladas, para protegê-las e até como meio de venda. Perfumes, azeites, camisas, lápis de cor: são colocados em vidros, latas, caixas litografadas.

As embalagens devem obedecer aos hábitos culturais do importador. Um país islâmico em discórdia com Israel não verá com bons olhos uma estrela de seis pontas numa garrafa de cerveja brasileira, mesmo que essa estrela nada tenha a ver com a estrela de Davi.

Não devemos confundir embalagem com unitização.

9.1 Unitização e consolidação de carga

Ainda vemos, em quadros antigos, carregadores com sacos e caixas às costas, subindo e descendo dos navios. Hoje o processo é muito diferente: contentores são içados, grãos são carregados por correias transportadoras.

Unitização é a reunião de vários volumes em um volume só, como quando 20 caixas de liquidificadores são agrupados sobre um *pallet*. Se essas caixas contêm caixas de lápis de cor, então já houve uma operação de unitização anterior. **Desunitização** é a operação inversa, de separar as mercadorias.

Possivelmente as mercadorias serão unitizadas sucessivamente, em volumes cada vez maiores, de modo a atender as necessidades da cadeia de distribuição: volumes para atacadistas e para retalhistas.

Ovar ou **estufar** um contentor é carregá-lo com mercadorias. **Desovar** é a operação inversa. O contentor serve para unitizar as mercadorias, para que sejam carregadas de uma só vez, para protegê-las, e, principalmente, para facilitar a operação do navio.

Quando não há carga suficiente para um contentor, a carga pode ser, a critério do transportador, colocada dentro de um contentor de **conveniência**, juntamente com cargas de outros interessados.

Não se deve confundir essa operação com a de **consolidação** de cargas, operada por **NVOCC** (*Non-Vessel Operating Common Carrier*), transportador comum não proprietário de navio. Neste caso o transporte é contratado com um NVOCC, que emite o conhecimento de transporte, dito *filhote* (*BL house*), e o entrega para o embarcador. O NVOCC reúne diversas cargas e as entrega a outro transportador, que emite um conhecimento *master* (*BL master*), onde o NVOCC figura como embarcador e seu correspondente no outro país como consignatário. O correspondente recebe o conhecimento *master* e o desmembra, no destino, em novos filhotes.

Observe-se que o *master* não deve servir como prova da propriedade da mercadoria.

9.2 Armazenagem

A logística também deve se preocupar com a **armazenagem** da mercadoria nas diversas fases do transporte, e com os custos dessa armazenagem, cobrado em função do volume, do peso, do preço e de outras características das mercadorias, mas cobrado também em função do tempo de armazenagem.

O responsável pela mercadorias em um armazém é o **fiel do armazém**, pessoa da confiança do depositário.

10 Seguros

10.1 Seguro

O mundo oferece riscos de muitas naturezas: acidentes, furtos, faltas de pagamentos, incêndios, prejuízos que podem onerar muito os prejudicados, colocando em perigo até mesmo as possibilidades de sobrevivência de empresas. Uma alternativa pode ser a troca de prejuízos incertos e vultosos por despesas certas comparativamente pequenas.

Contrato de seguro é aquele pelo qual o segurado paga um prêmio ao segurador, para que este assuma determinados riscos sobre o objeto, com a obrigação de indenizar o beneficiário, até o valor da cobertura, quanto aos danos advindos de um sinistro.

Segurado é quem contrata o segurador, negocia com este as cláusulas do negócio, tais como quais riscos serão cobertos e qual o valor da cobertura, e paga o prêmio estipulado pelo segurador.

Objeto é o bem protegido.

Os **riscos** são as situações danosas, incertas ou certas mais de data incerta, previstas no contrato.

Prêmio é o preço do seguro, diretamente proporcional ao valor do objeto e inversamente proporcional à probabilidade de ocorrência dos riscos. É mais provável a perda de uma carga por causa de um acidente que por queda de raio, o que tornaria o prêmio do primeiro menor que do segundo. Também é mais provável a perda de uma carga por causa acidental que por guerra, mas neste caso as seguradoras podem colocar dificuldades à contratação do seguro, não pelo risco em si, mas devido ao fato que ocorrendo uma guerra, poderia ter que indenizar muitas cargas ao mesmo tempo, colocando em risco a própria sobrevivência.

Cobertura é o valor segurado, devendo guardar estreita relação com o valor do objeto. A cobertura não deve ser maior, pois o recebimento da indenização não deve configurar um lucro para o beneficiário, mas repor o dano. Se for menor, cobrirá parcialmente o objeto.

Sinistro é a ocorrência de um ou mais dos riscos previstos, dando causa ao **dano**, perda total ou parcial do valor do objeto.

Beneficiário é quem deve receber a indenização, podendo ser o segurado (seguro direto) ou outra pessoa (seguro indireto).

O contrato de seguro pode prever uma **franquia**, valor não indenizável pelo segurador, para evitar que este seja acionado para indenizar pequenos valores (com custos administrativos não necessariamente pequenos) e para incentivar a tomar as precauções adequadas para evitar a ocorrência de sinistros.

O contrato de seguro é provado por uma **apólice de seguro**, que poderá cobrir uma operação ou várias durante certo tempo. No primeiro caso a apólice será dita **simples** ou **avulsa**, no segundo **flutuante**, se o prazo for determinado e **aberta** se indeterminado.

Se a apólice contempla diversas operações ou objetos, o segurado deverá informar o segurador de cada ocorrência, fazendo a averbação dos dados de cada uma. O segurador por sua vez emitirá um **certificado de seguro**, comprobatório de cada operação, e calculará o prêmio a ser pago no período.

Não se deve confundir o parcelamento em prestações de prêmio único com as parcelas variáveis da apólice flutuante ou aberta.

10.2 Seguro da Mercadoria

O **seguro da mercadoria** objetiva indenizar o interessado por perdas e danos que possam ocorrer com as mercadorias durante o transporte.

Na negociação, exportador e importador deverão definir em que momento os riscos sobre a mercadoria serão transferidos de um para outro e se o vendedor deverá contratar algum seguro. Mas qualquer das partes, por sua conta, poderá contratar o seguro que desejar para se proteger de algum dano.

10.3 Seguro do Pagamento

Outro risco no comércio internacional é o comprador não pagar a mercadoria: pode ser reduzido com a exigência de pagamento antecipado ou de carta de crédito, mas os compradores podem não se interessar por negócios feitos nessas bases. Uma alternativa é a contratação de seguro contra a falta de pagamento.

No Brasil quem oferece esse tipo de seguro é a **SBCE** (Seguradora Brasileira de Crédito à Exportação), podendo cobrir riscos comerciais e políticos.

Por **risco comercial** entende-se o risco de o importador não pagar o que deve, por falência ou simples mora. **Risco político** compreende os "fatos do príncipe", atos governamentais do país do importador que impeçam a transferência do pagamento, como moratórias, confiscos, guerras.

A seguradora avalia a capacidade financeira do importador honrar seus compromissos (risco comercial) e de venham a acontecer problemas político-econômicos que o impeçam de fazer o pagamento (risco político). Com base nessa análise de risco define o prêmio do seguro ou desaconselha a venda, se o negócio for muito arriscado.

O seguro de crédito à exportação oferecido pela SBCE inclui três serviços interligados: a análise da capacidade financeira do importador, a cobrança e o seguro propriamente dito em caso de sinistro (falta de pagamento).

Total segurado é o valor total das exportações cujo seguro foi contratado.

Cobertura é a parcela, do valor segurado, que será indenizada, pela seguradora, em caso de sinistro. A cobertura é de 85% do valor segurado, para riscos comerciais (falência ou mora), e de 90%, para riscos políticos e extraordinários (moratória, guerra, confisco etc), ou seja, a franquias é de 15% no primeiro caso e de 10% no segundo, sobre o que o importador deixar de pagar.

Além do prêmio, à seguradora cobrará as análises cadastrais que visam avaliar o risco de cada importador.

11 Incoterms

Incoterms são siglas definidas pela Câmara de Comércio Internacional, que representam as condições de venda, definindo os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador quanto a fretes, seguros, movimentação em terminais, liberações em alfândegas e obtenção de documentos de um contrato internacional de venda de mercadorias.

11.1 Grupo "E": Partida

EXW - Ex Works | No Local de Produção (...local designado)

O exportador acondiciona a mercadoria na embalagem de transporte (caixa, saco) e a disponibiliza em seu próprio estabelecimento. Cabe ao importador estrangeiro adotar todos as providências para retirada da mercadoria do estabelecimento do exportador, transporte interno, embarque para o exterior, licenciamentos, contratações de frete e de seguro internacionais, etc. Não deve ser utilizado quando o importador não está apto para, direta ou indiretamente, obter os documentos necessários à exportação da mercadoria.

11.2 Grupo "F": Transporte internacional não pago

FCA – Free Carrier | Transportador Livre (...local designado)

O exportador entrega a mercadoria, desembarçada para exportação, aos cuidados do transportador internacional indicado pelo importador, no local designado do país de origem. Se a entrega ocorrer na propriedade do exportador, o exportador é responsável pelo embarque. Se a entrega ocorrer em qualquer outro lugar, o exportador não é responsável pelo desembarque. Cabe ao importador (importador) contratar frete e o seguro internacional.

FAS – Free Alongside Ship | Livre no Costado do Navio (...porto de embarque)

O exportador coloca a mercadoria ao longo do costado do navio transportador, no porto de embarque. O importador contrata o frete e o seguro internacionais. O exportador é o responsável pelo desembarço das mercadorias para exportação.

FOB – Free on Board (... named por of shipment) | Livre a Bordo (...porto de embarque designado)

A responsabilidade do exportador, sobre a mercadoria, vai até a transposição da amurada do navio, no porto de embarque, embora a colocação da mercadoria a bordo do navio seja também, em princípio, tarefa a cargo do exportador. O exportador é o responsável pelo desembarço das mercadorias para exportação.

O importador contrata o frete internacional. O exportador precisa conhecer qual o termo marítimo acordado entre o importador e o armador, a fim de verificar quem deverá cobrir as despesas de embarque da mercadoria.

11.3 Grupo "C": Transporte internacional pago

CFR – Cost and Freight | Custo e Frete (...porto de destino designado)

O exportador assume todos os custos anteriores ao embarque internacional, bem como a contratação do frete internacional, para transportar a mercadoria até o porto de destino indicado.

Os riscos por perdas e danos na mercadoria são transferidos do exportador para o importador ainda no porto de carga (como no FOB). A venda propriamente dita está ocorrendo no país do exportador.

O exportador desembarça as mercadorias para exportação.

CIF – Cost, Insurance and Freight | Custo, Seguro e Frete (...porto de destino designado)

O exportador tem as obrigações do "CFR" e, adicionalmente, que contratar o seguro marítimo contra riscos de perdas e danos durante o transporte. Como a negociação ainda está ocorrendo no país do exportador (a amurada do navio, no porto de embarque, é o ponto de transferência de responsabilidade sobre a mercadoria), o importador deve observar que no termo "CIF" o exportador somente é obrigado a contratar seguro com cobertura mínima. O exportador desembaraça as mercadorias para exportação.

CPT – Carriage Paid to | Transporte Pago até (...local de destino designado)

O exportador contrata o frete pelo transporte da mercadoria até o local designado. Os riscos de perdas e danos na mercadoria, bem como quaisquer custos adicionais devidos a eventos ocorridos após a entrega da mercadoria ao transportador, são transferidos pelo exportador ao importador, quando a mercadoria é entregue à custódia do transportador. O exportador desembaraça as mercadorias para exportação.

CIP – Carriage and Insurance Paid to | Transporte e Seguros Pagos até (...local de destino)

O exportador tem as obrigações definidas no "CPT" e, adicionalmente, arca com o seguro contra riscos de perdas e danos da mercadoria durante o transporte internacional. O importador deve observar que no termo "CIP" o exportador é obrigado apenas a contratar seguro com cobertura mínima, posto que a venda (transferência de responsabilidade sobre a mercadoria) se processa no país do exportador. O exportador desembaraça as mercadorias para exportação.

11.4 Grupo "D": Chegada

DAF - Delivered at Frontier | Entrega na Fronteira (...local designado)

O exportador completa entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, em um ponto da fronteira indicado e definido de maneira mais precisa possível. A entrega da mercadoria ao importador ocorre em um ponto anterior ao posto alfandegário do país limítrofe. Usualmente empregado quando a modalidade de transporte é terrestre (rodoviária ou ferroviária).

DES - Delivered Ex Ship | Entrega a Partir do Navio (...porto de destino designado)

O exportador entrega a mercadoria a bordo do navio no porto de descarga, assumido todos os custos e riscos durante a viagem internacional. O importador providencia a retirada da mercadoria do navio e o desembarço para importação.

DEQ – Delivered Ex Quay | Entrega a Partir do Cais (...porto de destino designado)

O exportador entrega a mercadoria no cais do porto de destino nomeado. O exportador tem obrigação de levar a mercadoria até o porto de destino e desembarcar as mercadorias no cais. Os riscos e os custos são transferidos do exportador para o importador a partir da "entrega" no cais do porto de destino. As mercadorias devem ser entregues por transporte marítimo ou hidroviário interior ou multimodal, no desembarque do navio no cais (atraca-douro) no porto de destino.

DDU - Delivered Duty Unpaid | Entrega Direitos Não Pagos (...local de destino designado)

O exportador entrega a mercadoria tiver no local designado do País de destino final, não desembaraçada para importação. Todos os riscos de perdas e danos são assumidos pelo exportador até a entrega no local designado, à exceção de impostos, taxas e demais encargos oficiais incidentes na importação e dos custos e riscos do desembarço de formalidades alfandegárias.

DDP – Delivered Duty Paid | Entrega Direitos Pagos (...local de destino designado)

O exportador entrega a mercadoria no local designado do País de destino final, desembarcada para importação. O exportador assume todos os riscos e custos, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação.

O termo "DDP" não deve ser utilizado quando o exportador não está apto para, direta ou indiretamente, obter os documentos necessários à importação da mercadoria.

11.5 Cuidados

As condições estão divididas nas modalidades qualquer e aquaviário. Um Incoterm da modalidade qualquer pode ser utilizado para transporte marítimo, mas o inverso não é verdadeiro.

Modalidade	Sigla	Descrição
Qualquer	EXW	Ex Works (... local)
	FCA	Free Carrier (...local)
	CPT	Carriage Paid To (... destino)
	CIP	Carriage and Insurance Paid To (... destino)
	DAF	Delivered At Frontier (... local)
	DDU	Delivered Duty Unpaid (... destino)
	DDP	Delivered Duty Paid (... destino)
Aquático	FAS	Free Alongside Ship (... porto de embarque)
	FOB	Free On Board (... porto de embarque)
	CFR	Cost and Freight (... porto de destino)
	CIF	Cost, Insurance and Freight (... porto de destino)
	DES	Delivered Ex Ship (... porto de destino)
	DEQ	Delivered Ex Quay (... porto de destino)

Além de se dever tomar o cuidado ao especificar o Incoterm na negociação - e na fatura, é claro - não devemos esquecer de adaptar as declarações. Assim, uma exportação *ficta* não pode ser FOB, pois não haverá transporte marítimo.

12 Pagamento e câmbio

Na negociação da compra e venda internacional deverão ser definidos não só o preço como também o prazo de pagamento, a forma de remessa do numerário, a forma de cobrança e previsto o câmbio.

12.1 Prazos de pagamento

O pagamento pode ser pago antecipadamente, à vista, a prazo.

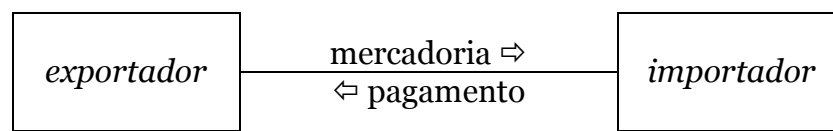
O pagamento costuma ser antecipado nos casos em que o comprador não tem credibilidade perante o vendedor, quando o comprador financia o vendedor e quando a mercadoria é fabricada sob encomenda com grande prazo de fabricação (por exemplo, navios, turbinas hidrelétricas).

No pagamento a prazo o vendedor da mercadoria financia o importador, o que pode ser um diferencial de vendas, mas aumenta o risco do exportador.

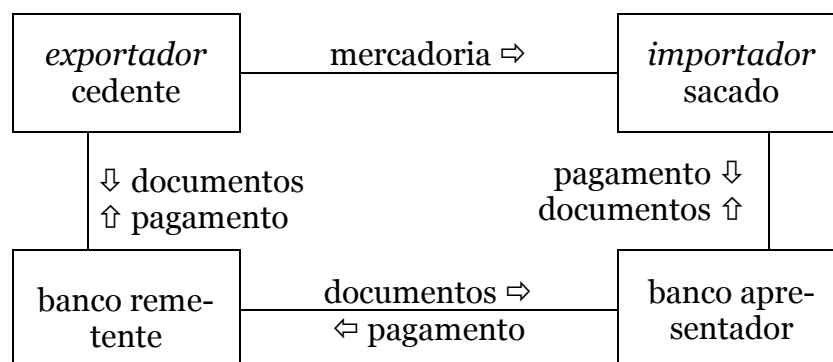
12.2 Formas de pagamento e cobrança

São muitas as modalidades, que deverão ser escolhidas tendo em vista o grau de confiança mútua existente entre exportador e importador.

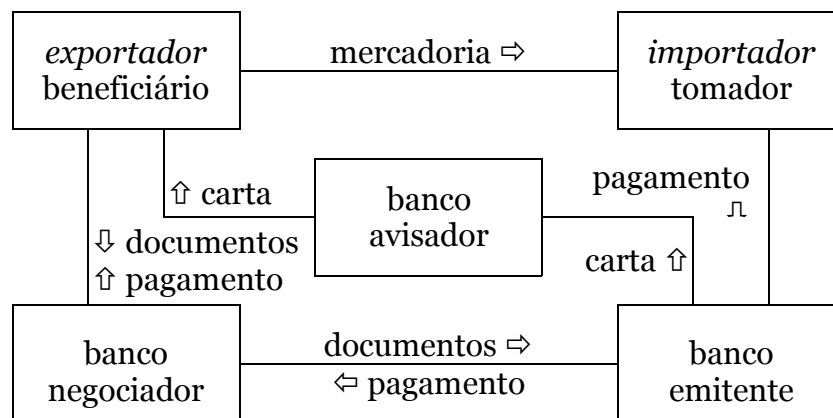
A **remessa simples** consiste no envio, pelo importador, de uma ordem de pagamento favorecendo o exportador. É a modalidade bancária mais econômica, mas o exportador depende totalmente da iniciativa do importador.



Na **cobrança documentária** o exportador envia instruções de cobrança, junto com a documentação da mercadoria para um banco no país do importador. Quando o importador paga ou aceita uma letra de câmbio, o banco entrega a documentação para o importador, que só aí pode desembaraçar a mercadoria.



Carta de crédito é um contrato emitido por banco do país do comprador pelo qual o banco se compromete a pagar a importação. Quando o vendedor envia a mercadoria, entrega os documentos ao banco do seu país, que os confere e envia ao banco pagador. Se houver alguma discrepância, não há obrigatoriedade de ser efetuado o pagamento.



O **cartão de crédito** é utilizado para valores pequenos, usualmente na venda direta a consumidores finais, mas também pode ser utilizado em negócios mais vultosos entre empresas. O comprador pode autorizar a utilização do seu cartão (pela Internet, por exemplo) ou apresentá-lo pessoalmente em uma loja (usualmente joalharias) que opere com cartão de crédito internacional em moeda estrangeira (o pagamento é feito em moeda conversível).

Vale postal também costuma ser usado para valores pequenos, mas não é possível enviar vale postal para todos os países. O importador se dirige aos correios do seu país, envia um vale para o importador que já recebe o pagamento em sua própria moeda. É semelhante à remessa simples.

O pagamento em **moeda nacional** é admitido em certas localidades de fronteira, caso contrário é vedada. Quando um turista compra algo numa loja e paga em reais, é uma compra normal, interna.

12.3 Câmbio

A invenção da **moeda** veio facilitar a circulação de mercadorias, pois serve como unidade de valor e como intermediária das trocas, além de servir como reserva de valor.

Cada país tem sua moeda. Nas compras e vendas internacionais comprador e vendedor operam com moedas diferentes, cada qual com a moeda do seu país. Assim o preço é estabelecido em uma delas ou até em uma terceira, e depois as moedas têm que ser trocadas, pois, salvo exceções, cada um deve ficar com as moedas dos próprios países.

Câmbio é a troca da moeda nacional por moeda estrangeira, e vice-versa. **Arbitragem**, um pouco diferente, é a troca de uma moeda estrangeira por outra.

Divisas são as disponibilidades que os países têm em moeda estrangeira. No Brasil, para controlar as divisas, o BACEN controla de perto as operações de câmbio e as restringe a bancos e casas de câmbio por ele autorizadas.

Contrato de câmbio, é a formalização obrigatória das operações de compra e venda de moeda estrangeira, entre uma pessoa (física ou jurídica) e um estabelecimento autorizado a operar com câmbio. Segue modelo e normas do BACEN.

Se o valor da operação não exceder o equivalente a US\$ 10,000.00 (dez mil dólares norte-americanos), o câmbio poderá ser efetuado de modo simplificado, com **boleto de câmbio**.

A operação pode ser de **compra** ou **venda** de moeda estrangeira, sob a ótica do banco, isto é, compra quando o banco adquire divisas, venda quando as vende.

Isso pode fazer um pouco de confusão. O exportador vende mercadorias e recebe divisas, e as vende para o banco, que as compra: o contrato de câmbio de exportação, uma venda, é por conseguinte um contrato de compra, sob o ponto de vista do banco.

Com base na motivação da operação de câmbio, o banco deverá solicitar a documentação comprobatória, seguindo orientações do BACEN. Se o câmbio for simplificado, não será necessária a entrega dessa documentação, mas ela deverá ser guardada por cinco anos pelo exportador ou importador.

O Banco Central controla a movimentação de divisas envolvida com o comércio exterior pela **aplicação do câmbio**, que é a vinculação de um contrato de câmbio ao despacho de importação ou exportação.

Contrato de câmbio não pode ser aplicado a despacho simplificado, cujo câmbio deve ser efetuado também pelo modo simplificado.

13 Modalidades de Financiamento

13.1 Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC)

Empréstimo a exportador, efetuado como adiantamento sobre o valor previsto de exportações a serem realizadas, tendo como objetivo financiar a produção.

O valor pode ser o preço integral da mercadoria a ser exportada, na condição de venda.

O prazo máximo é de 360 dias, data limite para que ocorra a exportação.

O custo é o da taxa Libor, acrescido de *spread*, incidentes sobre o valor em moeda estrangeira, convertidos em reais pela taxa de câmbio do dia do débito, na data de contratação (antecipado) ou na data de vencimento do saque entregue.

O empréstimo pode ser garantido pelo contrato de câmbio de exportação ou por outro meio, a critério da instituição financeira.

Não ocorrendo a exportação, o ACC será convertido em uma operação de crédito em moeda nacional, devendo o exportador arcar com todos os custos pertinentes de uma operação de crédito em moeda nacional, o que o encarece bastante, fruto da diferença entre as taxas praticadas nas duas modalidades.

Um erro comum é o estabelecimento de um prazo irreal para o embarque, ou financiamento de uma venda improvável, pois o cancelamento do contrato é muito oneroso.

O ACC poderá ser combinado com ACE, elevando o prazo máximo do empréstimo para até 540 dias.

13.2 Adiantamento sobre Cambiais Entregues (ACE)

Empréstimo ao exportador, em moeda nacional, após o embarque das mercadorias, amparado na efetiva entrega de cambiais, isto é, de títulos de crédito firmados ou aceites pelo importador, à instituição financeira.

Pode ser financiado até 100% do valor do contrato de câmbio de exportação, pelo prazo de até 180 dias.

O custo é o da taxa Libor, acrescido de *spread*, incidentes sobre o valor em moeda estrangeira, convertidos em reais pela taxa de câmbio do dia do débito, na data de contratação (antecipado) ou na data de vencimento do saque entregue.

O principal é pago na data de vencimento do saque: a instituição financeira retém o valor pago pelo investidor para liquidação. Caso o importador não efetue o pagamento, o valor correspondente do principal será debitado da empresa, convertido em reais.

Diversas garantias podem ser oferecidas: as cambiais, Seguro de crédito à exportação, ou outra a critério da instituição financeira.

Não é obrigatório que o ACE seja precedido do ACC, mas se o for, ambos deverão ser contratados na mesma instituição financeira.

O erro no ACE também é a informação de prazo impossível de ser cumprido.

13.3 Programa de Financiamento às Exportações (Proex)

Financiamento ao exportador (*supplier's credit*) ou ao importador (*buyer's credit*) de bens e serviços brasileiros, realizado com recursos do Tesouro Nacional.

Pode ser financiado até 85% do valor da exportação, em qualquer modalidade Incoterm.

O índice de nacionalização do bem determina o percentual financiável. Se igual ou maior a 60%, o PROEX financia até 85% do valor exportado. Se inferior, utiliza-se a fórmula: (índice de nacionalização + 40%) x 85%.

Exemplo: para nacionalização de 30%, teremos $(30\% + 40\%) \times 85\%$, ou seja $70\% \times 85\%$, resultando em 59,5% financiável.

Os prazos máximos variam conforme a mercadoria ou serviço exportado. As mercadorias devem constar de lista positiva; os serviços precisam ser aprovados pelo Comitê de Crédito às Exportações (CCEX).

13.4 BNDES-exim Pré-embarque

Financiamento ao produtor, na fase pré-embarque, da produção dos bens passíveis de apoio pelo BNDES, que apresentem índice de nacionalização, em valor, igual ou superior a 60% (sessenta por cento). As operações serão realizadas por meio de instituições financeiras credenciadas.

A exportação pode ser realizada por empresa comercial exportadora (*trading company*), mas os recursos serão transferidos diretamente ao fabricante.

A taxa de juros é a soma do custo financeiro, mais o spread do BNDES, mais o spread da instituição financeira. O custo financeiro, para as micro, pequenas e médias empresas, pode ser a TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo) ou a LIBOR semestral, acrescida da variação do dólar norte-americano. Para as grandes empresas, é a variação de uma cesta de moedas. O spread do BNDES é de 1,0% ao ano, para as primeiras e de 3,0% ao ano, para as grandes, podendo ser reduzida para 2,5% em certos casos. Finalmente, o spread da instituição financeira é negociado entre a instituição e o exportador, limitada a 4% ao ano se a operação for garantida pelo Fundo de Garantia para a Promoção da Competitividade (FGPC), destinado a facilitar o acesso ao crédito das micro, pequenas e médias empresas.

O prazo total é de até 18 meses, não podendo o último embarque ultrapassar o prazo de 12 meses e a liquidação da operação, 6 meses. Em certos casos, em função do ciclo de produção do bem, os prazos de financiamento e de embarque poderão ser estendidos a 30 e 24 meses, respectivamente.

Pode ser financiado até 100 % do valor FOB, excluída a comissão de agente e eventuais pré-pagamentos. Há uma lista positiva de produtos financiáveis.

As garantias devem ser negociadas entre a instituição financeira e o exportador.

A mercadoria não pode ter sido financiada por ACC.

Um erro frequente é o exportador não liquidar o empréstimo após receber o pagamento.

13.5 BNDES-exim Pré-embarque Curto Prazo

Difere do anterior no prazo: até 6 meses para embarque e liquidação. O pagamento é no prazo previsto, mesmo que o exportador receba antes o pagamento do importador.

13.6 BNDES-exim Pré-embarque Especial

Este financiamento visa o incremento das exportações, ou seja, se uma empresa já exporta 10 milhões e pretende exportar 15, o BNDES financia a diferença, cinco milhões.

O spread do BNDES é de 20% ao ano, mas será reduzido em função do percentual de realização do incremento de exportação.

Exemplo: a empresa tomou os cinco milhões de empréstimo, à taxa de 3%. Exportou o mesmo que no período anterior, a taxa passa a 20%. Aumentou dois milhões: paga a taxa original (3%) sobre a parcela cumprida, e pode alongar o prazo de pagamento dessa parcela; sobre a parcela não cumprida (três milhões), a taxa é aumentada (conforme o percentual de não cumprimento) e o prazo de 12 meses não é alongado.

O prazo total é de até 12 meses, podendo ser estendido para 30 meses, relativamente à parcela financiada do incremento previsto, comprovadamente realizada.

A comprovação é por meio de consulta ao sistema Alice, da Secretaria de Comércio Exterior, com acesso ao BNDES autorizado previamente pelo exportador. Esse sistema é alimentado pelo Siscomex e fornece estatísticas de exportação e importação.

O não cumprimento das metas de incremento de exportações tornam os empréstimos mais caros.

13.7 BNDES-exim Pós-embarque

Este financiamento é à exportação já embarcada, com índice de nacionalização, em valor, igual ou superior a 60%. O exportador pode conceder financiamento ao importador e se financiar pelo BNDES, descontando os títulos de crédito (notas promissórias ou letras de câmbio) emitidos pelo importador, ou cedendo os direitos creditórios (cartas de crédito) relativos à exportação.

O prazo pode ser até de 12 anos.

14 Regulação Aduaneira

A Regulação Aduaneira, ou Controle Aduaneiro, é o controle promovido pelo Estado sobre a entrada e saída de mercadorias do território nacional.

A Organização Mundial das Aduanas (*World Customs Organization - WCO*) é uma organização internacional, à qual o Brasil é filiado, que tem como objetivos harmonizar as práticas aduaneiras dos países membros, propiciar apoio técnico às aduanas nacionais menos desenvolvidas, coordenar ações entre as aduanas, de modo a desenvolver o controle aduaneiro das nações.

Segundo a Organização Mundial das Aduanas, o controle aduaneiro tem as seguintes finalidades:

- arrecadação de direitos aduaneiros e impostos;
- proteção da sociedade;
- proteção do meio-ambiente;
- coleta de informações estatísticas;
- imposição das regras comerciais;
- facilitação do comércio;
- proteção da herança cultural.

Arrecadar tributos continua sendo objetivo aduaneiro, mas tem que conviver com outros de importância equivalente.

Arrecadação de tributos e proteção da sociedade, do meio-ambiente e da herança cultural indicam controles que podem dificultar o comércio, o que exige inteligência na ação e compromisso entre controle e liberalização.

No Brasil as funções aduaneiras estão, como vimos, distribuídas entre diversos órgãos, principalmente Secretaria da Receita Federal e Secretaria de Comércio Exterior, mas não só. O IPHAN tem um papel importante na proteção da herança cultural, o IBAMA na proteção do meio-ambiente, e assim por diante. Como quem cuida da fronteira é o sistema de controle aduaneiro da Secretaria da Receita Federal, todos os demais órgãos com ela se integram nesse mister.

Para cumprir tais objetivos, a legislação aduaneira prevê procedimentos para permitir a entrada ou a saída de mercadorias - os despachos aduaneiros de mercadorias - que incluem a declaração detalhada das mercadorias pelos interessados, exportadores e importadores, a sua verificação documental e física por parte da Administração.

Esses procedimentos variam, de modo a adequar-se às necessidades da sociedade, de modo a combinar eficácia (obtenção dos resultados desejados) com eficiência (economia de recursos). Nesse diapasão os procedimentos para despacho de bagagens são diferentes daqueles para grandes volumes de mercadorias.

Além disso, no intuito de impedir ou dificultar a prática de crimes, tais como o contrabando, diversas normas regulam o transporte de mercadorias, definem restrições à movimentação de veículos, como aquela que impede que dois navios fundeiem próximos um do outro, de modo a impedir que ocorra transbordo de mercadoria sem o devido acompanhamento aduaneiro.

14.1 Jurisdição aduaneira

Jurisdição aduaneira significa competência para prestar os serviços aduaneiros e exigir o cumprimento da legislação que regula o comércio exterior, ou seja, de aplicar administrativamente essas normas e de exigir os tributos cabíveis.

Nesse sentido, jurisdição se afasta do conceito dado à palavra pela Ciência do Direito, qual seja o de dizer o direito (*juris + dicção*), prerrogativa do Poder Judiciário.

Podemos entender **jurisdição** como o poder, decorrente da soberania do estado, de conhecer e decidir certos negócios. Nesse sentido temos que precisar a espécie de negócio, quem a exercita, a sua natureza.

A jurisdição "administrativa" aduaneira se estende por todo o **território aduaneiro**, que por sua vez compreende todo o território nacional (RA, arts. 2º e 3º), o que não poderia ser de outro modo, uma vez que a legislação aduaneira é federal e não contempla - nem pode - discriminações entre os estados federados.

A **jurisdição aduaneira** é exercida pela União, por meio da Secretaria da Receita Federal, mais especificamente pelo seu sistema aduaneiro, sobre as operações de comércio exterior, isto é, sobre o ingresso ou saída de mercadorias do território nacional, mais precisamente do território aduaneiro, e tem caráter administrativo, sujeita portanto ao controle judicial.

A **zona primária** é uma parte do território aduaneiro, constituída por áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local nos portos alfandegados, aeroportos alfandegados e pontos de fronteira alfandegados.

A **zona secundária** compreende o restante do território aduaneiro, incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo. Nela pode se demarcar, pelo Ministro de Estado da Fazenda, a **zona de vigilância aduaneira**, na orla marítima ou na faixa de fronteira, nas quais a permanência de mercadorias ou a sua circulação e a de veículos, pessoas ou animais ficarão sujeitas às exigências fiscais, proibições e restrições que forem estabelecidas.

No intuito de permitir maior controle, o território aduaneiro está dividido em duas partes, a zona primária, onde se situam os locais de entrada e saída do País, e a zona secundária, que consiste no restante do território.

Que pontos de entrada e saída são esses? Os portos alfandegados, os aeroportos alfandegados e os pontos de fronteira alfandegados.

Nem todos os portos são alfandegados: somente o são aqueles destinados a receber navios oriundos ou destinados ao exterior, ditos navios de longo curso, por oposição aos de cabotagem, que só percorrem portos brasileiros.

Navio que cumpre a rota Rio Grande - Manaus - Rio Grande é de cabotagem, conquanto um que faça Rio Grande - Montevidéu - Rio Grande será de longo curso, mesmo que essa rota seja muito mais curta que aquela!

De forma semelhante, apenas alguns aeroportos são alfandegados, para que possam receber aviões de linhas internacionais.

Como exemplos, o Aeroporto Santos Dumont não é alfandegado enquanto o do Galeão o é.

Os pontos de fronteira alfandegados são aqueles locais de passagem onde é permitido o tráfego rodoviário entre o Brasil e os países vizinhos.

Como ponto comum de portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados está a presença da Aduana brasileira, um dos serviços da Secretaria da Receita Federal.

Como a jurisdição aduaneira engloba todo o território aduaneiro, que por sua vez se estende por todo o território nacional, é possível à fiscalização aduaneira realizar *blitzes* em estradas, no intuito de estancar a entrada ilícita de mercadorias vinda de Ciudad del Leste, trazidas por levadas de "sacoleiros".

14.2 Terminais alfandegados

Não só portos e aeroportos internacionais são alfandegados, ou seja, são controlados pela Aduana, mas também terminais, sejam portuários e aeroportuários, dentro dessas áreas, como também retroportuários (portos secos), na zona secundária.

Os terminais alfandegados destinam-se à armazenagem, sob controle aduaneiro, de mercadorias importadas ou para exportar, ou mesmo submetidas a regimes aduaneiros especi-

ais, tais como o "Regime de Entrepósito Aduaneiro" e o "Regime de Depósito Alfandegado Certificado", que serão vistos posteriormente, nas aulas 4 e 5.

Note-se que o conceito de alfandegamento varia: nos portos e aeroportos indica que neles é possível a entrada e saída de veículos oriundos e destinados ao exterior; nos terminais que neles é possível armazenar mercadorias de importação ou exportação. Assim, num porto alfandegado teremos terminais alfandegados, mas a cantina não o será, pois ela não se destina a operações de comércio exterior.

14.3 Controles de mercadorias e veículos

Para verificar o cumprimento das normas administrativas e arrecadar os impostos eventualmente devidos, a administração aduaneira estabelece procedimentos a serem seguidos pelos importadores, exportadores, transportadores e depositários, objetivando garantir que as mercadorias transitem e permaneçam sob controle aduaneiro.

Assim várias exigências são feitas sobre a movimentação de veículos e de mercadorias, bem como sobre a necessidade de prestação de informações, tais como apresentação de manifestos de carga.

No passado as exigências eram somente físicas e documentais, mas com o advento e popularização da informática, diversos sistemas foram sendo desenvolvidos e interligados, de modo que hoje existe um controle físico e outro virtual, ambos em paralelo, de modo a dificultar sobremaneira a subtração de mercadorias ao controle aduaneiro.

Entre os sistemas podem ser citados: o Siscomex, nas diversas versões, para desembarços de importação, exportação, trânsito; o Mantra, para controle de cargas; o Mercante, do Ministério dos Transportes, para controle da arrecadação de AFRMM.

14.4 Controle aduaneiro de veículos

O objeto do controle aduaneiro é a entrada e a saída de mercadorias do país. Como a maior parte das mercadorias necessita ser transportada por algum veículo, a atenção da Aduana alcança os veículos que demandam o país ou dele saem, não tanto pelos veículos em si (embora também sejam mercadorias), mas principalmente por transportarem mercadorias.

Nos locais onde se realizam operações de carga e descarga de mercadorias, ou embarque e desembarque de passageiros, procedentes do exterior ou a ele destinados, a administração aduaneira tem precedência sobre os demais órgãos que ali exerçam suas atribuições.

Há situações em que mercadorias ingressam ou saem do território sem a utilização de qualquer meio de transporte - basta pensarmos em pessoas que vivem nas fronteiras terrestres - mas qualquer veículo permite o transporte de quantidades muito mais significativas de em uma só viagem que uma pessoa a pé.

Assim pode ser explicado o controle de veículos: facilita o controle de suas cargas.

14.5 Alfandegamento

A primeira restrição é a que determina que o tráfego internacional passe por determinados locais, os portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, de modo a racionalizar a estrutura de fiscalização.

Se um navio em viagem internacional pudesse ancorar em qualquer porto, a Aduana teria que estar estruturada em todos eles, à espera que em algum momento pudesse chegar a portar um veículo vindo do exterior. Considerando que os pequenos veleiros oceânicos nem precisam de porto, a estrutura aduaneira teria que cobrir toda a costa.

Restringindo-se o acesso aos **portos alfandegados**, a estrutura pode ser concentrada nos mesmos, permitindo oferecer um serviço mais eficiente.

Existem locais alfandegados a título permanente, como o Porto do Rio de Janeiro, mas, para atender a situações conjunturais, como férias, eventos internacionais, outros locais podem ser alfandegados por prazo determinado.

Além disso existem os **portos secos**, locais alfandegados no interior do país, onde também podem ser realizadas operações de comércio exterior, facilitando a logística dos transportes. As mercadorias transitam entre os locais alfandegados sob controle aduaneiro, utilizando o regime de trânsito.

Mesmo nos locais autorizados, um veículo em viagem internacional não poderá ser colocado próximo a outro qualquer, de modo que permita o transbordo de mercadorias ou pessoas, sem autorização específica ou prevista em lei.

Essa norma, apesar de ser aplicada aos veículos, busca, na realidade, o controle das mercadorias. As exceções são óbvias: prestação de socorro, transporte de passageiros entre navio e porto quando ancorado ao largo.

14.6 Controle Aduaneiro de Mercadorias

Vimos, em capítulo precedente, que a Aduana tem diversos objetivos, os quais explicam os controles que exerce sobre os veículos, com fim último de controlar mercadorias, para impor e cobrar direitos aduaneiros; proteger a sociedade, a herança cultural e o meio-ambiente; coletar informações estatísticas; exigir a observância de regras comerciais; tudo sem atrapalhar o comércio.

Nesse sentido, mercadorias **nacionais** e **nacionalizadas** são segregadas das **estrangeiras** e **desnacionalizadas**, de modo a ser possível fiscalizar a transição entre esses dois pólos, permitindo assim o alcance dos diversos objetivos.

Como verificar uma a uma as mercadorias seria demorado e caro, prejudicando o fluxo do comércio, há necessidade de procedimentos que reduzam esse trabalho a níveis aceitáveis de compromisso entre rapidez, segurança e custo, tendo sido adotados procedimentos simplificados para operações menos sensíveis, bem como aplicação de diferentes níveis de conferência por critérios aleatórios e dirigidos de seleção.

A diversidade e complexidade do comércio exterior também acarreta a adoção de diversas rotinas, adaptáveis a casos particulares, ou melhor, a classes distintas de operações, tais como fornecimento de frutas e legumes para alimentação das tripulações dos navios de longo curso e embarque de grandes quantidades de soja.

Outras necessidades, como despacho de mercadorias para exportação ainda no estabelecimento do produtor, como no caso de produtos congelados que são estufados em contentores frigorificados na própria fábrica, levam à criação de regimes aduaneiros especiais - no caso o trânsito aduaneiro - de modo a adaptar a operação da Aduana às especificidades do mercado e às necessidades da logística, numa parceria benéfica ao desenvolvimento econômico da sociedade.

14.7 Tipos de Mercadorias

Em princípio, toda mercadoria deve ser submetida a controle aduaneiro, independentemente de sua destinação, de seu valor, da maneira como é transportada. Controles precisam ser desenhados de modo a impedir a entrada de narcóticos e a saída de obras de arte que pertencem ao patrimônio histórico brasileiro.

É claro que existem exceções. O Brasil pode enviar - e envia - coleções para serem expostas temporariamente em museus no exterior, assim como uma universidade de medicina pode ser autorizada a importar narcóticos para utiliza-los em experimentos científicos.

Algumas modalidades de mercadorias possuem tratamentos diferenciados, como bagagens, amostras comerciais.

14.8 Despachante

As pessoas físicas, por si mesmas, e as empresas, por meio de seus funcionários (com carteira assinada) ou dirigentes, podem cuidar dos trâmites aduaneiros de suas mercadorias.

Se desejarem nomear alguém para fazer isso por elas, suas escolhas têm que recair em **despachante aduaneiro**, profissional credenciado pela Secretaria da Receita Federal para representar pessoas e empresas perante a Aduana, nas atividades referentes a despacho aduaneiro.

Ajudante de despachante aduaneiro é profissional, também credenciado pela Receita, que pode auxiliar despachantes aduaneiros em algumas de suas tarefas.

As **comissárias de despacho** são empresas que prestam esse serviço, por meio de seus próprios despachantes.

15 Regimes Aduaneiros

Regime aduaneiro é o modo pelo qual a mercadoria é importada ou exportada. O regime comum é aquele usual, do dia-a-dia, a título definitivo, com pagamento integral dos tributos cabíveis.

Os regimes especiais são os demais, como aqueles de tributação simplificada (correio e courier, bagagem) e os suspensivos.

Em determinadas situações o Estado pode exigir prestação de garantias em função dos tributos suspensos. Essa garantia pode ser formalizada por depósito, seguro aduaneiro, fiança.

15.1 Trânsito Aduaneiro

Por conveniência dos interessado (exportador ou importador), por restrições físicas impostas pela não existência de equipamentos, ou ainda por falta de espaço nos depósitos alfandegados de fronteira, as mercadorias podem ser movimentadas de um recinto alfandegado para outro, com suspensão do pagamento de tributos, sob controle aduaneiro, sendo para isso utilizado o regime aduaneiro especial de **trânsito aduaneiro**.

O sistema Siscomex Trânsito não só serve para controlar o trânsito em si como também para atualizar a localização da mercadoria. Assim, se uma mercadoria ingressou no País pelo porto de Paranaguá, ela será inserida no MANTRA daquele local. Se o interessado providencia sua remoção para um porto seco em Curitiba, o sistema Siscomex Trânsito dará baixa no controle de presença de mercadorias de Paranaguá e inscreverá a mercadoria no sistema de Curitiba, após o que a declaração de importação poderá ser formulada no novo local.

15.2 Importação Temporária

Como o próprio nome indica, na importação temporária, por costume denominada **admissão temporária**, a mercadoria estrangeira permanece no país por um período determinado, para depois retornar ao exterior.

Na **admissão temporária com suspensão de tributos**, a mercadoria entra no País, por um certo tempo, sem pagamento de tributos e depois retorna. Exemplos: bagagem de residente no exterior, obras de arte para exposições.

Na **admissão temporária para utilização econômica**, a mercadoria entra no País, por um certo tempo para ser utilizado com fim econômico, paga os tributos proporcionalmente ao tempo de permanência e depois retorna.

Na **admissão temporária para aperfeiçoamento ativo**, a mercadoria entra no País, sem pagamento de tributos, para ser aperfeiçoada, isto é, para sofrer algum processo de industrialização, reparo, restauração e depois retorna (na mesma classificação fiscal).

No regime de **drawback** a mercadoria entra no País para ser utilizada no processo de industrialização de outra mercadoria que será exportada. O tributo não será pago. A mercadoria exportada outra, caso contrário estaríamos falando de Admissão Temporária para aperfeiçoamento ativo!

O **regime de Importação de petróleo bruto e seus derivados (REPEX)** permite a importação de petróleo bruto e seus derivados, com suspensão do pagamento de impostos, para posterior exportação, no mesmo estado em que foram importados

Finalmente, a **importação de insumos para industrialização sob encomenda (RECOM)** permite a importação, sem cobertura cambial, com suspensão do pagamento do imposto sobre produtos industrializados, de chassis, carroçarias, peças, partes, componentes e acessórios, insumos destinados a industrialização por encomenda de produtos classificados nas posições 8701 a 8705 da Nomenclatura Comum do Mercosul.

15.3 Repetro

O **Repetro**, regime aduaneiro especial de exportação e de importação de bens destinados às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e de gás natural, permite, conforme o caso, a aplicação aos bens destinados às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e de gás, bem como às máquinas e aos equipamentos sobressalentes, às ferramentas e aos aparelhos e a outras partes e peças destinados a garantir a sua operacionalidade, dos seguintes tratamentos aduaneiros: (1) exportação, com saída ficta do território aduaneiro e posterior aplicação do regime de admissão temporária, no caso de bem de fabricação nacional, vendido a pessoa sediada no exterior; (2) exportação, com saída ficta do território aduaneiro, de partes e peças de reposição destinadas aos bens já admitidos no regime aduaneiro especial de admissão temporária; e (3) importação, sob o regime de drawback, na modalidade de suspensão, de matérias-primas, produtos semi-elaborados ou acabados e de partes ou peças, utilizados na sua fabricação.

15.4 Exportação temporária

A exportação temporária permite a saída, do País, com suspensão do pagamento do imposto de exportação, de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionada à reimportação em prazo determinado, no mesmo estado em que foi exportada. Equivale ao inverso da admissão temporária. São raros os casos de imposto de exportação: a importância deste regime é não haver cobrança de Imposto de Importação no retorno.

A modalidade **exportação temporária para aperfeiçoamento passivo** permite que a mercadoria seja submetida a operação de transformação, elaboração, beneficiamento ou montagem, conserto, reparo ou restauração, no exterior, e sua posterior reimportação, sob a forma do produto resultante, com pagamento dos tributos sobre o valor agregado.

15.5 Entrepósitos e depósitos

O regime de **Entrepósito Aduaneiro** permite a armazenagem de mercadoria estrangeira em recinto alfandegado de uso público ou em feira, congresso, mostra ou evento semelhante, realizado em recinto de uso privativo, previamente alfandegado para esse fim, com suspensão do pagamento dos impostos incidentes na importação.

O **Entrepósito Industrial sob controle informatizado (RECOF)** permite a importação, com ou sem cobertura cambial, com suspensão do pagamento de tributos, sob controle aduaneiro informatizado, mercadorias que, depois de submetidas a operação de industrialização, sejam destinadas a exportação. Semelhante ao *drawback* na finalidade.

O **Depósito Especial** permite a estocagem de partes, peças, componentes e materiais de reposição ou manutenção, com suspensão do pagamento de impostos, para veículos, máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, estrangeiros, nacionalizados ou não.

O **Depósito Afiançado (DAF)** permite a estocagem, com suspensão do pagamento de impostos, de materiais importados sem cobertura cambial, destinados à manutenção e ao reparo de veículos pertencentes a empresa autorizada a operar no transporte comercial internacional, e utilizadas nessa atividade, assim como para provisões de bordo de empresas estrangeiras de transporte marítimo ou aéreo.

O **Depósito Alfandegado Certificado (DAC)** permite considerar exportada, para todos os efeitos fiscais, creditícios e cambiais, a mercadoria nacional depositada em recinto alfandegado, vendida a pessoa sediada no exterior, mediante contrato de entrega no território nacional e à ordem do adquirente.

O **Depósito Franco** permite a armazenagem de mercadoria estrangeira para atender ao fluxo comercial de países limítrofes com terceiros países.

15.6 Loja Franca

Permite a loja instalada em zona primária de porto ou de aeroporto alfandegado vender mercadoria nacional ou estrangeira a passageiro em viagem internacional, contra pagamento em cheque de viagem ou em moeda estrangeira conversível.

15.7 Zona Franca de Manaus

A **Zona Franca de Manaus** é uma área de livre comércio de importação e de exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário, dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância a que se encontram os centros consumidores de seus produtos.

As **Áreas de Livre Comércio** são áreas sob regime fiscal especial, estabelecidas com a finalidade de promover o desenvolvimento de áreas fronteiriças específicas da Região Norte do País e de incrementar as relações bilaterais com os países vizinhos, segundo a política de integração latino-americana.

16 Regimes Aduaneiros (cont.)

16.1 Discricionaridade

As decisões das autoridades administrativas podem ser vinculadas ou discricionárias.

A decisão é **vinculada** quando não há espaço para avaliação subjetiva por parte da autoridade, ela deve seguir estritamente o disposto na legislação, sem utilizar qualquer juízo de conveniência e oportunidade.

Como exemplo está o desembaraço aduaneiro de importação de mercadorias: se o importador cumpriu a legislação, preencheu corretamente os formulários adequados, recolheu os tributos previstos, apresentou os documentos necessários, a autoridade deverá desembaraçar as mercadorias.

A decisão é **discricionária** quando a autoridade administrativa, além de verificar o correto cumprimento do mandamento legal, deve fazer juízo subjetivo de valor sobre a conveniência e oportunidade da decisão, ou seja, pode concordar ou não com a solicitação do administrado.

Como exemplos temos justamente os regimes aduaneiros especiais, cuja autorização é uma prerrogativa da autoridade, que poderá, a seu exclusivo arbítrio, não a conceder.

É evidente que a não concessão deve ser fundamentada em considerações pertinentes, não pode o administrador se fundar em parâmetros estranhos ao caso, caso em que a decisão deixaria de ser discricionária e tornar-se-ia **arbitrária**.

16.2 Condições

No esteio da discricionariedade da decisão de conceder um regime aduaneiro especial, são condições básicas a situação do administrado perante a administração, tais como situação tributária regular e inexistência de pendências relativas a outros regimes aduaneiros anteriormente concedidos.

16.3 Prazos

Cada regime aduaneiro é concedido por um prazo determinado, prorrogável ou não. Mesmo os regimes concedidos automaticamente, como o da bagagem do viajante, seja na entrada (admissão temporária), seja na saída (exportação temporária) possuem prazos determinados, quais sejam, os das durações das respectivas viagens.

O não cumprimento do prazo - por óbvio - implica em aplicação de penalidades. A aplicação dessas penalidades é, infelizmente, muito freqüente, em decorrência da insuficiente troca de informações entre despachantes e empresas e, também, da pouco nítida divisão de responsabilidades entre ambos.

16.4 Extinção do Regime

A forma usual de extinção de um regime aduaneiro é a aquela justamente para a qual o regime foi criado. Por exemplo, a exportação temporária é um regime que permite a saída de mercadoria do país por um dado prazo; logo, a forma canônica de extinção do regime é precisamente o retorno da mercadoria.

Outras formas estão previstas, tais como transferência para outro regime, destruição da mercadoria sob controle aduaneiro, entrega da mercadoria à Fazenda Nacional.

Primeira observação: um regime aduaneiro é qualificado pelas suas condições E pelo beneficiário. Logo, troca de beneficiário implica em transferência de regime.

Segunda observação: a família de regimes de importação temporária prevê a devolução da mercadoria (ou de seu produto, como no caso do *drawback*) para o exterior, não para o país de onde veio a mercadoria admitida temporariamente.

17 Impostos, Encargos e Gravames

17.1 Um pouco de História

Os povos antigos arrecadavam tributos das populações dominadas e por meio de cobrança a seus próprios habitantes. Esta podia recair sobre a propriedade territorial, como no Egito, mas o usual era sobre a importação de mercadorias. O povo hebreu tinha o dízimo, mas a importância econômica dessa modalidade de cobrança era limitada.

Com a derrocada do Império Romano do Ocidente, surge o feudalismo e com ele diversas formas de tributos locais, estabelecidos pelos senhores em seus respectivos feudos. A corvêia, por exemplo, era a exigência de trabalho obrigatório dos servos nas terras do senhor, em geral três dias por semana. A talha era paga com parte de produção. Em espécie poderiam ser pagas taxas pelo uso de pontes e estradas. O Igreja também cobrava seu quinhão, o dízimo.

O feudalismo termina com a criação dos estados nacionais, que estabeleceram outras formas de arrecadação, em substituição àquelas locais que vigoraram no período anterior. Para isso criaram serviços de cobrança. Muitos tributos passaram a ter caráter nacional, mas com a produção interna quase de subsistência, a maneira mais fácil de arrecadar era pela imposição de tributos sobre a circulação de mercadorias pelas fronteiras.

O Brasil Colonial conheceu toda a sorte de tributos, como o quinto do ouro, que veio a ser o elemento deflagrador da revolta de Tiradentes, quando ficou claro que Portugal faria uma derrama, isto é, cobraria os tributos que julgava em atraso. O tributo mais importante, no entanto, era o aduaneiro, tanto na importação como na exportação.

No Império a arrecadação aduaneira continuou mantendo a primazia, respondendo por 84% da receita tributária e por 70% da receita total.

Na República os tributos aduaneiros entraram em declínio com o início da industrialização. O mercado interno começou a se desenvolver e aos poucos outras formas de cobrança puderam ser instituídas e ganhar volume: tributos sobre patrimônio, renda e circulação interna de mercadorias.

Hoje a arrecadação aduaneira representa cerca de 4% da arrecadação total.

17.2 Conceito e Finalidade

Conceito de tributo: "Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada" (CTN, art. 3º).

Segundo Mário Henrique **Simonsen**, "os sistemas tributários modernos costumam estruturar-se com três objetivos: primeiro, o objetivo meramente fiscal de arrecadar recursos para cobrir as despesas públicas; segundo, o objetivo social, de melhorar a distribuição de renda e de riqueza; e, finalmente, o objetivo funcional de orientar a poupança, a produção e os investimentos, procurando corrigir as imperfeições do mercado".

Usualmente atribui-se duas finalidades ao tributo: (1) **fiscal**, arrecadar recursos e (2) **extra-fiscal**, intervir na economia, incentivando ou restringindo atividades, nas diversas modalidades indicadas nas citações acima.

O tributo é dito **parafiscal** quando beneficia entidade outra que não um dos níveis de governo, como, por exemplo, Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Conselho Federal de Medicina (CFM), etc.

As **normas constitucionais** sobre tributação encontram-se nos artigos 145 a 162, no Título VI - Da Tributação e do Orçamento, Capítulo I - Do Sistema Tributário Nacional, da Constituição Federal.

17.3 Princípios e Garantias Constitucionais

As **garantias constitucionais** encontram-se principalmente nos artigos 150 a 152, Seção II - Das Limitações do Poder de Tributar. São regras que limitam o avanço do poder público sobre o bolso do contribuinte.

Pelo "**Princípio da Legalidade Tributária**", o Estado só pode exigir tributo que tenha sido estabelecido por lei em sentido estrito, ou seja, Constituição Federal, lei complementar e lei ordinária. Se o tributo não for estabelecido por lei, carecerá de compulsoriedade (legalidade estrita).

CF, art. 150, I: Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça.

Existem exceções parciais: é possível ao Poder Executivo alterar as alíquotas do II, IE, IPI e IOF.

A cobrança de tributos é compulsória, independe da vontade do contribuinte, que tem de se curvar ao império do Estado e entregar a quantia exigida. Para que essa espécie de violência não seja excessiva, o Estado deve limitar seu apetite às condições econômicas do contribuinte, de modo que cada um contribua na proporção de suas disponibilidades, de sua capacidade de pagar. Trata-se do "**Princípio da Capacidade Contributiva**".

CF, § 1º: Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.

O "**Princípio da Isonomia**", ou "**Princípio da Igualdade Tributária**", veda a concessão de privilégios para uns contribuintes, em prejuízo dos demais.

CF, art. 150, II: Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos.

Este princípio não impede o estabelecimento de isenções, suspensões e mesmo anistias. Os critérios têm que ser neutros e justificáveis.

Conforme o "**Princípio da Irretroatividade Tributária**", a lei não pode tributar fatos ocorridos no passado, do contrário os contribuintes não poderiam planejar suas ações e estariam sujeitos a cobranças para as quais poderiam não ter separado os recursos necessários.

CF, art. 150, III, a: Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios cobrar tributos em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado.

Entretanto a lei pode afetar os fatos passados, como por exemplo, modificando os critérios de fiscalização.

Segundo o "**Princípio da Anterioridade Tributária**", também denominado "**Princípio da Não-Surpresa Tributária**", além de não poder tributar os fatos do passado, a lei também não pode tributar os fatos que ocorram no mesmo exercício financeiro em que for publicada, para dar tempo à sociedade de planejar suas ações, tendo em vista os efeitos tributários que essas ações podem acarretar.

CF, art. 150, III, b: Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios cobrar tributos no

mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou.

Há alguns tributos que não estão submetidos a este princípio.

O "**Princípio da Anterioridade Nonagesimal**" é uma variante do anterior. Pode acontecer que uma lei que aumente ou institua tributo venha a ser publicada no último dia do ano. Pelo princípio da anterioridade tributária o tributo poderia vir a ser cobrado no dia seguinte, o primeiro do ano. Para garantir um intervalo mínimo, é exigido o transcurso de 90 dias entre a publicação e o início da cobrança.

CF, art. 150, III, c: Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios cobrar tributos antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea b; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003).

Existem exceções.

Além de respeitar a capacidade econômica do contribuinte, o Estado não pode tributá-lo com o intuito de confiscar seu patrimônio: o tributo é necessário como fonte de recursos para o Estado (que deverá retornar retribuir em serviços para a sociedade), mas não deve representar um ônus excessivo para os contribuintes. Trata-se do "**Princípio do Não-Confisco Tributário**".

CF, art. 150, IV: Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios utilizar tributo com efeito de confisco.

Finalmente, os tributos também não devem ser meios de impedir ou restringir a liberdade de circulação de pessoas e mercadorias entre os diversos pontos do País. É o "**Princípio da Liberdade de Tráfego**".

A cobrança de ICMS no transporte não configura violação a esse princípio, desde que razoável, semelhante à tributação de outros serviços. O pedágio está especificamente ressalvado, ou seja, a Constituição considera que a cobrança de pedágio não limita o tráfego.

CF, art. 150, V: Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público.

17.4 Conceitos

Para compreendermos um tributo qualquer, é necessário que dominemos um certo vocabulário.

Sujeito ativo é o credor do tributo determinado por lei, ou seja, quem ficará com a receita arrecadada. É quase sempre a Fazenda Pública, seja ela a da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal, tendo como exceções os tributos parafiscais.

Sujeito passivo é o devedor, ou seja, quem o deve pagar, seja o próprio contribuinte ou um responsável.

Fato gerador é a situação prevista em lei como necessária e suficiente para a ocorrência do tributo.

Base de cálculo é um valor determinado pela lei, que tem relação com o fato gerador, sobre o qual deverá ser aplicada uma **alíquota** para ser obtido o valor do imposto a ser recolhido.

A **data de ocorrência** do fato gerador é bastante importante: define qual a legislação aplicável, pois deve ser a legislação em vigor nessa data, assim com a data de vencimento da obrigação tributária.

Os tributos são classificados em impostos, taxas, contribuições.

Imposto é tributo cujo fato gerador independe de qualquer atividade estatal específica relativa ao contribuinte, ou seja, o contribuinte deve pagá-lo mas não deve esperar nada em troca, senão a utilização criteriosa dos recursos arrecadados nas atividades governamentais em geral.

Na **taxa** o fato gerador deve ser o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição. Na taxa de emissão de passaporte o contribuinte em princípio recebe seu passaporte, e só paga a taxa se o requerer.

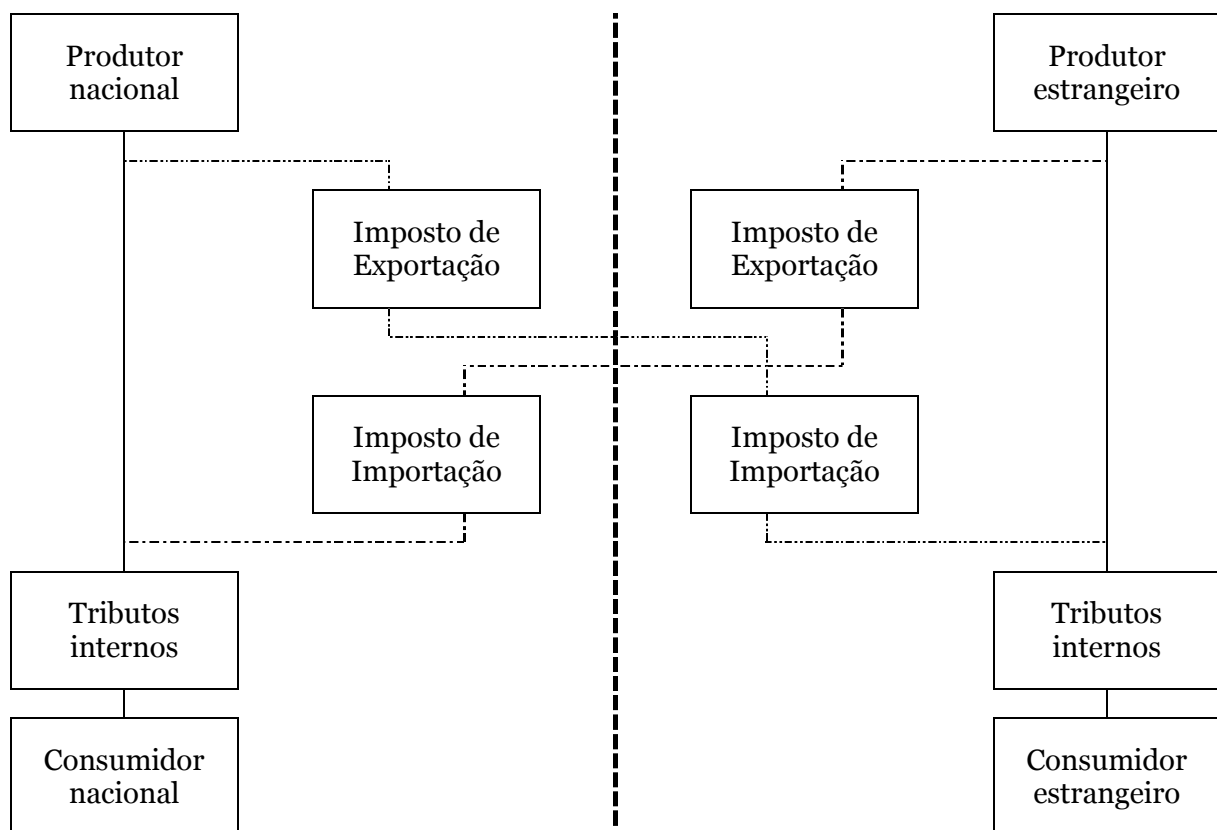
A **contribuição** situa-se num meio termo: a arrecadação tem destinação certa, mas o poder público não tem nenhuma obrigação direta com relação ao contribuinte.

17.5 Tributos sobre comércio exterior

Eça de Queiroz escreveu, em 1867, que "hoje está geralmente reconhecido que o estabelecimento dos direitos de alfândega tem dois fins: primeiro, dá um rendimento ao tesouro; segundo, dá ao governo meios de exercitar ou de reprimir o desenvolvimento desta ou daquela indústria, deste ou daquele género de comércio."

Modernamente **Carlucci** sustenta que o Imposto de Importação tem funções: 1) financeira: obtenção de recursos para o Estado; 2) promocional: encarecimento das importações, de modo a incentivar o investimento na produção interna dessas mercadorias; 3) seletora: desestímulo à importação de certos produtos, tais como supérfluos, por meio de tarifas mais elevadas, objetivando poupar divisas; e 4) protetora: encarecimento dos produtos importados com similar nacional, de modo a proteger até o limite necessário a indústria nativa incipiente, sem desestimular a melhoria da produtividade.

As tarifas aduaneiras (II e IE) têm inicialmente a função extrafiscal de estimular ou desestimular as importações e exportações de certos produtos.



O Imposto de Importação tem uma leve função protecionista, encarecendo os produtos

importados em relação às mercadorias nacionais. Vale lembrar que os produtos importados também estão sujeitos aos tributos internos, tais como o IPI e o ICMS.

Se as condições econômicas brasileiras fossem idênticas às estrangeiras - taxas de juros, custos administrativos, custos logísticos -, a única diferença entre produtos nacionais e estrangeiros seria esse imposto. Como os custos internos são superiores, fica reduzida em parte a efetividade do II.

Adicionalmente, em função da seletividade das alíquotas, temos que o II agrava mais certas mercadorias que outras, favorecendo certas importações e desestimulando outras, visando em tese o fortalecimento da economia nacional. Assim, podem ser aplicadas alíquotas baixas, ou mesmo nulas, a bens de capital, insumos sem similar nacional e mercadorias de primeira necessidade, altas a produtos supérfluos, ou com produção nacional a ser protegida.

Apesar da Constituição excluir o II do princípio da legalidade tributária, de modo que suas alíquotas podem ser alteradas por decreto, como a TEC é comum ao Mercosul, a modificação dessas alíquotas devem ser previamente negociadas com nossos vizinhos e parceiros.

A alíquota do Imposto de Exportação é quase sempre nula, para estimular as exportações, ou melhor, para não desestimular as exportações, já que os demais países também não cobram tributos na exportação.

Em algumas situações, no entanto, como, por exemplo, para evitar desabastecimento, são estabelecidas alíquotas positivas. Também podem ser estabelecidas cotas de exportação, gravando-se as exportações que ultrapassarem determinado volume.

18 Impostos, Encargos e Gravames (cont.)

18.1 Imposto de Importação

Fato gerador: entrada de mercadoria estrangeira no território aduaneiro.

Base de cálculo: o valor aduaneiro apurado segundo as normas do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994.

Alíquota: fixada na TEC (Tarifa Externa Comum) ou específica do Regime de Tributação Simplificada (60%) e do Regime de Bagagem (50%).

18.2 IPI vinculado à importação

Fato gerador: desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira. Não é cobrado IPI na exportação.

Base de cálculo: o valor que serviu ou que serviria de base para cálculo do imposto de importação, por ocasião do despacho aduaneiro, acrescido do montante desse imposto e dos encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigíveis.

Alíquota: fixada na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

18.3 ICMS vinculado à importação

Fato gerador: operação relativa à circulação de mercadorias ocorrido quando do desembaraço aduaneiro. Não é cobrado ICMS na exportação.

Base de cálculo: o valor que servir ou que serviria de base para cálculo do imposto de importação, por ocasião do despacho aduaneiro, acrescido do montante desse imposto e dos encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigíveis, bem com do IPI.

Alíquota: varia conforme as leis estaduais.

18.4 Imposto de Exportação

Fato gerador: saída da mercadoria do território aduaneiro.

Base de cálculo: preço normal que a mercadoria, ou sua similar, alcançaria, ao tempo da exportação, em uma venda em condições de livre concorrência no mercado internacional, observadas as normas expedidas pela Câmara de Comércio Exterior.

Alíquota: definida pela Câmara de Comércio Exterior. Na prática varia de 8 a 150%.

18.5 Exemplo

João, residente no Rio de Janeiro, adquiriu de Jean, estabelecido em Champagne, na França, 1.440 garrafas de *champagne brut*. e pagou adiantadamente, por meio de remessa bancária, 14.400 euros. O Imposto de Importação ainda não é devido. Somente quando a bebida chegar ao Brasil estará configurado o fato gerador, isto é, a entrada de mercadoria estrangeira (*champagne brut*) no território aduaneiro. A base de cálculo será o preço efetivamente pago, 14.400 euros, acrescido do valor do frete e do seguro referentes ao transporte até o Brasil. Sobre o resultado da soma será aplicada a alíquota constante na TEC referente a *champagne*, resultando no Imposto de Importação a ser pago.

18.6 Outros tributos

Diversos outros tributos podem incidir sobre operações de comércio exterior.

O comércio exterior abrange exportação e importação de mercadorias e de serviços. Este curso está centrado nas operações relativas a mercadorias, mas mesmo elas também envolvem prestações de serviços, desde frete e seguro até atividades tais como feiras e exposições, propaganda, locação de cofres de carga, armazenagens, serviços advocatícios, sobre as quais pode existir cobrança de ISS (Imposto sobre Serviços).

As atividades comerciais em princípio visam o lucro, o que por sua vez dá lugar à cobrança de IR (Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza), eventualmente cobrado no ato de remessa de um pagamento para o exterior.

Assim, na avaliação da viabilidade de uma operação de comércio exterior o interessado tem que quantificar não só os impostos óbvios, de importação e exportação, mas também o montante dos demais tributos que vão onerar a operação em decorrência de outros fatos conexos.

Como outro exemplo temos o **AFRMM** (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), contribuição de intervenção no domínio econômico, que tem como base de cálculo o valor do frete, nas operações de importação, sendo que nos conhecimentos de carga deve constar o recibo do pagamento do AFRMM ou a declaração de isenção, para que a Receita Federal possa dar seguimento aos respectivos despachos de importação.

Hoje também estão sendo cobrados o PIS/PASEP e a Cofins nas importações. Como no Brasil há cálculo "por dentro", isto é, o imposto é parte da base de cálculo do próprio, temos a tabela a seguir, que mostra como é complexo o cálculo dos tributos na importação, exigindo até mesmo que seja solucionado um sistema de três equações de primeiro grau com três incógnitas.

Tributo	Valor Aduaneiro	Taxa Siscomex	II	IPI	ICMS	PIS PASEP	COFINS
II	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
IPI	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗
ICMS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PIS-PASEP	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓
COFINS	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓

18.7 Direitos antidumping, direitos compensatórios e medidas de salvaguarda

Compete à Câmara de Comércio Exterior (CAMEX) fixar direitos *antidumping*, direitos compensatórios e medidas de salvaguarda, provisórios ou definitivos, a serem cobrados, pela Secretaria da Receita Federal, independentemente de quaisquer obrigações de natureza tributária relativas à importação dos produtos afetados.

Direito *antidumping* é um montante em dinheiro, exigido com o fim de neutralizar os efeitos danosos das importações objeto de ***dumping***, isto é, a importação de um bem a preço inferior ao efetivamente praticado para o produto nas operações mercantis normais que o destinem a consumo interno no próprio país exportador.

Direito compensatório é o direito especial exigido para contrabalançar subsídios concedidos direta ou indiretamente à fabricação, produção ou exportação da mercadoria importada.

Medidas de salvaguardas consistem na elevação do imposto de importação nos casos em que a importação de determinado produto aumente de modo a causar, ou ameaçar causar, prejuízo grave à indústria doméstica de bens similares ou diretamente concorrentes.

O cumprimento das obrigações resultantes da aplicação de direitos *antidumping* ou compensatórios, definitivos ou provisórios, será condição para o desembaraço das importações de produtos objeto de *dumping* ou de subsídios.

A CAMEX poderá suspender a exigibilidade dos direitos provisórios, permitindo o desembaraço aduaneiro dos bens mediante prestação de garantia equivalente ao valor integral da obrigação e demais encargos, por depósito em dinheiro ou fiança bancária.

19 Classificação Fiscal

19.1 Evolução Histórica da Nomenclatura de Mercadorias

Se o governo taxar todas as mercadorias de modo idêntico, não haverá necessidade de qualquer nomenclatura, mas para que possa utilizar a tributação como instrumento de intervenção na economia é necessário que possa discriminar entre as diversas mercadorias, de modo poder onerá-las mais ou menos.

No Brasil colônia existiam as pautas, listas nominais de mercadorias com os respectivos tributos. Em 1789, a pauta⁸ utilizada relacionava as mercadorias em ordem alfabética, separadamente por "drogas", vendidas por quantidade; "fazendas pertencentes ao pezo", vendidas a peso; "fazendas pertencentes ao sello", que também pagavam imposto do selo; e "fazendas da Asia", produzidas nas possessões portuguesas.

Exemplos de drogas e fazendas pertencentes ao selo, com os respectivos tributos:

"anagoas de aniagem cada huma quatrocentos r	@400"
"anzois miudos o milheiro mil r	1@000

Mesmo com o comércio relativamente simples da época, dificuldades poderiam aparecer. O que seria um anzol miúdo? Certamente o tamanho usual do anzol em uma região depende do tamanho usual dos peixes dessa região. Anágua possui as variantes enágua e nágua; alguém que não conheça a palavra "principal" poderá não encontrar o produto na pauta. Além disso, as pautas nominais em ordem alfabética poderiam servir naquela época, mas não hoje, em que os inventos se multiplicam.

Pensando-se em termos de comércio internacional, as pautas alfabéticas são absolutamente imprestáveis para a elaboração de estatísticas e dificultam sobremaneira a negociação de tratados comerciais.

A solução para todos esses problemas veio com o desenvolvimento de pautas hierárquicas com códigos numéricos.

A Bélgica, entre 1831 e 1854, utilizou uma nomenclatura dividida em três partes: matérias-primas, produtos e artigos manufaturados. Em 1892 o Império Austro-Húngaro criou uma nomenclatura que veio a servir de base para as nomenclaturas de Bruxelas, de 1913, e da Liga das Nações, de 1931.

Diversas conferências discutiram esse assunto - Bruxelas (1853), Haia (1869), São Petersburgo (1872), Budapeste (1876), Paris e Washington (1889), Milão (1906) - e culminaram na Segunda Conferência Internacional de Estatística do Comércio, realizada em 1913 na cidade de Bruxelas, que aprovou uma nomenclatura estatística uniforme que veio a ser denominada Nomenclatura de Bruxelas de 1913.

Em 1931, agora no âmbito da Liga das Nações, foi aprovada em 1931 uma nomenclatura, que veio a ser conhecida como Nomenclatura de Genebra, posteriormente revisada em 1937.

Em 15 de dezembro de 1950 a Convenção de Bruxelas de 1950 aprovou:

- nova nomenclatura, a "Nomenclatura para Classificação de Mercadorias nas Pautas ou Tarifas Aduaneiras", que, revisada em 1955, passou a ser conhecida como "Nomenclatura Aduaneira de Bruxelas" (NAB) e que, em 1974 teve seu nome alterado para "Nomenclatura do Conselho de Cooperação Aduaneira" (NCCA);
- o Conselho de Cooperação Aduaneira (CCA); e

⁸ Cópia da pauta que serve na alfândega da cidade da B^a. p^a. despacho das mercadorias que nella entrão, mandada tirar pelo Dezor. Provedor atual Felipe José de Faia. Datada da Bahia 14 de outubro de 1789 e assinada pelo administrador da Alfândega Agostinho José Barreto. [Disponível na Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro). Manuscrito em bom estado]

- a "Convenção de Valoração de Mercadorias para Propósitos Aduaneiros".

Em 1938 a Liga das Nações elaborou uma lista mínima de mercadorias para estatística do comércio internacional, com base na Nomenclatura de Genebra, que, aproveitada pela Organização das Nações Unidas, tornou-se a "Classificação Uniforme para o Comércio Internacional" (CUCI).

Os esforços de sistematização, não unificados, acabavam por manter a falta de uniformidade, de modo que o CCA procurou integrar a NAB, o CUCI e outras nomenclaturas, como a "Tarifa Aduaneira do Japão", a "Nomenclatura de Mercadorias para as Estatísticas de Comércio Exterior da Comunidade Européia e do Comércio entre seus Estados Membros" (NIMEXE), baseadas na NCCA, a "Tarifa Aduaneira do Canadá", a "Tarifa Aduaneira dos Estados Unidos", originais, a Nomenclatura Comum de Mercadorias da União Internacional de Ferrovias, a "*World Air Cargo Commodity Classification*" (WACC), da União Internacional de Transportes Aéreos (IATA), a "Tarifa de Fretes da Associação de Linhas de Navegação Transatlântica das Índias Ocidentais" (WIFT), o "*Standard Transportation Commodity Code*" (STCC).

Esse trabalho hercúleo começou em 1973 e teve sucesso em 1983 quando foi aprovada a "Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias", conhecida como "Convenção do Sistema Harmonizado".

Essa nomenclatura é aberta, ou seja, foi construída de forma a não necessitar de modificações mesmo com a invenção de novas mercadorias ou descoberta de novas espécies, animais, vegetais ou minerais.

Em 31 de outubro de 1986 o Brasil aderiu à Convenção, ratificando a adesão em 8 de novembro de 1988.

Essa convenção utiliza uma nomenclatura hierárquica, que associa grupos de mercadorias a códigos numéricos de seis algarismos, por meio de algumas regras. Os países e blocos econômicos, ao elaborarem suas nomenclaturas particulares, são obrigados, pelos termos da convenção, a respeitar a nomenclatura e as regras, podendo subdividir os códigos existentes, agregando mais dois ou quatro algarismos para isso, e podendo criar regras adicionais, que não contrariem as regras comuns.

O Brasil criou a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM), com dez algarismos, posteriormente substituída pela Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), utilizada no âmbito do Mercosul, com oito algarismos. Em determinadas situações, como na elaboração de Declarações Simplificadas de Importação ou Exportação, deve ser utilizada a Tabela Simplificada de Produtos (TSP).

No âmbito da ALADI exista a Nomenclatura da ALADI (NALADI), utilizada nos casos de produtos beneficiados por acordos firmados nesse bloco econômico.

As nomenclaturas não indicam a taxação das mercadorias, o que é reservado para as tarifas.

19.2 Classificação Fiscal de Mercadorias

A classificação fiscal de um artigo, portanto, é um número de oito ou dez algarismos, conforme o país (no nosso caso, oito), função direta das suas características, obtido por consulta à nomenclatura adotada, com a utilização das regras estabelecidas pela convenção.

Para auxiliar a compreensão da nomenclatura e a classificação fiscal, existem as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH), que explicam, às vezes com exemplos, as descrições da NCM.

O código da classificação fiscal é dividido em cinco partes:

- posição, quatro algarismos, os dois primeiros indicando o capítulo;
- subposição de primeiro nível, um algarismo;
- subposição de segundo nível, um algarismo;

- item, um algarismo; e
- subitem, um algarismo.

Os seis primeiros algarismos pertencem ao Sistema Harmonizado (posição e subposições), os dois últimos são locais (item e subitem).

Exemplo: 0703.10.21, échalote para sementeira. Posição 0703 (ou posição 03 do capítulo 07), subposição de primeiro nível 1, subposição de segundo nível 0, item 2, subitem 1.

A nomenclatura está dividida em 21 seções e 99 capítulos, alguns dos quais divididos em subcapítulos, para auxiliar o pesquisador a encontrar mais facilmente a classificação desejada. Inclui também notas de seção, de capítulo e de posição, para precisar melhor o sentido dos textos e orientar o consulente.

Seções da Nomenclatura Comum do Mercosul

Seção	Nome	Capítulos
I	Animais vivos e produtos do reino animal.	01 a 05
II	Produtos do reino vegetal.	06 a 14
III	Gorduras e óleos animais ou vegetais; produtos de sua dissociação; gorduras alimentares elaboradas; ceras de origem animal ou vegetal.	15
IV	Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; fumo (tabaco) e seus sucedâneos manufaturados.	16 a 24
V	Produtos minerais.	25 a 27
VI	Produtos das indústrias químicas ou das indústrias conexas.	28 a 38
VII	Plásticos e suas obras; borrachas e suas obras.	39 a 40
VIII	Peles, couros, peleteria (peles com pêlo) e obras destas matérias; artigos de correeiro ou de seleiro; artigos de viagem, bolsas e artefatos semelhantes; obras de tripa.	41 a 43
IX	Madeira, carvão vegetal e obras de madeira; cortiça e suas obras; obras de espartaria ou de cestaria.	44 a 46
X	Pasta de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão de reciclar (desperdícios e aparas); papel e suas obras.	47 a 49
XI	Matérias têxteis e suas obras.	50 a 63
XII	Calçados, chapéus e artefatos de uso semelhante, guarda-chuvas, guarda-sóis, bengalas, chicotes, e suas partes; penas preparadas e suas obras; flores artificiais; obras de cabelo.	64 a 67
XIII	Obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mica ou de matérias semelhantes; produtos cerâmicos; vidro e suas obras.	68 a 70
XIV	Pérolas naturais ou cultivadas, pedras preciosas ou semipreciosas e semelhantes, metais preciosos, metais folheados ou chapeados de metais preciosos, e suas obras; bijuterias; moedas.	71
XV	Metais comuns e suas obras.	72 a 83
XVI	Máquinas e aparelhos, material elétrico, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios.	84 a 85
XVII	Material de transporte.	86 a 89
XVIII	Instrumentos e aparelhos de ótica, fotografia ou cinematografia, medida, controle ou de precisão; instrumentos e aparelhos médico-cirúrgicos; aparelhos de relojoaria; instrumentos musicais; suas partes e acessórios.	90 a 92
XIX	Armas e munições, suas partes e acessórios.	93
XX	Mercadorias e produtos diversos.	94 a 96
XXI	Objetos de Arte, de coleção e antiguidades.	97 a 99

19.3 Regra Geral de Interpretação nº 1

Os nomes das seções, capítulos e subcapítulos, não servem como base para a classificação, de acordo com a 1ª Regra Geral de Classificação:

RGI-1. Os títulos das Seções, Capítulos e Subcapítulos têm apenas valor indicativo. Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das Notas de Seção e de Capítulo e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e Notas, pelas Regras seguintes:

Para classificar um artigo deve-se seguir os seguintes passos:

- verificar em que seções o artigo poderia ser classificada, com base em seus títulos;
- verificar se as notas das seções escolhidas confirmam ou vedam as escolhas;
- verificar em que capítulos, das seções escolhidas, o artigo poderia ser classificado, com base em seus títulos;
- verificar se as notas dos capítulos escolhidos confirmam ou vedam as escolhas;
- fazer o mesmo para os subcapítulos, se existirem;
- verificar em que posições o artigo se encaixa;
- verificar se as notas dos capítulos confirmam ou vedam as escolhas feitas.

Exemplo: Seja classificar cavalos de circo. Seria natural classificá-los na seção I, "animais vivos e produtos do reino animal", capítulo 1, "animais vivos", posição 0101, "animais vivos das espécies cavalar, asinina e muar", mas a nota 1 do capítulo exclui os animais da posição 9508, que se refere a "carrosséis, balanços, instalações de tiro-ao-alvo e outras diversões de parques e feiras; circos e coleções de animais ambulantes; teatros ambulantes", que é a posição correta.

19.4 Regra Geral de Interpretação nº 2

Para que a nomenclatura seja aberta, isto é, possa incluir artigos nela não literalmente descritos, foi necessário permitir a ampliação do significado de cada posição. A regra 2-a trata como idênticos artigos completos, incompletos ou inacabados; montados, desmontados ou por montar.

RGI-2-a. Qualquer referência a um artigo em determinada posição abrange esse artigo mesmo incompleto ou inacabado, desde que apresente, no estado em que se encontra, as características essenciais do artigo completo ou acabado. Abrange igualmente o artigo completo ou acabado, ou como tal considerado nos termos das disposições precedentes, mesmo que se apresente desmontado ou por montar.

Característica essencial é aquilo que determina a diferença entre um artigo e outro. Assim, um bloco de mármore trabalhado por um artista (esboço) só será classificado como escultura se esse bloco não mais se prestar a outras finalidades.

A diferença entre desmontado e por montar é que o artigo desmontado já esteve montado e o por montar não.

Exemplo: Uma casa pré-fabricada, ainda por montar, classifica-se em 9403.50.00, "construções pré-fabricadas"; um piano de cauda, faltando teclas, em 9201, "pianos, mesmo automáticos; cravos e outros instrumentos de cordas, com teclado".

Entretanto, certas posições excluem literalmente a aplicação dessa regra, como as 9109, "maquinismo de aparelhos de relojoaria, completos e montados, exceto os de pequeno volume", e 9110, "maquinismos de aparelhos de relojoaria, completos, não montados ou parcialmente montados (*chablons*); maquinismos de aparelhos de relojoaria incompletos montados; esboços de maquinismos de aparelhos de relojoaria". Outro exemplo: as posições 6501, "esboços não enformados nem na copa nem na aba, discos e cilindros, mesmo cortados no sentido da altura, de feltro, para chapéus", 6502, "esboços de chapéus, entrançados ou obtidos por reunião de tiras de qualquer matéria, sem copa nem aba enformadas e sem guarnições" e 6503, "chapéus e outros artefatos de uso semelhante, de feltro, obtidos a partir dos esboços ou discos da posição 6501, mesmo guarnecidos".

Ainda ampliando significados, a regra 2-b considera como idênticos, para fins de classificação, artigos puros ou misturados, constituídos inteira ou parcialmente de uma matéria.

RGI-2-b. Qualquer referência a uma matéria em determinada posição diz respeito a essa matéria, quer em estado puro, quer misturada ou associada a outras matérias. Da mesma forma, qualquer referência a obras de uma matéria determinada abrange as obras constituídas inteira ou parcialmente dessa matéria. A classificação destes produtos misturados ou artigos compostos efetua-se conforme os princípios enunciados na Regra 3.

Exemplo: a farinha de trigo, mesmo misturada com fermento, poderá ser classificada em 1101, "farinhas de trigo ou de mistura de trigo com centeio".

19.5 Regra Geral de Interpretação nº 3

A ampliação de significados favorece a possibilidade de encontrarmos diversas possibilidades de classificação para um artigo. A regra 3 começa a criar os critérios de desempate.

RGI-3. Quando pareça que a mercadoria pode classificar-se em duas ou mais posições por aplicação da regra 2-b ou por qualquer outra razão, a classificação deve efetuar-se da forma seguinte:

O primeiro critério é a da posição mais específica, quando as diversas posições possíveis referem-se ao artigo como um todo.

RGI-3-a. A posição mais específica prevalece sobre as mais genéricas. Todavia, quando duas ou mais posições se refiram, cada uma delas, a apenas uma parte das matérias constitutivas de um produto misturado ou de um artigo composto, ou a apenas um dos componentes de sortidos acondicionados para venda a retalho, tais posições devem considerar-se, em relação a esses produtos ou artigos, como igualmente específicas, ainda que uma delas apresente uma descrição mais precisa ou completa da mercadoria.

Exemplo: um parafuso de fixação do bloco do motor na carroceria poderia ser classificada em 8708, "partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05", mas classifica-se em 7318, "parafusos, pinos ou pernos, roscados, porcas, tira-fundos, ganchos roscados, rebites, chavetas, cavilhas, contrapinos ou troços, arruelas (incluídas as de pressão) e artefatos semelhantes, de ferro fundido, ferro ou aço".

No entanto, às vezes as diferentes posições dizem respeito a apenas parte do produto, e para isso temos a regra 3-b.

RGI-3-b. Os produtos misturados, as obras compostas de matérias diferentes ou constituídas pela reunião de artigos diferentes e as mercadorias apresentadas em sortidos acondicionados para venda a retalho, cuja classificação não se possa efetuar pela aplicação da Regra 3-a, classificam-se pela matéria ou artigo que lhes confira a característica essencial, quando for possível realizar essa determinação.

Exemplo típico é do sortido contendo uma garrafa de champanhe e duas taças. As taças classificam-se na posição 7013, "objetos de vidro para serviço de mesa, cozinha, tocador, escritório, ornamentação de interiores ou usos semelhantes, exceto os das posições 7010 ou 7018", o champanhe na 2204, "vinhos de uvas frescas, incluídos os vinhos enriquecidos com álcool; mostos de uvas, excluídos os da posição 20.09". Considera-se mais específico o champanhe, as taças servindo para permitir sua degustação, de modo que o sortido classifica-se em 2204.

Às vezes o sortido é composto de artigos completamente desconexos, como, por exemplo, um conjunto caneta e isqueiro. Aplica-se então a regra 3-c:

RGI-3-c. Nos casos em que as regras 3-a e 3-b não permitam efetuar a classificação, a mercadoria classifica-se na posição situada em último lugar na ordem numérica, dentre as suscetíveis de validamente se tomarem em consideração.

No caso, caneta classifica-se em 9608, "canetas esferográficas; canetas e marcadores, com ponta de feltro ou com outras pontas porosas; canetas-tinteiro e outras canetas; estiletes

para duplicadores; lapiseiras; canetas porta-penas, porta-lápis e artigos semelhantes; suas partes (incluindo as tampas e prendedores), exceto os artigos da posição 9609" e isqueiro na 9613, "isqueiros e outros acendedores, mesmo mecânicos ou elétricos, e suas partes, exceto pedras e pavios". A posição será a maior numericamente, ou seja, 9613.

19.6 Regra Geral de Interpretação nº 4

Mesmo com as regras precedentes, ficou o receio de que fosse descoberto um artigo não classificável. Para isso existe a regra 4:

RGI-4. As mercadorias que não possam ser classificadas por aplicação das Regras acima enunciadas classificam-se na posição correspondente aos artigos mais semelhantes.

Vale lembrar que a nomenclatura já é bastante aberta. Se descobríssemos um dragão vivo, aquele animal mitológico que voa e solta fogo pelas ventas, ele poderia ser classificado em 0106, "outros animais vivos".

19.7 Regra Geral de Interpretação nº 5

As embalagens possuem regras especiais. Se vazias, não há dúvida: classificam-se como tal - garrafas, caixas, estojos. Mas se cheias, despersonalizam-se e se classificam como o conteúdo

RGI-5. Além das disposições precedentes, as mercadorias abaixo relacionadas estão sujeitas às Regras seguintes:

RGI-5-a. Os estojos para aparelhos fotográficos, para instrumentos musicais, para armas, para instrumentos de desenho, para jóias e receptáculos semelhantes, especialmente fabricados para conterem um artigo determinado ou um sortido, e suscetíveis de um uso prolongado, quando apresentados com os artigos a que se destinam, classificam-se com estes últimos, desde que sejam do tipo normalmente vendido com tais artigos. Esta Regra, todavia não diz respeito aos receptáculos que confirmam ao conjunto a sua característica essencial.

RGI-5-b. Sem prejuízo do disposto na Regra 5-a, as embalagens contendo mercadorias classificam-se com estas últimas quando sejam do tipo normalmente utilizado para o seu acondicionamento. Todavia, esta disposição não é obrigatória quando as embalagens sejam claramente suscetíveis de utilização repetida.

Entretanto, o interessado pode, com a regra 5-b, classificar separadamente continente e conteúdo, como no caso de botijões de gás.

19.8 Regra Geral de Interpretação nº 6

Após - e somente nesse momento - a classificação do artigo na posição, deveremos repetir o processo para identificar as subposições de primeiro e de segundo nível.

RGI-6. A classificação de mercadorias nas subposições de uma mesma posição é determinada, para efeitos legais, pelos textos dessas subposições e das Notas de Subposição respectivas, assim como, *mutatis mutandis*, pelas Regras precedentes, entendendo-se que apenas são comparáveis subposições do mesmo nível. Para os fins da presente Regra, as Notas de Seção e Capítulo são também aplicáveis, salvo disposições em contrário.

19.9 Regra Geral Complementar nº 1

Após classificada a mercadoria no Sistema Harmonizado (seis primeiros algarismos), e só então, deveremos identificar o item e o subitem, usando, para tal, o conjunto de regras já visto.

RGC-1. As Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado se aplicarão, *mutatis mutandis*, para determinar dentro de cada posição ou subposição, o item aplicável e, dentro deste último, o subitem correspondente, entendendo-se que apenas são comparáveis desdobramentos regionais (itens e subitens) do mesmo nível.

19.10 Regra Geral Complementar nº 2

A RGI-5-b torna-se sem efeito nos casos de embalagens destinadas a serem submetidas aos regimes de exportação ou admissão temporária, ou seja, quando a embalagem vai cheia e volta vazia.

RGC-2. As embalagens contendo mercadorias e que sejam claramente suscetíveis de utilização repetida, mencionadas na Regra 5 b), seguirão seu próprio regime de classificação sempre que estejam submetidas aos regimes aduaneiros especiais de admissão temporária ou de exportação temporária. Caso contrário, seguirão o regime de classificação das mercadorias.

Nesse caso a embalagem será sempre classificada com tal.

19.11 Ex-tarifário

Quando concluída a classificação, pode-se encontrar um **ex-tarifário**, isto é, a descrição de um produto específico daquela posição que tem alíquota ou tratamento administrativo diferente dos demais artigos daquela posição. É concedido pela CAMEX, que analisa os pedidos dos interessados, tendo como pressuposto a inexistência de produto nacional similar.

19.12 Tarifas

As tarifas são relações que indicam qual a alíquota que deve ser aplicada a um artigo. No caso do Imposto de Importação é utilizada a Tarifa Externa Comum (TEC), que indica a alíquota aplicável a cada classificação fiscal.

Antes da constituição do Mercosul utilizava-se a Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB).

Em algumas situações a tarifa não é utilizada, aplicando-se alíquotas genéricas, como nos casos de bagagem, importações transportadas pelo serviço postal ou por empresas de remessas expressas.

19.13 Exemplo

Dado o trecho abaixo da NBM, qual seria a classificação de *échalotes*, um tipo menor de cebolas, apropriadas para consumo, isto é, não destinadas a plantio?

Seção I - Animais vivos e produtos do Reino Animal	
Seção II - Produtos do Reino Vegetal	
Capítulo 6 - Plantas vivas e produtos de floricultura	
Capítulo 7 - Produtos hortícolas, plantas, tubérculos, comestíveis	
0701	Batatas frescas ou refrigeradas
0702	Tomates, frescos ou refrigerados
0703	Cebolas, "échalotes", alhos, alhos-porros e outros produtos hortícolas aliáceos, frescos ou refrigerados
0703.10	Cebolas e "échalotes"
1	Cebolas
11	Para sementeira
12	Outras
2	"Échalotes"
21	Para sementeira
22	Outras
0703.20	Alhos
10	Para sementeira
90	Outros
0703.90	Alhos-porros e outros produtos hortícolas aliáceos
10	Para sementeira
90	Outros
0704	Couves, couve-flor, repolho ou couve frisada, couve-rábano e produtos comestíveis do gênero <i>brassica</i> , frescos ou refrigerados
0705	Alfaces (<i>lactuca sativa</i>) e chicórias (<i>chicorium spp.</i>), ...
0706	Cenouras, nabos, beterrabas de salada, ...
0707	Pepinos e pepininhos ("cornicons"), frescos ou refrigerados

0708	Legumes de vagem, com ou sem vagem, frescos ou refrigerados
0709	Outros produtos hortícolas, frescos ou refrigerados
0710	Produtos hortícolas, não cozidos ou cozidos em água ou vapor, congelados
Capítulo 8 - Frutas, cascas de cítricos e de melões	
Capítulo 9 - Café, chá, mate e especiarias	
...	
Seção III - Gorduras e óleos...	
Seção IV - Produtos das Indústrias Alimentares; Bebidas, ...	
...	
Seção XXI - Objetos de arte, de coleção e antigüidades	
Capítulo 97 - Objetos de arte, de coleção e antigüidades	
9701	Quadros, pinturas e desenhos, feitos inteiramente à mão ...
9701.10 00	Quadros, pinturas e desenhos
9701.90.00	Outros
9702.00.00	Gravuras, estampas, litografias, originais
9703.00.00	Produções originais de arte estatutuária ou de escultura, ...
9704.00.00	Selos postais, selos fiscais, marcas postais, ...
9705.00.00	Coleções e espécimes para coleções, de zoologia, botânica, mineralogia, anatomia, ou apresentando interesse histórico...
9706.00.00	Antigüidades com mais de 100 anos

20 Valor aduaneiro

Valor aduaneiro é o valor da mercadoria importada, preferencialmente o preço da compra e venda, acrescido do custo do transporte da mercadoria até o porto, aeroporto ou ponto de fronteira alfandegado onde devam ser cumpridas as formalidades de entrada no território aduaneiro, somado aos gastos relativos à carga, à descarga, ao manuseio e ao seguro da mercadoria durante esse trajeto.

Quando a declaração de importação se referir a mercadorias classificadas em mais de um código da Nomenclatura Comum do Mercosul, o custo do transporte de cada mercadoria será obtido mediante o rateio do valor total proporcionalmente aos pesos líquidos das mercadorias; e o custo do seguro de cada mercadoria será obtido mediante o rateio do valor total do seguro proporcionalmente aos valores das mercadorias.

Não integram o valor aduaneiro, segundo o método do valor de transação, desde que estejam destacados do preço efetivamente pago ou a pagar pela mercadoria importada, na respectiva documentação comprobatória os encargos relativos à construção, à instalação, à montagem, à manutenção ou à assistência técnica, relacionados com a mercadoria importada, executados após a importação; nem os custos de transporte, seguro, e demais gastos associados ao transporte, incorridos já no território aduaneiro.

20.1 Primeiro Método - Valor de Transação

O valor aduaneiro, segundo o primeiro método de cálculo, consiste no **valor de transação**, conceituado como o preço efetivamente pago ou a pagar pelas mercadorias, em uma venda para exportação para o país de importação.

Impedem a utilização do primeiro método:

1. Existência de restrições à cessão ou à utilização das mercadorias pelo comprador, exceto se impostas ou exigidas por lei ou pela administração pública do país de importação; limitem a área geográfica na qual as mercadorias podem ser revendidas; ou não afetem substancialmente o valor das mercadorias.
2. Existência de condição ou contraprestação para a qual não se possa determinar um valor em relação às mercadorias objeto de valoração.
3. Alguma parcela do resultado de qualquer revenda, cessão ou utilização subsequente das mercadorias pelo comprador beneficie direta ou indiretamente o vendedor, a menos que um ajuste adequado possa ser feito.
4. Vinculação entre o comprador e o vendedor, a menos que a vinculação não afete o preço, isto é, se o importador demonstrar que tal valor se aproxima do valor aduaneiro de mercadorias idênticas ou similares, vigentes ao mesmo tempo ou aproximadamente ao mesmo tempo, calculado por um dos cinco primeiros métodos.

Deverão ser **acrescentados** ao preço efetivamente pago ou a pagar pelas mercadorias importadas, se suportados pelo comprador mas não incluídos no preço: comissões e corretagens, excetuadas as comissões de compra; custo de embalagens e recipientes considerados, para fins aduaneiros, como formando um todo com as mercadorias em questão; custo de embalar.

Se fornecidos direta ou indiretamente pelo comprador, gratuitamente ou a preços reduzidos, para serem utilizados na produção e na venda para exportação das mercadorias importadas, e na medida em que tal valor não tiver sido incluído no preço, deverão ser acrescentados os valores de materiais, componentes, partes e elementos semelhantes, incorporados às mercadorias importadas; ferramentas, matrizes, moldes e elementos semelhantes, empregados na produção das mercadorias importadas; materiais consumidos na produção das mercadorias importadas; projetos de engenharia, pesquisa e desenvolvimento, trabalhos de arte e de *design*, e planos e esboços, necessários à produção das mercadorias importadas e realizados fora do país de importação; *royalties* e direitos de licença relacionados com as mercadorias objeto de valoração, que o comprador deva pagar, direta ou indire-

tamente, como condição de venda dessas mercadorias, na medida em que tais *royalties* e direitos de licença não estejam incluídos no preço; o valor de qualquer parcela do resultado de qualquer revenda, cessão ou utilização subsequente das mercadorias importadas, que reverta direta ou indiretamente ao vendedor.

20.2 Segundo Método - Mercadorias Idênticas

Se o valor aduaneiro não puder ser calculado segundo o valor de transação, deverá ser considerado o valor de transação de mercadorias idênticas, vendidas para exportação para o mesmo país de importação e exportadas ao mesmo tempo que as mercadorias objeto de valoração, ou em tempo aproximado, ajustado em função das diferenças de quantidade ou nível comercial, bem como das despesas de frete e seguro.

Se for encontrado mais de um valor de transação para mercadorias idênticas, o mais baixo deles será utilizado na determinação do valor aduaneiro das mercadorias importadas.

20.3 Terceiro Método - Mercadorias Semelhantes

Se o segundo método também for impraticável, o valor aduaneiro corresponderá ao valor de transação de mercadorias semelhantes vendidas para exportação para o mesmo país de importação e exportadas ao mesmo tempo que as mercadorias objeto de valoração, ou em tempo aproximado, ajustado em função das diferenças de quantidade ou nível comercial bem como das despesas de frete e seguro.

Se for encontrado mais de um valor de transação para mercadorias semelhantes, o mais baixo deles será utilizado na determinação do valor aduaneiro das mercadorias importadas.

20.4 Quarto Método - Valor Deduzido

Não sendo possível a utilização de nenhum dos métodos anteriores, o valor aduaneiro basear-se-á no preço unitário pelo qual mercadorias importadas, idênticas ou similares, são vendidas na maior quantidade total, ao aproximadamente ao tempo da importação das mercadorias objeto de valoração, a pessoas não vinculadas àquelas de quem compram tais mercadorias, sujeito tal preço às seguintes deduções: comissões usualmente pagas ou acordadas em serem pagas, ou acréscimos usualmente efetuados a título de lucros e despesas gerais relativos a vendas em tal país de mercadorias importadas da mesma classe ou espécie; custos usuais de transporte e seguro, bem como os custos associados, incorridos no país de importação; direitos aduaneiros e outros tributos nacionais pagáveis no país de importação em razão da importação ou venda das mercadorias.

Resumindo, toma-se como base o preço de venda, no país de importação, de mercadorias similares importadas, e deduz-se as despesas e custos presumivelmente feitas nesse país, para ao final estimar o preço de exportação.

20.5 Quinto Método - Valor Computado

Não sendo possível a utilização de nenhum dos métodos anteriores, ou ainda se o importador solicitar a inversão com relação ao método 4, o valor aduaneiro basear-se-á no **valor computado**, correspondente à soma do custo ou valor dos materiais e da fabricação ou processamento, empregados na produção das mercadorias importadas mesma classe ou espécie que as mercadorias objeto de valoração; de um montante para lucros e despesas gerais, igual àquele usualmente encontrado em vendas para exportação efetuados por produtores no país de exportação para o país de importação; do custo do transporte e do seguro.

Resumindo, é exatamente o inverso do método inverso: parte-se do custo dos insumos e soma-se os custos e despesas subsequentes, para se tentar obter um valor aproximado de compra e venda para exportação.

20.6 Sexto Método - Critérios Razoáveis

Na impossibilidade de uso dos métodos precedentes, o valor será determinado usando-se critérios razoáveis, excluídos o preço de venda, no país de importação, de mercadorias produzidas neste; a adoção para fins aduaneiros do mais alto entre dois valores alternativos; o preço das mercadorias no mercado interno do país de exportação; o custo de produção diferente dos valores computados que tenham sido determinados para mercadorias idênticas ou similares, de acordo com as disposições do artigo 6; o preço das mercadorias vendidas para exportação para um país diferente do país de importação; valores aduaneiros mínimos; ou valores arbitrários ou fictícios.

O importante no conceito do valor aduaneiro é que este não deve ser deixado ao arbítrio do país importador, mas ser algo previsível.

21 Barreiras tarifárias e não tarifárias

21.1 Acordos, benefícios & barreiras

Os acordos internacionais referentes ao comércio cumprem diversos papéis. Aqui veremos três: estabelecimento de preferências comerciais, delimitação das abrangência das normatizações técnicas internas e combate a práticas comerciais desleais.

21.2 Preferências comerciais

As preferências comerciais são estabelecidas tanto em termo de vantagens recíprocas quanto para fortalecer o comércio como um todo, facilitando o acesso de países menos desenvolvidos.

Como exemplo da primeira situação temos a tarifa interna nula dentro do Mercosul, ou seja, o Brasil não cobra tarifa aduaneira na importação de produtos argentinos e em contrapartida a Argentina não cobra na importação de produtos brasileiros.

A segunda situação pode ser visualizada pelo **SGP** (Sistema Geral de Preferências) pelo qual os países centrais oferecem reduções unilaterais na tributação das importações de alguns países, ditos países em desenvolvimento, sem que estes devam retribuir na mesma moeda.

Na hora do despacho aduaneiro será necessário, para receber o benefício, que o importador comprove a origem da mercadoria. Uma mercadoria vinda da Argentina não necessariamente terá sido produzida naquele país, podendo ter sido importada de um terceiro. Essa comprovação é feita por meio de **certificado de origem**, emitido segundo o formato estabelecido no tratado.

21.3 Barreiras técnicas

A liberalização do comércio, visualizada pela redução das tarifas, freqüentemente esconde outros mecanismos de proteção dos mercados nacionais, entre os quais as barreiras técnicas.

A proteção da saúde da população, a defesa do ambiente, pode ser efetivada por meio de **regulamentos técnicos**, isto é, regras, de caráter compulsório, determinadas pelos governos, que os produtos precisam obedecer para poderem ser comercializados.

Normas técnicas são semelhantes aos regulamentos, porém de caráter voluntário, de modo que a não observância da norma não constitui um ilícito. A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) publica regras desse tipo, como a que recomenda o uso de papel A4. Não é vedada a utilização de papel ofício, embora possamos verificar visualmente, em qualquer papelaria, que a sociedade segue majoritariamente a indicação da ABNT quanto ao formato do papel.

Barreira técnica, conforme conceituado pelo Acordo sobre Barreiras Técnicas (TBT) da Organização Mundial do Comércio (OMC), é o regulamento técnico que contrarie uma norma técnica internacional ou que adote procedimentos de verificação de conformidade ou inspeções não-transparentes, excessivamente dispendiosos ou ainda demasiadamente rigorosos.

Ou seja, é lícito aos países estabelecerem regulamentos técnicos no intuito de impedir a comercialização de produtos nocivos ou prejudiciais, mas não é lícito utilizarem tais regulamentos como barreiras não-tarifárias às importações, seja estabelecendo requisitos diferenciados para os produtos estrangeiros, seja exorbitando nos requisitos.

No intuito de evitar esse efeito, foi firmado o Acordo Internacional sobre Barreiras Técnicas (TBT - Agreement on Technical Barriers to Trade), no âmbito da Organização Mundial do Comércio, que proíbe o estabelecimento de normas, regulamentos e procedimentos de

avaliação de conformidade que configurem obstáculos para o comércio internacional. Na mesma direção está o Acordo sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS).

Para dificultar o estabelecimento de barreiras técnicas foram estabelecidos os "pontos focais", um em cada país, centros de informação capazes de responder às consultas dos demais países e de outros interessados, e de divulgar, para os demais, os documentos referentes aos novos procedimentos.

O **Inmetro**, Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, exerce, no Brasil, o papel de "**Ponto Focal** de Barreiras Técnicas às Exportações". Nesse papel ele oferece diversos serviços às empresas brasileiras, pela Internet (www.inmetro.gov.br/barreirastecnicas), na divulgação das normas estrangeiras e no questionamento dessas normas, quando excessivas.

O Brasil, se quiser ser um país grande, desenvolvido, não pode enfrentar os problemas na base do jeitinho, do bom-mocismo, mas tem que se preparar para discutir nas arenas internacionais com firmeza, sem precisar perder as características de "homem cordial".

21.4 Direitos *antidumping*, direitos compensatórios e medidas de salvaguarda

Compete à Câmara de Comércio Exterior (CAMEX) fixar direitos *antidumping*, direitos compensatórios e medidas de salvaguarda, provisórios ou definitivos, a serem cobrados, pela Secretaria da Receita Federal, independentemente de quaisquer obrigações de natureza tributária relativas à importação dos produtos afetados.

Direito *antidumping* é um montante em dinheiro, exigido com o fim de neutralizar os efeitos danosos das importações objeto de ***dumping***, isto é, a importação de um bem a preço inferior ao efetivamente praticado para o produto nas operações mercantis normais que o destinem a consumo interno no próprio país exportador.

Direito compensatório é o direito especial exigido para contrabalançar subsídios concedidos direta ou indiretamente à fabricação, produção ou exportação da mercadoria importada.

Medidas de salvaguardas consistem na elevação do imposto de importação nos casos em que a importação de determinado produto aumente de modo a causar, ou ameaçar causar, prejuízo grave à indústria doméstica de bens similares ou diretamente concorrentes.

O cumprimento das obrigações resultantes da aplicação de direitos *antidumping* ou compensatórios, definitivos ou provisórios, será condição para o desembaraço das importações de produtos objeto de *dumping* ou de subsídios.

A CAMEX poderá suspender a exigibilidade dos direitos provisórios, permitindo o desembaraço aduaneiro dos bens mediante prestação de garantia equivalente ao valor integral da obrigação e demais encargos, por depósito em dinheiro ou fiança bancária

22 Procedimentos. Siscomex. Bagagem

22.1 Procedimentos de Habilitação

Embora as empresas possam importar ou importar sem credenciamentos específicos, utilizando para tal os serviços dos Correios e de empresas de remessas expressas, para vôos maiores precisam se credenciar perante a Receita Federal, habilitando seu representante legal para que este possa credenciar os despachantes ou funcionários que vão interagir com a Aduana para desembarçar as importações e exportações.

Para que o importador ou exportador possa interagir com a Alfândega no sentido de desembarçar suas mercadorias, ou solicitar a aplicação de regimes aduaneiros especiais, é necessário que ele previamente identifique quem o representará nessas lides.

Duas questões se levantam: quem representa o interessado e se o interessado tem credibilidade, ou seja, não se trata de um "laranja", interposta pessoa para esconder o real interessado, nem estará operando no comércio exterior com outras intenções, tais como lavar dinheiro.

Para resolver esses problemas tem sido desenvolvido um processo de habilitar o responsável legal da organização perante a Aduana, deixando a cargo deste nomear os representantes, aqueles que irão agir em nome do interessado.

No caso de pessoa física, trata-se apenas de verificar a adequação de sua renda (verificável pela declaração de renda anual) à operação que ela pretende fazer, caso a caso, até mesmo porque pessoa física não pode comerciar, salvo artesão e produtor rural. Uma vez habilitada, ela própria atuará diretamente ou, caso queira se fazer representar, a escolha tem que recair, necessariamente, em despachante aduaneiro.

O caso de pessoa jurídica é mais complicado. Ela deverá provar a capacidade financeira para realizar as operações almejadas (de forma semelhante, embora mais complexa, à da pessoa física) e demonstrar a relação da organização com o responsável, por meio dos atos constitutivos (estatuto ou contrato social), e, se for o caso, por ata de assembléia.

A indicação do responsável ou responsáveis é restrita, pois a escolha deve ser feita entre seus dirigentes máximos.

Uma vez habilitados, os responsáveis recebem senhas individuais com as quais podem, utilizando um programa disponibilizado na Internet, nomear os representantes da organização, cuja escolha pode recair em funcionários com carteira assinada, em sócios ou dirigentes e em despachantes aduaneiros.

Vale ressaltar que a senha de acesso é sempre pessoal e intransferível. Cada responsável e cada representante terá sua própria senha e ninguém deverá usar a senha de outro.

No processo de habilitação do responsável legal a administração aduaneira poderá verificar não só a capacidade financeira, como também a existência de fato da organização e a regularidade fiscal e de cumprimento das obrigações acessórias, não só da organização, como também dos sócios e prepostos.

Quando uma organização pretender operar no comércio exterior por meio de outra, como nas situações de importação por encomenda e importação por conta e ordem, ambas deverão se habilitar.

Importação por encomenda ocorre quando uma organização (encomendante) contrata outra (importadora) para que a segunda adquira certas mercadorias no exterior, as interne no país e depois as venda para a primeira. O risco do negócio pertence à segunda.

Importação por conta e ordem ocorre quando uma organização (importadora por conta e ordem) contrata outra (intermediária) para que a segunda interne no país as mercadorias que a primeira adquiriu (por sua conta e risco) no exterior, e depois as entregue para a

primeira, cobrando desta os serviços prestados. O risco do negócio pertence à primeira.

Os demais intervenientes no comércio exterior - despachantes, transportadores, depositários, servidores dos diversos órgãos públicos - também precisam se habilitar de modo a poder operar com os sistemas informatizados de comércio exterior.

22.2 Sistemas Informatizados

No intuito de aumentar a confiabilidade e a rapidez dos despachos de importação e exportação, foi desenvolvido o Siscomex, Sistema Integrado de Comércio Exterior, nas modalidades importação e exportação, para que os interessados - importadores e exportadores - e os órgãos públicos que atuam no comércio exterior - Secretaria da Receita Federal, Secretaria de Comércio Exterior, órgãos anuentes - pudessem interagir de modo mais rápido e confiável, reduzindo a burocracia e a quantidade de papéis. Esses objetivos foram alcançados.

Com o passar do tempo, os sistemas têm se expandido, ampliando cada vez mais a quantidade e confiabilidade das informações. Vale lembrar que documentos em papel são mais facilmente falsificáveis que informações armazenadas em grandes computadores, com os acessos cuidadosamente monitorados.

Se bem que a expansão não necessariamente tem sido feita com perfeito planejamento, com o correr do tempo cada vez mais está sendo alcançada a integração dos diversos sistemas, reduzindo riscos tanto para a Administração como para os administrados. Assim, num futuro próximo, as informações sobre as mercadorias serão digitadas apenas uma vez e passadas de sistema em sistema, combinadas com outras informações, tais como movimentação de divisas, dificultando a vida de contrabandistas e sonegadores e, por outro lado, facilitando as rotinas dos diversos agentes econômicos e governamentais.

Podem ser citados, além do Siscomex, o Sisbacen, do Banco Central, que controla pagamentos e recebimentos; o Mantra, que acompanha a movimentação da carga; o Mercante, que controla a arrecadação do AFRMM, as variantes do Siscomex para trânsito e drawback, etc.

O desenvolvimento da integração do Siscomex Importação com o Siscomex Exportação permitirá um controle mais eficiente dos regimes de admissão temporária e de exportação temporária, por parte da Aduana, com vista a coibir os ilícitos, mas também facilitará a gestão desses regimes por parte de seus beneficiários, assim como facilitará os despachos de reexportação e reimportação.

22.3 Bagagem

Bagagem é conceituada como o conjunto de bens destinados ao uso ou consumo pessoal do viajante, em compatibilidade com as circunstâncias de sua viagem, incluindo as lembranças mas excluindo os bens com destinação comercial. Se alguém vai viajar por uma semana não tem sentido levar duas dúzias de tubos de pasta de dentes; se vai para o Saara não tem sentido levar esquis de neve. Esses bens podem ser novos ou usados, tanto faz. Considerando que as relações sociais incluem certas gentilezas, os presentes - aí entendidas pequenas lembranças - são incluídos no conceito de bagagem.

Não são considerados bagagem os bens que tenham **destinação comercial** ou industrial. Isso quer dizer que um funcionário de uma empresa não pode declarar como bagagem uma peça de reposição que esteja levando dentro de sua bagagem: o conceito de bagagem do transportador - aquilo que o viajante despacha no *check-in* como bagagem, é diferente do conceito de bagagem para a Aduana.

Os **veículos** também não são considerados bagagem, o que não quer dizer que um turista não possa ingressar no País ou dele sair dirigindo seu carro ou iate. Pode, mas não é bagagem, o que implica em procedimentos distintos (regime aduaneiro de admissão temporária).

A bagagem pode ser acompanhada ou desacompanhada: **bagagem acompanhada** é aquela que o passageiro leva consigo, na cabine (bagagem de mão) ou no porão (despachada no *check-in* sem conhecimento de carga); **bagagem desacompanhada** é aquela que o passageiro despacha pagando o frete, com conhecimento de carga, sem vinculação com sua passagem.

A **bagagem na importação** é, em princípio, isenta. Adicionalmente, na importação, há isenção de US\$ 500,00 para bens novos e usados, se por via aérea ou marítima, ou de US\$ 300,00, se por via terrestre, fluvial ou lacustre. O que exceder é tributado à alíquota de 50%, com isenção de IPI.

A bagagem de residente no Brasil que tenha passado mais de um ano no exterior e retorna é isenta, o mesmo acontecendo com a de imigrante. Atenção: a isenção atinge bens novos, conforme disposto no Regulamento Aduaneiro, embora a Instrução Normativa SRF nº 117, de 6 de outubro de 1998 erroneamente os exclua da isenção.

O tripulante não desfruta de qualquer isenção para bens novos, exceto se houver sérios indícios de que a bagagem contenha bens de importação ou exportação proibida, ou bens que não se destinem a seu uso ou instalação no País, inclusive dos membros da família.

A **bagagem na exportação** é isenta.

Entretanto há que se tomar cuidado, como já vimos, com a diferença entre bagagem, assim compreendido como o que está contido nas malas do viajante, e bagagem, assim compreendidos os pertences do viajante em função da sua viagem.

Podemos exemplificar com um casaco tamanho P na mala de um viajante de corpo avantajado: é bagagem no sentido comum mas não no sentido aduaneiro, o que não quer dizer que não possa sair regularmente do país: são permitidos, além dos objetos estritamente bagagem, outros produtos a título de lembranças e presentes, por exemplo.

22.4 Declaração de porte de valores

Do ponto de vista aduaneiro, dinheiro em espécie ou cheques de viagem não são mercadorias mas meios de pagamento. No caso brasileiro, por decisão do Banco Central, que utiliza os préstimos da Aduana na fronteira para efetuar a fiscalização, o viajante tem que declará-los, tanto na entrada, como na saída, sempre que o montante total ultrapassar o equivalente a dez mil reais, formalizando na Internet e apresentando à fiscalização aduaneira a **Declaração de Porte de Valores eletrônica** (e-DPV). Não há tributação.

É verdade que se a Casa da Moeda fabricar notas ou moedas para algum país, elas sairão do Brasil como mercadorias, uma vez que ainda não entraram em circulação. O mesmo ocorre com notas antigas, de interesse de colecionadores: são mercadorias, não meios de pagamento, por mais valiosas que sejam.

23 Despacho Aduaneiro: Exportação, RTS

23.1 Despacho de Exportação

Exportação é a saída de qualquer bem do território aduaneiro, em definitivo ou por prazo determinado, a título gratuito ou oneroso, com ou sem transmissão de propriedade.

Despacho de exportação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo exportador, em relação à mercadoria a ser exportada, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas a seu desembarço aduaneiro e a sua saída para o exterior.

A **conferência aduaneira** na exportação tem por finalidade identificar o exportador, verificar a mercadoria e a veracidade das informações relativas à sua natureza, classificação fiscal, quantificação e valor, e confirmar o cumprimento de todas as obrigações, fiscais e outras, exigíveis em razão da exportação.

Desembarço aduaneiro na exportação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira, e autorizado o embarque da mercadoria ou sua transposição da fronteira.

A diversidade e complexidade do comércio internacional acarretam a necessidade de formas distintas de processamento das diferentes situações possíveis, evitando-se utilizar um mesmo método na exportação de toneladas de soja, transportada em imensos navios, e na de um singelo CD de chorinho enviado pelos correios.

Este é o procedimento usual para exportações de grandes volumes, podendo também ser utilizado por particulares. Sendo o mais complexo, é no entanto o mais econômico se a quantidade de mercadorias for expressiva.

Qualquer exportação tem que ser autorizada pelo governo, necessita de uma **licença de exportação**, o que é feito caso a caso, pela formulação do Registro de Exportação (RE) no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex). Se a mercadoria for sensível, isto é, estiver dentro do conjunto daquelas que o governo entende dever controlar, o RE será manualmente aprovado (ou não) por um servidor da Secretaria de Comércio Exterior, eventualmente também por outro anuente. Se a mercadoria não for sensível, sua aprovação será automática.

A **Declaração de Despacho de Exportação** (DDE) é formulada pelo exportador, que identificará o comprador, preço, via de transporte, mercadorias. Ao fazer uma declaração de exportação o exportador agrega um ou vários registros de exportação já anuídos.

O exportador deve depositar a carga em um terminal de exportação, depósito autorizado pela Aduana para tal mister. Após ter feito a DDE, o exportador informa seu número ao depositário para que este possa **informar a presença da carga**, no Siscomex, ou seja, atestar que está com a carga sob sua guarda e responsabilidade.

Alternativamente, se a mercadoria se destinar à exportação pelas vias rodoviária, fluvial ou lacustre, o transportador registrará os dados do embarque

Após a informação da presença de carga ou registro dos dados de embarque, conforme a via de transporte, o exportador apresenta cópia do despacho, com os documentos que o instruem, à fiscalização aduaneira, que efetuará a **Recepção de Documentos** no Siscomex. São obrigatórias as notas fiscais de saída das mercadorias. Eventualmente podem ser necessários outros documentos, como certificados de sanidade da mercadoria, por exemplo.

Adicionalmente aos documentos necessários para a exportação, o exportador precisará obter ou emitir alguns outros necessários ao importador estrangeiro para desembarçar a carga em seu país, tais como certificados de origem, faturas.

Recepcionado o despacho de exportação no Siscomex, este será selecionado automaticamente para um dos **canais de verificação**, quais sejam: **verde**, com desembaraço automático; **laranja**, em que o despacho fica sujeito a conferência documental; e **vermelho**, com conferência documental e física da mercadoria.

Se selecionado para os canais laranja ou vermelho o despacho será distribuído para um fiscal que o examinará. Estando tudo correto, o despacho será desembaraçado e, com isso, autorizado o embarque (vias aérea, ferroviária ou marítima) ou o cruzamento da fronteira (vias rodoviária, fluvial ou lacustre).

O transportador aéreo, ferroviário ou marítimo, após embarcar a mercadoria, informará tal fato, indicando a quantidade efetivamente embarcada: é o **Registro de Dados de Embarque**. Nos demais modais o embarque já foi informado antes da recepção de despacho pela Aduana.

Quando a quantidade informada pelo transportador confere com a desembaraçada, ocorre **averbação automática**. Em caso de divergência, o exportador deverá informar o que ocorreu à Aduana, apresentando documentos comprobatórios (como nota fiscal de entrada). A Aduana então procederá à averbação manual, dita **averbação com divergência**, sanando os problemas porventura existentes.

Averbada a exportação, pode ser emitido o comprovante de exportação, pela Aduana, por solicitação do exportador, para comprovação da exportação perante outros interessados.

Averbado o despacho, isto é, comprovada a efetiva saída dos bens, deverá ser realizada a **aplicação do câmbio** pelo banco comercial que procedeu ao câmbio das divisas recebidas pelo exportador.

Este procedimento serve para o Banco Central, por exclusão, identificar as exportações para as quais não houve entrada legal de divisas e as entradas de numerário para as quais não houve saída declarada de mercadorias.

23.2 Despacho Simplificado de Exportação - Eletrônico

Operações de menor valor, ou que interessarem ao Estado facilitar, poderão se utilizar da declaração simplificada de exportação, formulada no Siscomex, mais simples, como o próprio nome diz.

Podem beneficiar-se do despacho simplificado de exportação eletrônico as exportações de mercadorias:

- exportadas por pessoa física ou jurídica, com ou sem cobertura cambial, até o equivalente a US\$ 10,000.00 (dez mil dólares norte-americanos);
- exportadas, a título de ajuda humanitária, em casos de guerra ou calamidade pública, por órgão ou entidade integrante da administração pública direta, autárquica ou fundacional, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; ou ainda por instituição de assistência social;
- exportadas sob o regime de exportação temporária, para posterior retorno ao País no mesmo estado ou após conserto, reparo ou restauração;
- reexportadas na forma do inciso I do artigo 16 da Instrução Normativa nº 150, de 1999;
- que devam ser devolvidos ao exterior por: 1) erro manifesto ou comprovado de expedição, reconhecido pela autoridade aduaneira; 2) indeferimento de pedido para concessão de regime aduaneiro especial; 3) não atendimento a exigência de controle sanitário, ambiental ou de segurança exercido pelo órgão competente; ou 4) outro motivo, observado o disposto na Portaria MF nº 306, de 21 de dezembro de 1995;
- contidas em remessa postal internacional ou encomenda aérea internacional transportada por empresa de transporte internacional expresso porta a porta, até o equivalente a US\$ 10,000.00 (dez mil dólares norte-americanos); ou
- integrantes de bagagem desacompanhada.

Se não for possível o acesso ao Siscomex, em virtude de problemas de ordem técnica, por mais de quatro horas consecutivas, reconhecidos pelo titular da unidade as SRF responsável pelo despacho aduaneiro da mercadoria no âmbito de sua jurisdição, poderá ser utilizado o despacho simplificado com formulário.

Uma diferença com o despacho comum refere-se ao câmbio: não há aplicação, devendo o câmbio ser processado também pelo modo simplificado.

23.3 Despacho Simplificado de Exportação - Formulário

Outras operações são ainda mais simplificadas, podendo ser utilizada a Declaração Simplificada de Exportação em papel.

São beneficiadas as:

- exportações de amostras sem valor comercial;
- exportações realizadas por pessoa física ou jurídica, sem cobertura cambial e sem finalidade comercial, cujo valor não ultrapasse o equivalente a US\$ 1,000.00 (mil dólares norte-americanos), exceto em caso de produto cuja exportação esteja proibida, sujeita ao controle de cota ou ao pagamento do imposto de exportação;
- exportações realizadas por missão diplomática, repartição consular de carreira e de caráter permanente, representação de organismo internacional de que o Brasil faça parte, ou delegação acreditada junto ao Governo Brasileiro, bem assim por seus respectivos integrantes, funcionários, peritos ou técnicos;
- reexportações de veículos de viajantes residentes no exterior, submetidos ao regime de admissão temporária, que retornem ao exterior por via terrestre e por seus próprios meios;
- exportações de bens de caráter cultural, nas hipóteses previstas na Instrução Normativa nº 40, de 13 de abril de 1999; e
- exportações de animais de vida doméstica, sem cobertura cambial e sem finalidade comercial.

23.4 Exporta Fácil

O Exporta Fácil é um processo de exportação disponibilizado pelos Correios, para mercadorias de pequeno volume e peso (até 30 kg) e cujo valor não exceda o equivalente a US\$ 20.000,00 (vinte mil dólares norte-americanos).

Com base no preenchimento de um único documento, o conhecimento aéreo, que pode ser feito até pela Internet, os Correios cuidam do transporte e do despacho de exportação. O exportador tem que entregar os documentos obrigatórios - nota fiscal, fatura. Eventualmente, em função da legislação do país de destino, podem ser necessários outros documentos, como certificado de origem.

23.5 Consumo de Bordo

O fornecimento de mercadorias para consumo de bordo em veículos em viagem internacional, contra pagamento em moeda estrangeira, pode ser processado como exportação, com emissão dos REs e da DDE, com preenchimento um pouco mais simples, e a vantagem de poder ser formalizado após a entrega.

O processo consta basicamente da autorização imediata de entrega da mercadoria, com base em nota fiscal, e a posterior formulação dos REs e DDE, até o último dia da quinzena subsequente à daquela em que foi efetuada a exportação.

23.6 Venda Direta a Turistas

Lojas de jóias podem vender pedras preciosas e semi-preciosas, suas obras e artefatos de joalheria, a não residentes no País, contra pagamento em moeda estrangeira.

De forma similar ao do despacho de consumo de bordo, as lojas têm até o último dia da quinzena subsequente à daquela em que foi efetuada a venda, para proceder ao despacho de exportação, com base nas notas fiscais.

Observe-se que, neste caso, a mercadoria muito provavelmente já saiu do território aduaneiro, dentro da bagagem do viajante.

23.7 RTS: Objetos Postais e Encomendas Expressas

Na **importação**, os objetos enviados pelos correios ou por empresa de remessa expressa, até US\$ 3,000.00, podem ser tributados pelo Regime de Tributação Simplificada, que consiste na aplicação da alíquota de 60% sobre o valor aduaneiro (preço + frete + seguro), com isenção de IPI.

Serão isentas as remessas de pessoa física a pessoa física inferiores a 50 dólares, bem como os remédios destinados a pessoas físicas, mesmo que enviados por pessoas jurídicas. Observação: vitaminas e complementos alimentares não são considerados remédios.

Não podem ser desembaraçados nesse regime os bens com destinação comercial, isto é, destinados a revenda.

Na **exportação**, objetos enviados pelos correios ou por empresa de remessa expressa não são tributados, embora não possam ser beneficiados por isenções de IPI e ICMS.

Os demais controles permanecem, não podendo ser utilizado esse processo para exportações que dependam de licença ou que sejam proibidas.

Como exceção temos as exportações processadas sob o regime do Exporta Fácil, que são transportadas pelos correios mas são despachadas com despacho simplificado de exportação.

23.8 Amostras

Em sentido comum, **amostra** é parte de algo, utilizada para que outros possam conhecer as características do todo. Se vamos contratar um bufê para a festa de fim de ano, podemos querer provar as comidas que serão servidas, antes de formalizar o negócio. Uma empresa que pretenda exportar guaraná pode enviar duas dúzias de garrafas como amostra, para que pessoas ligadas ao potencial importador provem o produto e decidam a conveniência - ou não - da importação.

Duas dúzias de garrafas é quantidade superior a muitas compras individuais, o que não retira o caráter de amostra, mesmo com **valor comercial**.

Amostras sem valor comercial são aquelas representadas por quantidade, fragmentos ou partes de qualquer mercadoria, estritamente necessários para dar a conhecer sua natureza, espécie e qualidade. Exemplos: torneiras inutilizadas por meio de furo, retalhos de tecidos.

24 Despacho Aduaneiro: Importação

24.1 Despacho de Importação

Importação é o ingresso de qualquer bem no território aduaneiro, em definitivo ou por prazo determinado, a título gratuito ou oneroso, com ou sem transmissão de propriedade.

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

A **conferência aduaneira** na importação tem por finalidade identificar o importador, verificar a mercadoria e a correção das informações relativas à sua natureza, classificação fiscal, quantificação e valor, e confirmar o cumprimento de todas as obrigações, fiscais e outras, exigíveis em razão da importação.

Desembaraço aduaneiro na importação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira, autorizando-se a entrega da mercadoria ao importador.

A diversidade e a complexidade do comércio internacional acarreta a necessidade de formas distintas de processamento nas diferentes situações possíveis, evitando-se utilizar um mesmo método para a importação de uma fábrica completa, transportada em centenas de contentores e de um singelo livro enviado pelos correios.

Para que a mercadoria possa ser controlada em todo o trâmite aduaneiro, o processo começa pelo registro da carga, ao chegar ao local alfandegado, e termina com o registro da conclusão do despacho.

Na importação, o início se dá pelo registro das cargas que ingressam no País no Sistema de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento (**MANTRA**). Se ingressada por via marítima, também há o controle feito no sistema **Mercante**, do Departamento de Marinha Mercante (DMM), com vistas a verificar o recolhimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), tributo cobrado sobre os fretes.

No MANTRA o processo começa com o registro da chegada da carga pelo transportador, e continua com a intervenção do depositário informando, que tem a carga sob sua guarda.

Só podem ser despachadas para importação cargas que estejam registradas no MANTRA e, no sentido inverso, todas as cargas que forem informadas no sistema têm que ser despachadas, caso contrário serão apreendidas após o transcurso do prazo regulamentar, para aplicação da pena de perdimento.

O processo termina com o registro da declaração de importação, que implica em baixa da mesma no MANTRA.

Os controles de cargas ingressadas por outros meios - bagagem, meios próprios, modal rodoviário - são realizados de modos específicos.

24.2 Regime de Importação Comum

O **Regime de Importação Comum** é o procedimento usual para as importações de grandes volumes, empreendidas diariamente pelas empresas, embora também possa ser utilizado por particulares. É o mais complexo, mas também o mais econômico, se a quantidade de mercadorias for expressiva.

Qualquer importação depende de autorização do governo, e pode ser concedida de modo automático, dispensados quaisquer procedimentos tanto do interessado como do governo, ou manual, em que o interessado tem que formular uma **licença de importação**, no Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior), licença essa que será anuída ou não pela Secretaria de Comércio Exterior e demais órgãos anuentes.

A divisão entre licença automática e não automática é função da mercadoria: o governo indica quais as sensíveis, que dependem de licença caso a caso e, por exclusão, aquelas cuja licença é automática.

A **declaração de importação** é formulada pelo importador, que descreve os detalhes da operação, ou seja, vendedor, meio de transporte e transportador, mercadoria, preço, condições de pagamento. A declaração também é formulada no Siscomex, que, com base nas informações prestadas, calcula os impostos de importação e sobre produtos industrializados e transfere eletronicamente a quantia devida da conta bancária do importador para a conta da União.

Para ser registrada a carga já deve estar no país, atestada pelo depositário. Entretanto, algumas mercadorias, usualmente perecíveis ou que devam ser retiradas rapidamente, podem ser objeto de **despacho antecipado**, em que a Declaração de Importação é formulada antes da mercadoria chegar ao país.

A declaração deve ser instruída com via original da fatura, assinada pelo exportador, via original do conhecimento de transporte e outros documentos necessários em função de características da importação.

A cada declaração deve haver apenas um conhecimento de carga e para cada conhecimento deve haver apenas uma declaração. Entretanto, em função de situações particulares, esta regra pode ser flexibilizada. É o caso de embarques que, por características do meio de transporte, tenham que ser distribuídos por vários veículos, originando vários conhecimentos para uma mesma mercadoria. Também pode ser pedida autorização para fracionar o conhecimento de transporte, de modo a permitir a formulação de várias declarações para um só conhecimento.

Não há restrição quanto à quantidade de faturas comerciais, podendo ser apresentadas uma ou várias, de modo a englobar toda a carga.

Se for solicitada redução ou isenção de tributos em função da origem da mercadoria, deverá ser apresentado certificado de origem correspondente. É o que acontece, por exemplo, com importações de produtos argentinos, que são isentas de imposto de importação em função do Mercosul.

Outras características da operação e do contrato entre comprador e vendedor podem ocasionar a necessidade de outros documentos, tais como certificados de qualidade, de sanidade, de quantidade.

Uma vez registrada a declaração, ela é dirigida para um **canal de verificação**. Na importação são quatro: **verde**, com desembarço automático; **amarelo**, onde o despacho fica sujeito a conferência documental; **vermelho**, com conferência documental e física da mercadoria. A aduana poderá, querendo, examinar mais detidamente o valor aduaneiro da mercadoria, o que anteriormente foi feito no canal **cinza**.

Desembarço é a autorização para a incorporação da mercadoria à economia nacional. Uma vez desembarçada a mercadoria é emitido o **comprovante de importação**, pelo Siscomex, que indica ter sido desembarçada a mercadoria.

Por razões de logística, pode ser autorizada a **descarga direta** da mercadoria importada, ou seja, a entrega da mercadoria à responsabilidade do importador, antes de ser desembarçada. Este, entretanto, não pode fazer uso dela, devendo aguardar o desembarço.

Após desembarçada a mercadoria e efetuado o câmbio, o banco comercial deve informar a **aplicação do câmbio** no sistema, relacionando o contrato de câmbio à declaração de importação. Isto serve para o Banco Central identificar, por exclusão, pagamentos de importação onde não houve entrada de mercadoria, e importações em que não houve pagamento declarado, ensejando a cobrança diária de multas aos responsáveis.

Um contrato de câmbio pode ser aplicado a diversas declarações, uma declaração pode ser relacionada a diversos contratos.

Só com a aplicação de câmbio pode ser considerado concluído o processo de importação.

24.3 Despacho Simplificado de Importação - Eletrônico

É possível utilizar **declaração simplificada de importação**, formulada no Siscomex, em operações de menor valor, ou que interessam ao Estado simplificar.

Por exemplo, podem se beneficiar do despacho simplificado, entre outras situações, as importações de mercadorias:

- cujo valor não ultrapasse o equivalente a US\$ 3,000.00 (três mil dólares norte-americanos), realizadas por pessoa física, sem destinação comercial, ou por pessoa jurídica;
- recebidas, a título de doação, de governo ou organismo estrangeiro por órgão ou entidade integrante da administração pública direta, autárquica ou fundacional, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; ou instituição de assistência social;
- reimportadas no mesmo estado ou após conserto, reparo ou restauração no exterior, em cumprimento do regime de exportação temporária.

24.4 Despacho Simplificado de Importação - Formulário

Outras operações são ainda mais simplificadas, podendo utilizar a Declaração Simplificada de Importação em papel, como, por exemplo:

- amostras sem valor comercial;
- livros e publicações semelhantes, inclusive gravados em meio magnético, importados sem cobertura cambial e sem finalidade comercial, quando não sujeitos ao pagamento de impostos;
- órgãos e tecidos humanos para transplante;
- animais de vida doméstica, sem cobertura cambial e sem finalidade comercial.

25 Infrações e Penalidades

25.1 Infrações e penalidades

A legislação busca coibir não só contrabando e sonegação, mas também ações que possam dar lugar a tais comportamentos. Assim, a proibição de veículos estacionarem próximos um do outro não tem em vista algum apreço pela distância como um bem em si, mas como meio de evitar que mercadorias possam ser transferidas entre eles, sem controle aduaneiro, facilitando o contrabando.

Infração é toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe inobservância de norma estabelecida no Regulamento Aduaneiro ou em ato administrativo normativo destinado a completá-lo. A responsabilidade pela infração, salvo disposição em contrário, independe da intenção do agente, ou responsável, e da efetividade, da natureza e da extensão dos efeitos do ato.

Mesmo que a pessoa que tenha cometido a infração o tenha feito sem intenção e ela não tenha resultado em qualquer prejuízo para o País, a penalidade prevista deverá ser aplicada.

Dentre outros ilícitos, estão aqueles capitulados no Código Penal, mais graves, tais como o **crime** de facilitação de contrabando ou descaminho (art. 318).

Para desestimular o cometimento de infrações, ou de obter uma reparação pelos danos eventualmente causados, podem ser aplicadas penalidades administrativas de diversos níveis de gravidade: perdimento do veículo; perdimento da mercadoria; perdimento de moeda; e multa.

Os crimes também estão sujeitos a outros tipos de penalidade, como reclusão, detenção e multa.

As penalidades administrativas e penais podem ser aplicadas conjunta e cumulativamente. Por exemplo, pode ser determinado o perdimento do veículo e da mercadoria assim como a reclusão do agente responsável por descaminho, embora as primeiras sejam determinadas por autoridade administrativa e a última por autoridade judiciária.

A Receita Federal aplica penalidades de caráter administrativo, representando as de caráter penal às autoridades competentes.

25.2 Perdimento de veículo

A pena de **perdimento do veículo**, isto é, a transmissão compulsória da propriedade do veículo para a União, sem qualquer compensação ao proprietário, é aplicada em algumas hipóteses, vinculadas à utilização efetiva ou potencial do veículo para ações de contrabando ou descaminho.

Como utilização potencial temos o caso de veículo em situação ilegal do quanto às normas que o habilitem a exercer a navegação ou o transporte internacional, assim como o desvio da rota legal, sem motivo justificado, de veículo terrestre utilizado no trânsito de mercadoria estrangeira, bem como sua não-chegada ao local de destino.

Posicionamento de veículo em viagem internacional nas proximidades de outro, tornando possível transbordar pessoa ou carga, sem observância das normas, assim como navegar dentro do porto, sem trazer escrito seu nome de registro, em tipo destacado e em local visível do casco, são casos mais graves de utilização potencial do veículo para o contrabando ou descaminho, ensejando a imposição o perdimento da mercadoria adicionalmente ao perdimento do próprio veículo.

Como utilização efetiva temos a operação de descarga de mercadoria estrangeira ou de carga de mercadoria nacional ou nacionalizada, fora de local para isso habilitado. Aplica-se, cumulativamente ao perdimento do veículo, o perdimento da mercadoria.

Também é aplicável a pena de perdimento ao veículo que conduzir mercadoria sujeita a perdimento, se demonstrada a responsabilidade do proprietário do veículo na prática do ilícito.

25.3 Perdimento de mercadoria

São muitos os casos previstos para aplicação da pena de perdimento da mercadoria, algumas que podem ensejar contrabando, descaminho ou sonegação, outras em que esses crimes já foram cometidos.

Vale ressaltar que essas situações incluem tanto o movimento de ingresso como de saída de mercadorias do País. O fato de, na maior parte das vezes, não existir imposto a ser pago na exportação, não torna menos possível o contrabando: podem ser exportações proibidas, como tóxicos ou bens do patrimônio histórico, ou não declaradas para evitar o ingresso controlado de divisas.

Ainda quando no veículo transportador, a penalidade pode ser aplicada a mercadorias incluídas em listas de sobressalentes e de provisões de bordo quando em desacordo com as necessidades, sem registro em manifesto ou outra declaração, ou ainda ocultas a bordo. O mesmo para mercadorias em operação de carga ou descarga ou já carregadas em qualquer veículo, ou dele descarregadas, se não houver autorização escrita da autoridade aduaneira.

A pena de perdimento também pode ser aplicada a mercadoria:

- oculta na zona primária;
- nacional ou nacionalizada, em grande quantidade ou de vultoso valor, encontrada na zona de vigilância aduaneira, em circunstâncias que tornem evidente destinar-se a exportação clandestina;
- estrangeira, acondicionada sob fundo falso ou oculta, que apresente característica essencial falsificada ou adulterada ou ainda chegada ao País com falsa declaração de conteúdo;
- estrangeira, encontrada ao abandono, exposta à venda, depositada ou em circulação comercial no País, se não for feita prova de sua importação regular, ou, se já desembarcada mas cujos tributos aduaneiros tenham sido pagos apenas em parte, mediante artifício doloso.

Se o veículo terrestre em operação de trânsito aduaneiro for desviado de sua rota legal, sem motivo justificado, ou não chegar ao local de destino, aplica-se o perdimento à mercadoria em trânsito.

Nas remessas postais (e encomendas aéreas internacionais) a falsa declaração de conteúdo ou o fracionamento em duas ou mais remessas para evitar o pagamento dos tributos, a aplicação de normas de controle das importações ou para beneficiar-se do regime de tributação simplificada, também enseja a imposição da pena de perdimento.

Um caso um pouco diferente dos anteriores é o da mercadoria importada que for considerada abandonada por ultrapassar o prazo permitido para permanência em recinto alfandegado. Aplica-se também a pena de perdimento, mas nesse caso não há propriamente um ilícito: trata-se de uma medida profilática para evitar que depósitos alfandegados venham a ter seus espaços ocupados indefinidamente por mercadorias abandonadas, o que poderia prejudicar a operação dos recintos e o comércio exterior. Isso explica que o importador possa iniciar o respectivo despacho de importação, antes de aplicada a pena de perdimento e possa requerer a conversão da penalidade em multa, antes de efetuada a destinação da mercadoria.

Muitas outras hipóteses contemplam a pena de perdimento. A relação completa pode ser consultada no Regulamento Aduaneiro.

25.4 Perdimento de moeda

Apesar de moeda não ser considerada mercadoria e sim meio de pagamento (salvo exceções), e por isso encontrar-se fora do alcance estrito da legislação aduaneira, por conveniência da União e face ao desenho administrativo do Banco Central e da Secretaria da Receita Federal, ficou com esta a fiscalização da entrada e saída de valores - papel-moeda, moedas, cheques de viagem - que ingressem ou saiam do território aduaneiro.

O limite está estabelecido em R\$ 10.000,00 (dez mil reais) ou o equivalente em moeda estrangeira, salvo legislação específica, com aplicação da pena de perdimento à moeda excedente, quando não declarada.

25.5 Multas

Infrações menores são puníveis com multas, graduadas em função da gravidade da infração.

O Regulamento Aduaneiro apresenta uma grande quantidade de hipóteses de multas na importação, na exportação e em ambos os casos, com diversas gradações, cobrindo uma grande variedade de situações.

As multas poderão ser pagas com desconto nas seguintes situações e prazos:

- 50% de desconto, para pagamento integral no prazo legal de impugnação;
- 30%, para pagamento dentro de trinta dias da ciência da decisão de primeira instância referente a impugnação tempestiva;
- 40%, para requerimento de parcelamento do débito no prazo legal de impugnação; e
- 20%, para requerimento de parcelamento do débito dentro de trinta dias da ciência da decisão de primeira instância referente a impugnação tempestiva.

A redução não se aplica: 1) quando lei expressamente prevê não-redução; 2) na conversão da pena de perdimento em multa; 3) na relevação da pena de perdimento mediante aplicação de multa; e 4) para lançamento de ofício da multa de mora.

25.6 Processo Administrativo Fiscal

Conforme previsto na Constituição, deve haver direito de defesa. Para isso a aplicação de penalidades segue ritos específicos: Processo de Perdimento (Decreto-Lei nº 1.455, de 1976), para a aplicação da pena de perdimento e Processo Administrativo Fiscal (Decreto nº 70.235, de 1972), para aplicação de multas e outras penalidades.

Mas nem tudo é imposição de penalidade: o contribuinte também pode provocar a Administração para ser esclarecido sobre a legislação aduaneira e sobre classificação fiscal de mercadorias, utilizando o Processo de Consulta.

25.7 Processo de Perdimento

As infrações puníveis com pena de perdimento devem ser apuradas em processo administrativo fiscal em instância única, seguindo o rito previsto no Decreto-lei nº 1.455, de 1976.

A peça inicial deste processo é o auto de infração, acompanhado de termo de apreensão e, se for o caso, de termo de guarda fiscal.

O autuado, intimado, terá prazo de vinte dias para apresentar impugnação, caso contrário será considerado revel, por declaração da autoridade preparadora, que enviará do processo à autoridade competente, para imediata aplicação da pena.

Apresentada a impugnação, a autoridade preparadora terá prazo de quinze dias, prorrogável quando houver necessidade de diligência ou perícia, para remessa do processo a julgamento por decisão do Ministro de Estado da Fazenda (hoje subdelegada ao titular da União), em instância única administrativa, cabendo, nos termos da Constituição Federal, recurso ao Judiciário.

25.8 Processo Administrativo Fiscal

As demais infrações, não puníveis com pena de perdimento, serão apuradas mediante processo administrativo fiscal com dupla instância, segundo o rito determinado pelo Decreto nº 70.235, de 1972.

25.9 Processo de Consulta

A legislação é complexa e pode levar os contribuintes a se sentirem inseguros quanto à sua aplicação a casos concretos. A Secretaria da Receita Federal responde a consultas, relativas a interpretação da legislação tributária e a classificação fiscal de mercadoria, mediante provocação escrita, resultando em processo administrativo solucionado em instância única.

25.10 Processo Administrativo Inominado

Grande parte dos processos administrativos utilizados no âmbito da Receita Federal, mormente os de interesse dos administrados, é regida pela Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Essa lei trata com muito mais consideração o cidadão - vale notar que ela é posterior à Constituição de 1988. O processo administrativo fiscal e o processo de perdimento seguem ritos próprios para o lançamento de tributos ou aplicação de penalidades: não sendo o caso, deve ser utilizada a Lei nº 9.784.

25.11 Prescrição e Decadência

Decadência é a caducidade do direito de lançar imposto. **Prescrição** é o término do direito de cobrar imposto já lançado.

O contribuinte que submeter mercadoria a despacho aduaneiro, tem prazo de um ano, a partir do pagamento do tributo, para reclamar de erro, classificação indevida, ou outra qualquer irregularidade, cujas provas permanecerem em documento próprio.

O direito de pleitear a restituição de imposto indevidamente pago extingue-se com o decurso do prazo de cinco anos contado da data do pagamento ou daquela em que se tornar definitiva a decisão administrativa ou passar em julgado a decisão judicial que tenha reformado, anulado, revogado ou rescindido decisão condenatória.

A União tem cinco anos para exigir tributo - dez anos em caso de PIS/PASEP e COFINS -, contados do primeiro dia do exercício seguinte àquele em que poderia ter sido lançado, da data em que tenha sido notificado o sujeito passivo de qualquer medida indispensável ao lançamento, ou ainda da data em que se tornar definitiva a decisão que houver anulado lançamento, por vício formal. Em caso de exigência de diferença de tributo, o prazo será contado da data do pagamento efetuado.

O direito de impor penalidades extingue-se em cinco anos, a contar da data da infração

O direito de ação, da União contra o contribuinte, para cobrança de crédito tributário, prescreve em cinco anos da data de sua constituição definitiva, exceto nos casos de contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS que prescrevem em dez anos. O prazo não corre enquanto o processo de cobrança depender de exigência a ser satisfeita pelo contribuinte; ou até que a autoridade seja diretamente informada pelo Juízo de Direito, Tribunal ou órgão do Ministério Público, da revogação de ordem ou decisão judicial que haja suspenso, anulado ou modificado a exigência, inclusive no caso de sobrestamento do processo.

O direito de ação, do contribuinte contra a União, para anular decisão administrativa que negar restituição de tributo, prescreve em dois anos.

25.12 Termo de Responsabilidade

Termo de responsabilidade é o documento no qual são constituídas obrigações fiscais cujo pagamento fica suspenso por aplicação de regime aduaneiro especial e é considerado título representativo de direito líquido e certo da Fazenda Nacional com relação às obriga-

ções fiscais nele constituídas: não cumprido o compromisso assumido, o crédito indicado será objeto de exigência.

Poderá ser exigida garantia real ou pessoal do crédito tributário, a ser prestada sob a forma de depósito em dinheiro, fiança idônea ou seguro aduaneiro em favor da União.

Antes de ser executado o termo de responsabilidade, o responsável deve ser intimado para, em dez dias, justificar o descumprimento do compromisso assumido. Passado esse prazo, sem que o interessado apresente justificativa, será exigido o crédito. Caso contrário o processo vinculado ao termo será revisto, à vista das justificativas, para fins de ratificação ou liquidação do crédito.

Em caso de prestação de garantia sob a forma de depósito, este deverá ser convertido em renda da União. Nos demais, o responsável deve ser intimado para efetuar o pagamento, assim como, adicionalmente, o fiador, se a garantia tiver sido prestada sob a forma de fiança idônea, ou a seguradora, nos casos de seguro aduaneiro.

25.13 Vistoria Aduaneira

A exigência do crédito tributário decorrente de vistoria aduaneira será feita por meio de notificação de lançamento instruída com termo de vistoria.

O processo de determinação e exigência do crédito tributário resultante de vistoria obedecerá a rito sumário: o responsável será intimado a produzir defesa no prazo de cinco dias e a decisão de primeira instância - exaurindo a matéria de fato - deverá ser proferida nos cinco dias subsequentes, quando então a mercadoria poderá ser entregue, sem necessidade de garantia.

O procedimento estabelecido no Decreto nº 70.235, de 1972, será adotado na fase recursal.

25.14 Procedimentos Especiais

Medida cautelar fiscal consiste no arrolamento de bens e direitos do contribuinte quando o valor dos créditos tributários de sua responsabilidade superar R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) e for maior que 30% de seu patrimônio conhecido. Se pessoa física, no arrolamento devem ser identificados, inclusive, bens e direitos em nome do cônjuge, não gravados com a cláusula de incomunicabilidade.

O objetivo da medida é evitar que as pretensões da União deixem de ser satisfeitas se o devedor alienar bens ou colocá-los em nome de terceiros, ausentar-se, enfim, agir no sentido de não pagar.

Declaração de inaptidão de empresas é a atribuição do estado "inapta" à inscrição no CNPJ da pessoa jurídica que não exista de fato: a famosa "laranja". Empresa que opere em comércio exterior também pode ser declarada inapta caso não comprove origem, disponibilidade e efetiva transferência, se for o caso, dos recursos empregados em operações de comércio, mediante prova fechamento da operação de câmbio, com identificação da instituição financeira no exterior encarregada da remessa dos recursos para o País e identificação do remetente dos recursos.

26 Tratados Comerciais e Blocos Econômicos

26.1 Organismos internacionais

O mundo têm feito esforços no sentido de organizar o comércio internacional, de modo a incrementá-lo e a evitar riscos desnecessários por parte de seus operadores. Assim, regras têm sido estabelecidas, para padronizar certas atividades, para facilitar o entendimento, para limitar a intervenção estatal ou torná-la previsível.

Alguns princípios do direito internacional estão mantidos, como soberania e defesa, mas têm sido suavizados por acordos internacionais.

A **Organização Mundial do Comércio** (OMC) é certamente a entidade mais ativa na regulação do comércio internacional, desenvolvendo novas regras e aperfeiçoando as oriundas do GATT (Acordo Geral de Tarifas e Comércio).

Outra entidade importante, embora menos conhecida, é a **Organização Mundial das Aduanas** (OMA), que tem como objetivo auxiliar as aduanas nacionais a cumprirem bem seus papéis, desenvolvendo programas de treinamento, de intercâmbio e de aperfeiçoamento das técnicas aduaneiras.

26.2 Blocos Econômicos

Outro movimento é o de integração de alguns países. Podemos ver esse movimento tanto como um aprofundamento localizado da tendência mais geral de integração, como uma fuga da uniformização pela criação de regras locais distintas.

De qualquer forma, os modelos de integração buscam o desenvolvimento pela colaboração entre países próximos geográfica ou culturalmente, aproveitando sinergias. Esses modelos se apresentam num crescente de integração, em função dos **graus de integração econômica**.

Na **zona de preferência**, dois ou mais países se concedem vantagens recíprocas em relação a terceiros países, em alguns produtos sensíveis.

A **zona de livre comércio** aprofunda essa concessão, generalizando-a para todos ou para a maioria das mercadorias, eliminando ou reduzindo drasticamente os tributos aduaneiros e as restrições não-tarifárias.

A **união aduaneira** é uma zona de livre comércio com tarifa externa comum, alíquota zero no comércio entre os países membros, legislação aduaneira comum e política comercial comum. Tarifa externa comum significa que todos os países da união cobram a mesma alíquota quando importam um dado produto de terceiros países.

A união aduaneira torna-se **mercado comum** quando incorpora a livre circulação de pessoas, bens, serviços e fatores de produção, e acaba com todas as formas de discriminação internas.

União econômica é um mercado comum mais aprofundado, com sistema monetário, defesa e de política externa comuns.

Com a unificação das legislações (civil, comercial, trabalhista, tributária, administrativa) a união econômica torna-se **união total**.

O próximo passo é a abdicação à soberania externa, com a criação de um poder central que representará todos perante as demais nações, sem alienação da soberania interna. Temos então a **confederação**.

26.3 Regulação e Mediação de Disputas Comerciais Internacionais

As operações comerciais internacionais de bens e de serviços devem seguir as normas acordadas pelo GATT e depois pela OMC, para os países signatários do primeiro ou filiados

à segunda; quando as operações se dão dentro de um bloco econômico, devem também seguir as regras nele previstas.

Entretanto, e como não poderia deixar de ser, as regras têm de ser interpretadas, e não necessariamente as interpretações dos agentes direta ou indiretamente interessados são semelhantes, gerando assim disputas comerciais internacionais.

As disputas podem se dar entre os contratantes do negócio, que interpretam de modo distinto a legislação aplicável, ou por terceiros, que se sentem prejudicados pela forma como o negócio está sendo feito, como no caso da disputa entre a brasileira Embraer e a canadense Bombardier. As duas empresas não mantiveram negócios entre elas, mas ambas entenderam que o governo da outra oferecia condições de financiamento não autorizadas pela legislação internacional, configurando concorrência desleal.

Como as diferenças de interpretação são esperadas - cada cabeça uma sentença - e além disso também podem ocorrer comportamentos maliciosos, ou seja, desrespeitando pura e simplesmente as normas existentes, cada acordo costuma prever as formas de solução de divergências, de modo que os problemas possam ser resolvidos.

O modelo usual é o acordo prever uma espécie de tribunal que analisa a divergência e determina a solução, seja aclarando o conteúdo da norma, seja determinando a ação a ser tomada na questão concreta. Esse "tribunal" pode ter ou não poder de aplicar penalidades, dependendo do estabelecido no tratado internacional que o criou.

A Secretaria de Comércio Exterior é o órgão brasileiro que representa as empresas brasileiras nessas disputas internacionais ou que as pode assessorar nos casos em que as empresas agem em seu próprio nome.

26.4 Outros blocos

No mundo inteiro os países têm criado blocos econômicos para atender a seus objetivos comerciais e políticos.

A **União Européia** (UE) representa o estágio mais avançado do processo de formação de blocos econômicos no contexto da globalização, que dispõe até moeda única, o Euro.

Possuía 15 países membros: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Holanda (Países Baixos), Portugal, Reino Unido (Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda do Norte) e Suécia, dos quais só Reino Unido, Suécia e Dinamarca ainda não aderiram ao Euro. Recentemente foram incorporados mais dez: Chipre, Eslováquia, Eslovênia, Estônia, Hungria, Letônia, Lituânia, Malta, Polônia e República Tcheca.

Na América do Norte o **NAFTA**, Acordo de Livre Comércio da América do Norte, congrega Estados Unidos, Canadá e México, busca apenas eliminar as barreiras alfandegárias entre esses países.

Está em discussão, com muita polêmica, a possível criação da **ALCA**, Área de Livre Comércio das Américas, englobando todos os países das três américas, com exceção de Cuba, a saber: Antigua e Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belize, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, Dominica, El Salvador, Equador, Estados Unidos da América, Granada, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Santa Lúcia, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguai e Venezuela.

26.5 ALALC

A **ALALC** (Associação Latino-Americana de Livre Comércio), criada pelo Tratado de Montevideu, em 1960, se propunha a estabelecer uma zona de livre comércio, iniciando o processo por reduções tarifárias entre os países do acordo.

26.6 ALADI

Em 1980, buscando reverter o esvaziamento da ALALC, foi celebrado novo tratado, que deu origem à **ALADI** (Associação Latino-Americana de Integração), com liberdade para que os países celebrassem acordos bilaterais de complementação econômica. Hoje tem 12 membros: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

26.7 Mercosul

O **Mercosul** foi instituído pelo Tratado de Assunção, firmado em 26 de março de 1991, entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, dentro do arcabouço jurídico da ALADI.

O tratado só entrou em vigor em novembro, quando foi protocolizado na ALADI o Acordo de Complementação Econômica nº 18, que conferiu ao Mercosul a cobertura jurídica para a instituição das preferências regionais negociadas entre os quatro países.

A estrutura institucional do Mercosul (Mercado Comum do Sul) foi estabelecida pelo Protocolo de Ouro Preto, assinado em 17 de dezembro de 1994, que dotou esse bloco de personalidade jurídica de direito internacional, possibilitando sua relação com outros países, blocos econômicos e organismos internacionais.

Embora o objetivo da criação do Mercosul tenha sido a criação de um mercado comum, até agora só existe uma união aduaneira imperfeita.

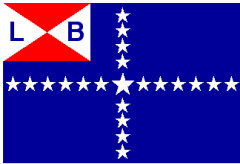
Além dos quatro países membros, o Mercosul conta com outros dois associados: Bolívia e Chile.

A criação de um mercado comum é também objetivo da **Comunidade Andina** (CAN), também na América do Sul, composta por Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela. O Chile já fez parte do bloco, mas saiu quando da ditadura Pinochet.

Anexos**1 Modelos de Documentos****1.1 Modelo de Fatura Comercial****INVOICE**

SELLER Name Address					Sheet N°
		Buyer's Reference	Seller's Reference		
Applicant		Buyer (if not Consignee)			
Country of Origin of Goods	Country of Destination	Terms of Delivery and Payment			
Vessel/Aircraft					
Port of Loading	Port of Discharge				
Marks & Numbers	Number and Kind of Packages Description of Goods	Code N°	Gross (kg)	Weight	Total Cube (m ³)
Items	Description	Quantity	Unit Price	Selling Price	
			Invoice Total		
Name of signatory	Place and Date of Issue	Signature			

1.2 Modelo de Conhecimento de Transporte

SHIPPER/EXPORTER		DOCUMENT N°	
		EXPORT REFERENCES	
CONSIGNEE		FORWARDING AGENT - REFERENCES	
NOTIFY			
PLACE OF RECEIPT	CONTAINER N		Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro
VESSEL	PORT OF LOADING		
PORT OF DISCHARGE	FINAL DESTINATION		

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT

CHARGED ON	ITEM	RATE	PER	PREPAID	COLLECT
	TERMINALS				
	CURRENCY ADJUSTEMENT				
	BUNKER SURCHARGE				
	ADVANCE CHARGES COLLECT				
FREIGHT PAYABLE AT	TOTAL CHARGES				

1.3 Modelos de Telas do Despacho de Exportação

Primeiro é formalizado cada Registro de Exportação (RE), englobando cada conjunto de mercadorias, só depois sendo feita a Declaração de Despacho de Exportação (DDE), agrupando REs já concluídos.

O preenchimento é feito no Siscomex Exportação, diretamente nos equipamentos da Receita Federal, por meio de um terminal conectado a esses equipamentos. Assim os dados não ficam no equipamento do usuário e sim nos da SRF. O processo da importação é completamente diferente, em função das tecnologias utilizadas.

Os códigos solicitados podem ser consultados no sistema. Para tanto basta preencher o campo com "?" e teclar "Enter". O sistema informará como preencher o campo e, se for o caso, disponibilizará a tabela de códigos.

A tela abaixo apresenta o início da formulação de um RE, onde em negrito estão as informações digitadas pelo operador. O número do CNPJ foi digitado em momento anterior.

```

SISBACEN 85006-4108/161138109      S I S C O M E X      23/05/97 13:46
TRANSACAO PCEX300 REGISTRO DE OPERACOES DE EXPORTACAO      MCEX501A
----- PCEX501A - INCLUSAO DE REGISTRO DE EXPORTACAO-----
      NUMERO-REGISTRO:                      DATA REGISTRO: 23.05.97

01-EXPORTADOR:
  a-CGC/CPF.....: 99888777000199
  b-NOME DO EXPORTADOR: CARIOCA DA GEMA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA

02-ENQUADRAMENTO DA OPERACAO:
  a-CODIGO.....: 80000
  b-NUM DO RV.....: _____ f-DATA LIMITE.....: _____
  c-NUM DO RC.....: _____ g-MARGEM NAO SACADA(%): _____
  d-GE/DE/RE VINCULADO: _____ h-NUM DO PROCESSO.....: _____
  e-DI/RI VINCULADO...: _____

03-UNIDADE RF DESPACHO: 0915100
04-UNIDADE RF EMBARQUE: 0915100
05-IMPORTADOR:
  a-NOME.....: CORTO MALTESE S. P. A.
  b-ENDERECO.....: RUE DU BAC 50 PARIS
  c-PAIS.....: 2755
-----
ENTRA=SEGUE      PF8/20=ATUALIZA      PF2/14=CORRIGE      PF3/15=RETORNA
PF9/21=TRANSACAO      PF1/13=SOS      PF12/24=ENCERRA

```

Nem todos os campos devem ser preenchidos já que a necessidade de cada um depende da modalidade da exportação, do tipo da mercadoria, da forma de pagamento.

Uma vez teclado "Enter" o sistema remete à tela subsequente, de tal modo que serão preenchidos todos os dados necessários à caracterização da mercadoria: país de destino final (que pode ser diferente do país do importador!), instrumento de negociação, Incoterm, forma de pagamento, preço, moeda, classificação fiscal, descrição da mercadoria, estado produtor.

Após submetida a última tela, o sistema pode informar mensagens de advertência ou avisos de pendências.

Após formulados os REs, será feita a respectiva DDE, por processo similar, começando pela identificação do exportador e de quais REs serão utilizados no despacho.

A seguir são informados os dados globais do despacho, como via de transporte, totais dos pesos bruto e líquido de todos os REs vinculados, preço total na condição de venda, identificação do veículo transportador, indicações de carga fracionada ou a posteriori, quantidade de volumes, suas espécies, quantidades e marcações, números e séries das notas fiscais.

A seguir é mostrada a aparência da primeira tela do registro da DDE:

SISCOMEX - EXPORTACAO	23/05/97 13:58
DECLARACAO PARA DESPACHO DE EXPORTACAO	

CGC/CPF EXPORTADOR: 99.888.777/0001-99	
CARIOCA DA GEMA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA.	
CGC/CPF REPRESENTANTE LEGAL: 111.222.333/99	
PESSOA FISICA	
VIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL: 1	
TOTAL PESO LIQUIDO DOS R.E. DO DESPACHO (KG): 6048_____ , _____	
TOTAL PESO BRUTO DO DESPACHO (KG): 7022_____ , _____	
TOTAL COND. VENDA DOS R.E. DO DESPACHO (NA MOEDA NEG.) 48384_ , _____	
NRO(S). DE R.E. (QUANDO HOVER INTERESSE, INFORMAR POR FAIXA):	
97 / 0415553 - 001 A _____	
___ / _____ - ___ A _____	
___ / _____ - ___ A _____	
___ / _____ - ___ A _____	
___ / _____ - ___ A _____	
___ / _____ - ___ A _____	

PF3 - MENU ANTERIOR	ENTER - CONTINUA
	? - AJUDA

1.4 Modelo de "Extrato" do Despacho de Exportação

Não existe propriamente um extrato, mas a impressão das telas da DDE e dos REs, em sua forma definitiva, por meio da tecla "Print Screen" ou equivalente.

SISCOMEX - EXPORTACAO 13/05/2003 16:45
DADOS GLOBAIS DO DESPACHO NRO.: 2000000123/4

SITUACAO DESPACHO: DISTRIBUIDO PARA VERIFICACAO
UNID.DESP.: 071.7600 RECINTO: 999.9999 SETOR: 001 UNID.EMB./TRANSP: 071.7600
99.888.777/0001-99 CARIOCA DA GEMA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA
USUARIO RESPONSAVEL DDE: 111.222.333-99 REPR. LEGAL: 111.222.333-99
VIA: 01 (MARITIMA) IDENTIF.VEICULO: DIABOS SANTOS

REGIMES ADUANEIROS: EXPORTACAO NORMAL

OUTROS DOC. INFORMADOS NA RECEPCAO: NAO

COND. VENDA: CFR INFORMACOES PRESENCA CARGA: ('X' PARA EXIBIR): X
QTDE. R.E.: 1 ('X' PARA EXIBIR): X QTDE. NF: 1 ('X' PARA EXIBIR): X
VALOR TOT.COND.VENDA EM US\$: 48.384,00
NA MOEDA NEGOC.: 48.384,00 (220-DOLAR DOS EUA)
PESO LIQUIDO TOTAL (KG): 6.048,00000
PESO BRUTO TOTAL (KG) : 7.022,00000
QTDE. TOTAL VOLUME: 24 ('X' PARA EXIBIR ESPECIE/QTDE./MARCACAO): X
TRATAMENTO ADMINISTRATIVO ESPECIFICO: NAO

PF3 - MENU ANTERIOR ENTER - CONTINUA ? - AJUDA

SISCOMEX - EXPORTACAO 13/05/2003 16:52
DADOS GLOBAIS DO DESPACHO NRO.: 2000000123/4

INFORMACOES DE PRESENCA DE CARGA

CGC/CPF DO EXPORTADOR: 99.888.777/0001-99
CARIOCA DA GEMA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA

LOCALIZACAO DA CARGA: TERMINAL DO CACHORRO PRETO
RE: 00/1234567-001

QTDE. DE VOLUMES : 00000024
TIPO DE UNITIZACAO : PALLET

INFORMACOES ADICIONAIS: ('X' P/ EXIBIR) _

(CONTINUA)

PF3 - MENU ANTERIOR ENTER - CONTINUA ? - AJUDA

SISCOMEX - EXPORTACAO 08/09/2003 16:53

RELACAO DE R.E. DO DESPACHO:
00/1234567-001

RELACAO DE NOTAS FISCAIS POR ESTABELECIMENTO:
ESTABELECIMENTO: 99.888.777/0001-99
00000013 A 00000013

VOLUMES POR ESPECIE/QTDE/MARCACAO:
26 PALLET 24 CGEMA

PF3 - MENU ANTERIOR ENTER - CONTINUA ? - AJUDA

SISCOMEX - EXPORTACAO 08/09/2003 16:54
CONSULTA RE(VINCULACAO C/DDE) NRO.: 00/123456001

NRO. DESPACHO: 2030000123/4 USUARIO RESP. DDE: 111.222.333-99
SITUACAO DESPACHO: DISTRIBUIDO PARA VERIFICACAO DATA: 13/05/2003
99.888.777/0001-99 CARIOCA DA GEMA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA
QTDE. TOTAL VOLUMES: 24 ('X' PARA EXIBIR QTDE POR ESPECIE E MARCACAO): _

NCM : 3305.10.00 - PREPARACOES CAPILARES - XAMPUS
DESCRICAO :
SHAMPOO PARA PORTADORES DE FALACROSE 250 GR

OBSERVACOES('X' PARA EXIBIR): DO EXPORTADOR: NAO DA SECEX: NAO

PF3 - MENU ANTERIOR ENTER - CONTINUA ? - AJUDA

O extrato consiste na impressão das telas respectivas, uma a uma, por meio da tecla "PrtSc" ou "Print Screen".

1.5 Modelos de Telas de Declaração de Importação

Os dados da importação são digitados em telas como a abaixo, no Siscomex Importação, em ambiente Windows, e depois transmitidos para os equipamentos da Receita Federal. Os dados ficam em ambos os equipamentos. É necessária a importação de valores atuais, como taxas de câmbio, para que o processamento local possa ser feito adequadamente, evitando a ocorrência de erros quando do posterior reprocessamento nos equipamentos da SRF.

A imagem mostra a interface de usuário do Siscomex Importação, especificamente a aba "Transporte". O formulário é dividido em várias seções:

- Via de Transporte:** Um menu suspenso com opções "Aérea", "Marítima" e "Rodoviária".
- Transporte Multimodal:** Uma caixa de seleção desativada.
- Transportador:** Campos para "Nome" (Caravelas) e "Bandeira" (607).
- Nome da Embarcação:** Campo para "Nome" (Infante Afonso Henriques).
- Doc. Chegada da Carga:** Opções de rádio para "Manifesto de Carga" (selecionado) e "DTA".
- Identificação:** Campo com o valor "555/97".
- Conhecimento de Transporte:**
 - Tipo:** Opções de rádio para "B/L" (selecionado) e "House B/L".
 - Identificação:** Campo com o valor "00013".
 - Ident. do Master:** Campo em branco.
 - Local de Embarque:** Campo com o valor "Le Havre".
 - Data de Embarque:** Campo com o valor "12/01/1997".
- Utilização:** Opções de rádio para "Total" (selecionado), "Parcial" e "Mais de um".

As telas estão divididas em dois grupos, a declaração propriamente dita, onde são informados os dados gerais da importação, e as adições, uma ou mais, cada qual com os dados referentes a um conjunto de mercadorias similares.

A declaração contém seis fichas:

- Importador: identifica o importador da mercadoria;
- Básicas: identifica a unidade aduaneira onde será processado o despacho, relaciona os documentos que instruem o processo (fatura comercial, certificado de origem), aponta eventuais processos administrativos ou judiciais relacionados com a importação em curso e indica a modalidade de despacho;
- Transporte: informa a via de transporte, identifica o veículo transportador e o conhecimento de carga que ampara a mercadoria;
- Carga: indica qual o país de procedência da mercadoria, data e local de chegada, pesos brutos e líquido, quantidade e tipo dos volumes, local de armazenagem, numa primeira subficha; valores totais da mercadoria, do frete (pre-paid e collect) e do seguro, na segunda subficha;
- Pagamento: indica os códigos das receitas, valores e conta-corrente onde será efetuado o débito, assim como informações sobre eventual compensação de tributos; e
- Complementares: espaço para a inclusão de quaisquer informações adicionais.

Cada adição é composta por 5 fichas, eventualmente subdivididas. São elas:

- Fornecedor: identifica o fornecedor da mercadoria;

- Mercadorias: descrição detalhada, preço, quantidade, classificação fiscal, em três subfichas;
- Valor Aduaneiro: valor da mercadoria para efeito de cálculo dos tributos;
- Tributos: ficha subdivida em outras quatro, uma para o Imposto de Importação, outra para o Imposto sobre Produtos Industrializados, uma terceira para a eventual aplicação de Direitos Antidumping e a última servindo para a totalização dos cálculos; e
- Câmbio: registra o modo de pagamento.

A seguir vemos um exemplo de uma das subfichas de Mercadoria, ficando visíveis as abas das demais fichas.

Fornecedor		Mercadoria		Valor Aduaneiro		Tributos		Câmbio													
Ato Legal																					
Classificação	Código	"EX"	Tipo	Orgão Emissor	Número	Ano															
NCM	84532000						1														
NBM	84532000																				
NALADI/SH		<input type="checkbox"/>		NALADI/MCCA		<input type="checkbox"/>															
Denominação NCM																					
Aliquota I.I.		<input type="text"/>		Aliquota I.P.I.		<input type="text"/>		2													
Quantidade na Medida Estatística		500 , 00000		Unidade de Medida Estatística		<input type="text"/>															
Peso Líquido (kg)		130 , 00000																			
Destaque NCM para Anuência		Aplicação		Condição da Mercadoria		Documento Vinculado															
Número		<input checked="" type="radio"/> Consumo <input type="radio"/> Revenda		<input type="radio"/> Material Usado <input type="radio"/> Bem sob encomenda		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo</th> <th>Número</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>↓</td> </tr> </tbody> </table>		Tipo	Número				↑						↓	3	
Tipo	Número																				
		↑																			
		↓																			

1.6 Modelo de Extrato de Declaração de Importação

Declaração: 03/0000678-9

Data do Registro: 13/06/2003

1/2



**SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
RIO DE JANEIRO
EXTRATO DE DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO
DESPACHO PARA CONSUMO**

Modalidade de Despacho: NORMAL

Quantidade de adições: 0001

Importador

CGC: 99.888.777/0001-99

CARIOCA DA GEMA INDUSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

Representante Legal

CPF: 111.222.333-99

Carga

Tipo do Manifesto: DTA

Número do Manifesto: 0100905550

Recinto Alfandegado: DEPOSITO DO CACHORRO PRETO

Embalagem: PALLET Quantidade: 00024

Peso Bruto: 7.022,00000 Kg

Peso Líquido: 6.048,00000 Kg

Valores

	Moeda	Valor
Frete:	DOLAR DOS EUA	1.000,00
Seguro:		0,00
VMLE:	DOLAR DOS ESTADOS UN	48.384,00
VMLD:	DOLAR DOS ESTADOS UN	49.384,00

Tributos

	Suspensão	A Recolher
II:	0,00	28.889,64
IPI:	0,00	26.556,24
Direitos Antidumping:	0,00	0,00

Data da emissão: ___/___/___

 Assinatura do Representante Legal

Declaração: 03/0000678-9

Data do Registro: 13/06/2003

2/2

Adição: 03/0000678-9-001

Exportador

Nome: CORTO MALTESE S. P. A.

País: ITALIA

Fabricante/Produtor

Nome: HUGO PRATT S. P. A.

País: ITALIA

Classificação Tarifária

NCM 3305.10.00 - PREPARACOES CAPILARES - XAMPUS

NBM 3305.10.00

Condição de Venda

INCOTERM: FCA - FREE CARRIER

VMCV: 48.384,00 DOLAR DOS EUA

Peso Líquido da Adição: 6.048,00000 Kg

Descrição Detalhada da Mercadoria

SHAMPOO PARA PORTADORES DE FALACROSE 250 GR

Qtde: 24.192 UNIDADE VUCV: 2,0000000 DOLAR DOS EUA

Imposto de Importação

Regime de Tributação: INTEGRAL

Aliquota Advalorem (TEC): 19,50%

Valor a Recolher: R\$ 28.889,64

Imposto sobre Produtos Industrializados

Regime de Tributação: INTEGRAL

Aliquota Advalorem (TIPI): 15,00%

Valor a Recolher: R\$ 26.556,24

2 Simulação

Utilizar os formulários disponíveis nesta apostila para simular documentalmente uma operação de exportação e importação.

Selecionar um dos cinco conjuntos de mercadorias no quadro "Tarefas" da folha "Dados".

Escolhe o local de exportação (no exterior: Argentina, Estados Unidos ou França) e de importação (no Brasil).

Definir a condição de venda, escolhendo uma das alternativas do quadro "Incoterm" da folha "Dados", não esquecendo de selecionar a via de transporte em função das características da mercadoria.

Com base nas escolhas acima e na ficha de dados, preencher a **fatura comercial**, inventando os nomes do vendedor e do comprador.

Com base na fatura comercial, preencher o **conhecimento de transporte**. A via de transporte (no topo do formulário) e o campo a ser usado no quadro "Frete" dependem do Incoterm.

Com base na fatura comercial e no conhecimento de transporte, preencher a **declaração de importação**.

Com base na fatura comercial, preencher o **contrato de câmbio**, para envio do pagamento ao exportador.

2.1 Dados**Tarefas**

Tarefa	Mercadoria	Peso unitário	Preço
1	50 quilos de faisão congelado desossado		US\$ 0,80/quilo
	300 quilos de faisão temperado		US\$ 2,00/quilo
2	10 toneladas de cabrito congelado desossado		US\$ 0,80/quilo
	20 toneladas de cabrito congelado		US\$ 0,50/quilo
3	4.000 toneladas de milho		US\$ 80/tonelada
	3.000 toneladas de farelo de soja		US\$ 100/tonelada
4	200 camas	20 kg	US\$ 150/unidade
	300 armários	30 kg	US\$ 200/unidade
5	10.000 cravos	300 g/cento	US\$ 20/cento
	20.000 rosas	300 g/cento	US\$ 30/cento

Incoterms

	Via	Descrição	Observações
FOB	Marítima	Livre a bordo (<i>Free On Board</i>)	O vendedor embarca a mercadoria no porto de origem. O comprador paga o frete.
FCA	Aérea e outras	Transportador livre (<i>Free Carrier</i>)	O vendedor entrega a mercadoria no aeroporto de origem. O comprador paga o frete.
CFR	Marítima	Custo e frete (<i>Cost and Freight</i>)	O vendedor embarca a mercadoria e paga o frete até o porto de destino.
CPT	Aérea e outras	Transporte pago (<i>Carriage Paid To</i>)	O vendedor embarca a mercadoria e paga o frete até o aeroporto de destino.

Tarifa Externa

Classificação	Produto	II	IPI
10.	produtos do reino animal		
10.10	carne congelada	10 %	05 %
10.20	carne temperada	20 %	10 %
20.	produtos do reino vegetal		
20.1	Soja		
20.11	- em grão	10 %	05 %
20.19	- outras	15 %	10 %
20.20	Milho	10%	10%
20.3	Flores		
20.31	- rosas	25 %	10 %
20.39	- outras	20 %	05 %
40.	produtos compostos		
40.1	Móveis		
40.11	- camas	20 %	10 %
40.19	- outros	25 %	20 %

Frete (em US\$)

Destino	Origem			
	Brasil	Argentina	Estados Unidos	França
via aérea - por quilo		1,50	3,00	9,00
via marítima - contentor 20 toneladas		400,00	1.500,00	1.250,00
via marítima - tonelada de granel		25,00	70,00	65,00
via rodoviária - contentor 20 toneladas		2.500,00	-	-

Câmbio

R\$ 2,00	US\$ 1,00
----------	-----------

2.2 Fatura Comercial**Vendedor**

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Comprador

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Mercadoria

Qde	Unidade	Descrição da Mercadoria	Preço unitário	Preço total
			Frete	
			Total	

Incoterm

<i>Código</i>	<i>Local</i>
---------------	--------------

Autenticação

<i>Data</i>	<i>Assinatura</i>
-------------	-------------------

2.3 Declaração de Exportação**Exportador**

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Comprador

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Mercadoria

Qde	Unida- de	Classif.	Descrição da Mercadoria	Preço	Alíq.	Imposto
Totais						

Incoterm

<i>Código</i>	<i>Local</i>
---------------	--------------

Autenticação

<i>Data</i>	<i>Assinatura do exportador</i>
-------------	---------------------------------

Desembaraço Aduaneiro - Uso exclusivo da Fiscalização

<i>Data</i>	<i>Assinatura do fiscal</i>
-------------	-----------------------------

2.4 Conhecimento de Transporte

[] marítimo [] aéreo

Transportador

<i>Nome</i>

Remetente

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Destinatário

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Transporte

<i>Local de embarque</i>	<i>Data de embarque</i>	<i>Local de destino</i>
--------------------------	-------------------------	-------------------------

Mercadoria

Qde	Volume	Descrição da Mercadoria	Peso bruto	Preço
Totais				

Frete

<i>Pre-paid</i>	<i>Collect</i>
-----------------	----------------

Autenticação

<i>Data</i>	<i>Assinatura do transportador</i>
-------------	------------------------------------

2.5 Declaração de Importação**Importador**

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Vendedor

<i>Nome</i>	
<i>Endereço</i>	
<i>Cidade</i>	<i>País</i>

Mercadoria (conforme fatura)

Adi- ção	Qde	Unida- de	Classif	Descrição da Mercadoria	Preço to- tal
1					
2					

Frete

<input type="checkbox"/> pré-pago	<input type="checkbox"/> collect	<i>Valor</i>
-----------------------------------	----------------------------------	--------------

Cálculo dos tributos

Adi- ção	Peso	Preço	Frete	Seguro	Valor aduanei- ro	% II	II	Base IPI	% IPI	IPI
1										
2										
Totais										

Autenticação

<i>Data</i>	<i>Assinatura do importador</i>
-------------	---------------------------------

Desembaraço Aduaneiro - Uso exclusivo da Fiscalização

<i>Data</i>	<i>Assinatura do fiscal</i>
-------------	-----------------------------

2.6 Contrato de Câmbio**Banco***Nome* compra venda**Cliente***Nome**Endereço**Cidade**País***Remetente ou Destinatário***Nome**Endereço**Cidade**País***Moeda***Denominação da moeda estrangeira**Taxa**Valor em moeda nacional**Valor em moeda estrangeira***Autenticação***Data**Assinatura do banqueiro**Assinatura do cliente*

3 Internet

aliceweb.desenvolvimento.gov.br

Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior - ALICE. Informações estatísticas sobre o comércio exterior brasileiro.

comprot.fazenda.gov.br

Localização e andamento de processos no âmbito do Ministério da Fazenda.

www.aduaneiras.com.br

Aduaneiras, empresa especializada em comércio exterior. Boletins eletrônicos gratuitos sobre comércio exterior, como o "Sem Fronteiras", semanal; informações e serviços, alguns pagos, outros gratuitos.

www.aeb.com.br

Associação Brasileira de Comércio Exterior.

www.bacen.gov.br

Banco Central. Em "Capitais estrangeiros e câmbio", vá para "legislação e normativos", onde poderá encontrar a "CNC - Consolidação das Normas Cambiais".

www.bb.com.br

Banco do Brasil. Procure "Negócios Internacionais" em Salas de Negócios. Diversos produtos e serviços, revistas, boletins, cartilhas.

www.bbc.co.uk/languages

Cursos gratuitos multimídia de Francês, Espanhol, Italiano e Alemão, para quem já entende inglês, uma vez que esta página é da BBC de Londres.

www.brazilianexporters.gov.br

Diretório de exportadores brasileiros.

www.correios.com.br

Correios. Procure o setor "Exporta Fácil". Além das informações sobre como fazer pequenas exportações pelos Correios, estão disponibilizados um Guia do Exportador e consulta à Nomenclatura Comum do Mercosul.

www.desenvolvimento.gov.br

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) e Câmara de Comércio Exterior (CAMEX). Inclui textos de divulgação, legislação, formulários, estatísticas, estudos e orientações.

www.iccwbo.org

Câmara de Comércio Internacional. Normas comerciais.

www.mercadores.com.br

Legislação aduaneira consolidada, por assunto, em nível de instrução normativa; outros diplomas legais; apostilas de Comércio Exterior e Administração.

www.mre.gov.br/portugues/ministerio/sitios_secretaria/dai/dai.asp

Divisão de Atos Internacionais do Ministério das Relações Exteriores. Lista e conteúdos dos tratados bilaterais e multilaterais firmados pelo País.

www.receita.fazenda.gov.br

Secretaria da Receita Federal. Legislação tributária e aduaneira, estatísticas de arrecadação, formulários, programas.

www.senado.gov.br

Senado da República. Legislação de nível mais alto: Constituição, medidas provisórias, leis ordinárias e complementares, decretos, com os respectivos textos integrais e indicações de normas relacionadas e alterações ou revogações.

4 Siglas

AFRMM	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
BACEN	Banco Central do Brasil
CAMEX	Câmara de Comércio Exterior
CTN	Código Tributário Nacional
GATT mércio)	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i> (Acordo Geral sobre Tarifas e Co-
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IE	Imposto de Exportação
II	Imposto de Importação
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia.
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
MANTRA	Sistema de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
NVOCC	<i>Non-Vessel Operating Common Carrier</i>
OMA	Organização Mundial das Aduanas
OMC	Organização Mundial do Comércio
RA	Regulamento Aduaneiro
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SRF	Secretaria da Receita Federal
ZFM	Zona Franca de Manaus

5 Glossário

Abandono aduaneiro. Transmissão, presumida ou expressa, da propriedade de mercadoria, estrangeira ou não comunitária, à Fazenda Nacional.

Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio. Tratado internacional firmado em 1947 com o objetivo de liberalizar o comércio mundial de mercadorias.

Acordo sobre Valoração Aduaneira. Acordo firmado no âmbito da OMC que estabelece regras para a valoração aduaneira, procurando uniformidade e neutralidade. Também denominado "Acordo relativo à aplicação do Artigo VII do GATT 94".

Ad valorem. Expressão que significa "segundo o valor", isto é, calculado com base no valor da mercadoria.

Aduana. Atividade de controle físico de importações e exportações; local onde essa atividade é exercida.

Aduana de destino. Aduana onde é concluída a operação de trânsito aduaneiro.

Aduana de entrada. Aduana onde ingressam, no território aduaneiro, mercadorias importadas.

Aduana de partida. Aduana onde é iniciada a operação de trânsito aduaneiro.

Aduana de passagem. Aduana que, não sendo nem a de partida nem a de destino, intervem no controle de uma operação de trânsito aduaneiro.

Aeroporto alfandegado. Aeroporto onde é lícita a entrada ou saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, por via aérea.

Alfândega. Aduana.

Alíquota. Percentual com que um tributo incide sobre a base de cálculo.

Apresentação da mercadoria. Colocação da mercadoria à disposição da Aduana para cumprimento de formalidades aduaneiras.

Autoridade aduaneira. Autoridade competente para aplicar a legislação aduaneira.

Bagagem. Em sentido lato, pertences do viajante; em sentido aduaneiro estrito, pertences do viajante previstos pela legislação como adequados para a viagem, gozando de tratamento aduaneiro especial.

Bagagem acompanhada. Bagagem transportada no mesmo veículo do passageiro, não amparada por conhecimento de transporte.

Bagagem não acompanhada. Bagagem amparada por conhecimento de transporte, transportada ou não no mesmo veículo do passageiro.

Base de cálculo. Valor base para o cálculo do tributo.

Cambusa. Compartimento onde se guardam mantimentos, despensa do navio.

Canal amarelo. Processo de desembaraço de mercadorias, na importação, com conferência documental.

Canal cinza. Processo de desembaraço de mercadorias, na importação, com conferência documental e física e, até a IN SRF 206/2002, de valor aduaneiro, substituída que foi por verificação de elementos indiciários de fraude.

Canal laranja. Processo de desembaraço de mercadorias, na exportação, com conferência documental.

Canal verde. Processo de desembaraço de mercadorias, na importação e na exportação, sem qualquer conferência.

- Canal vermelho.** Processo de desembaraço de mercadorias, na importação e na exportação, com conferência documental e física.
- Carga.** Bem transportado em veículo, terrestre, aquático ou aéreo, excluídas as bagagens dos tripulantes, suprimentos e peças de reposição para o veículo.
- Carga em trânsito.** Carga que permanece a bordo do veículo com destino a outro ponto.
- Carga unitizada.** Carga consolidada em contentores, para evitar danos, furtos, facilitar a manipulação e agilizar as operações de carga ou descarga.
- Certificado de origem.** Documento que atesta que as mercadorias por ele amparadas são originárias de um determinado país, segundo determinadas regras.
- Certificado de seguro.** Documento expedido por companhia de seguros, ou por seu agente, para estabelecer que uma mercadoria está amparada contra determinados riscos.
- Certificado fitossanitário.** Certificado oficial expedido por autoridade sanitária competente do país de origem, no qual se faz constar que o material vegetal inspecionado está isento de pragas.
- Certificado sanitário.** Documento expedido por organismo competente do país de origem, no qual se faz constar que a mercadoria analisada está isenta de elementos patogênicos.
- Certificado zoossanitário.** Certificado expedido por uma entidade competente do país de origem, no qual se faz constar o bom estado sanitário das mercadorias de origem animal nele consignadas.
- CFR.** Incoterm "Custo e Frete". A mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação, ao transpor a amurada do navio no porto de embarque. O vendedor paga o transporte até o porto de destino nomeado. Uso exclusivo em transporte aquaviário.
- CIF.** Incoterm "Custo, Seguro e Frete". A mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação, ao transpor a amurada do navio no porto de embarque. O vendedor paga o transporte até o porto de destino nomeado, bem como o seguro da carga com cobertura mínima. Uso exclusivo em transporte aquaviário.
- CIP.** Incoterm "Transporte e Seguro Pagos até". A mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação, ao ser colocada à disposição do transportador. O vendedor paga o frete para levar a mercadoria ao ponto nomeado, bem como o seguro da carga com cobertura mínima. Uso em qualquer modalidade de transporte.
- Classificação fiscal.** Código de uma mercadoria na nomenclatura.
- Cobertura cambial.** Pagamento de mercadoria em moeda estrangeira.
- Cofre de carga.** Contentor fechado.
- Conferência Aduaneira.** Procedimento de análise da documentação ou verificação física da mercadoria com o intuito de comprovar a exatidão da declaração aduaneira e o cumprimento da legislação.
- Conferência documental.** Conferência da consistência interna da declaração aduaneira e da sua correspondência aos documentos apresentados.
- Conferência física.** Conferência física da mercadoria para verificar se corresponde à descrita na declaração aduaneira.
- Conhecimento de carga.** Conhecimento de transporte.
- Conhecimento de embarque.** Conhecimento de transporte.
- Conhecimento de transporte.** Documento de caráter comercial com diversas funções: (1) título de crédito, semi-negociável, representativo da mercadoria embarcada; (2)

contrato de transporte; (3) recibo dado pelo transportador ou seu agente pelas mercadorias embarcadas ou recebidas para embarque.

Container (inglês). Contentor.

Contentor. Estrutura padronizada que serve para unitizar e proteger as cargas, facilitando o transporte, a carga e a descarga.

Contrabando. Infração aduaneira que consiste na importação ou exportação de mercadorias, com evasão ao controle aduaneiro, que possa importar em dano ao erário ou violação da legislação.

Contrafação. Falsificação de produtos protegidos por patentes ou direitos autorais.

Contribuinte. Aquele que figura do lado passivo da obrigação tributária.

Controle administrativo. Controle para verificação da conformidade da mercadoria e da operação com a legislação, como normas sanitárias.

Controle aduaneiro. Controle exercido pela Aduana sobre as mercadorias que ingressem ou saiam do território aduaneiro, com a finalidade de verificar a licitude da operação e o recolhimento dos tributos devidos.

CPT. Incoterm "Transporte pago até". A mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação, ao transportador, no local de embarque. O vendedor paga o transporte até o local de destino nomeado. Uso em qualquer modalidade de transporte.

Crédito tributário. Montante do tributo a ser pago.

Custo do frete. Custo do transporte das mercadorias do local de embarque até o local de destino.

Custo do seguro. Custo do seguro das mercadorias durante seu transporte do país exportador até o país importador.

DAF. Incoterm "Entregue na fronteira". A mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação mas não para importação, no local nomeado imediatamente antes da fronteira. Uso em qualquer modalidade de transporte.

DDP. Incoterm "Entregue com Direitos Pagos". A mercadoria é entregue, desembaraçada para importação, com os tributos de importação pagos, ainda embarcada, no local nomeado. Uso em qualquer modalidade de transporte.

DDU. Incoterm "Entregue com Direitos não Pagos". A mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação mas não para importação, ainda embarcada, no local nomeado. Uso em qualquer modalidade de transporte.

Declaração aduaneira. Documento emitido pelo interessado para solicitar que a Aduana conceda dar determinada destinação aduaneira à mercadoria, eventualmente substituído por manifestação verbal ou gestual.

Declaração de chegada. Comunicação, à autoridade aduaneira, do ingresso das mercadorias em área sob a jurisdição aduaneira.

DEQ. Incoterm "Entregue no Cais". A mercadoria é entregue, não desembaraçada para importação, no cais do porto de destino nomeado. Uso exclusivo em transporte aquaviário.

DES. Incoterm "Entregue no navio". A mercadoria é entregue, não desembaraçada para importação, a bordo do navio, no porto de destino nomeado. Uso exclusivo em transporte aquaviário.

Descaminho. Importação ou exportação de mercadorias sem o recolhimento dos tributos devidos.

- Desembaraço aduaneiro.** Ato ou efeito de permitir o ingresso de uma mercadoria em um regime aduaneiro.
- Despachante aduaneiro.** Pessoa habilitada pela Aduana para despachar mercadorias em nome de outra pessoa, física ou jurídica.
- Despacho aduaneiro.** Conjunto de formalidades e procedimentos necessários para o desembaraço aduaneiro.
- Despacho para consumo.** Despacho de mercadoria importada a título definitivo.
- Destinatário.** Pessoa a quem estão manifestadas, consignadas ou são enviadas as mercadorias.
- Destruição.** Inutilização de mercadoria, com acompanhamento aduaneiro.
- Direito aduaneiro.** Tributo incidente em uma operação aduaneira.
- Direito anti-dumping.** Valor cobrado nas importações de produtos objeto de *dumping*, limitado ao montante efetivamente apurado da redução do preço, de modo a anular os efeitos da prática abusiva.
- Direito compensatório.** Valor cobrado nas importações de produtos objeto de subsídio, limitado ao montante efetivamente apurado da redução do preço, de modo a anular os efeitos da prática abusiva.
- Door to door.** Modalidade de venda de mercadoria que inclui o transporte da porta do vendedor para a porta do comprador.
- Embalagem.** Material ou recipiente para acondicionar, apresentar, conservar uma mercadoria, e que facilita seu manuseio, armazenagem, distribuição e identificação.
- Entrepasto aduaneiro.** 1) Regime aduaneiro que permite a armazenagem de mercadorias em armazéns sob controle aduaneiro com suspensão do pagamento dos tributos incidentes na importação. 2) Local autorizado pela Aduana para armazenagem de mercadorias, sem pagamento prévio dos gravames.
- Equipamento do navio.** Artigos e acessórios levados a bordo para uso de veículo.
- Exportação.** Saída de mercadoria do território aduaneiro; pode ocorrer a título definitivo ou temporário, com ou sem cobertura cambial (pagamento).
- Exportador.** Pessoa que envia mercadoria para país estrangeiro.
- EXW.** Incoterm "Na origem". A mercadoria é entregue, não desembaraçada para exportação, no local nomeado. Uso em qualquer modalidade de transporte.
- FAS.** Incoterm "Livre ao Lado do Navio". A mercadoria é entregue, desembaraçada para exportação, no cais ao lado do navio designado pelo exportador, no porto nomeado. Uso exclusivo em transporte aquaviário.
- Fato gerador.** Situação prevista em lei como necessária e suficiente para a ocorrência do tributo.
- Fatura comercial.** Documento comercial, emitido pelo exportador, que explicita as condições da venda, descreve a mercadoria e identifica vendedor e comprador.
- Fatura pro forma.** Documento comercial, emitido pelo exportador, que explicita as condições da proposta de venda, descreve a mercadoria e identifica vendedor e comprador, servindo como proposta firme do vendedor.
- FCA.** Incoterm "Livre no Transportador". A mercadoria é entregue ao transportador, desembaraçada para exportação, no local nomeado. Se este for estabelecimento do vendedor, compete a ele embarcar a mercadoria. Uso em qualquer modalidade de transporte.

- FOB.** Incoterm "Livre a Bordo". A mercadoria é entregue, desembarçada para exportação, ao transpor a amurada do navio, no porto nomeado. Uso exclusivo em transporte aquaviário.
- Garantia.** Obrigação assumida para assegurar o cumprimento de obrigações perante a Aduana.
- Importação.** Ingresso de mercadoria no território aduaneiro, a título definitivo ou temporário, com ou sem pagamento.
- Incoterm.** Termo comercial internacional, padronizado, utilizado para estabelecer as responsabilidades do comprador e do vendedor quanto ao pagamento do transporte, aos riscos da mercadoria, aos desembarços de importação e exportação.
- Jurisdição aduaneira.** Direito do Estado de controlar e fiscalizar as operações de comércio exterior.
- Lacre aduaneiro.** Elemento de segurança colocado pela Aduana para prevenir ou permitir verificação de qualquer dano à integridade dos volumes, sua substituição ou de seu conteúdo. Pode identificar a própria mercadoria.
- Lista de embalagem.** Relação detalhada das mercadorias, por volume.
- Manifesto de carga.** Relação das cargas, de um navio, oriundas de um porto e destinadas a outro. Usualmente um navio possui diversos manifestos.
- Medidas de salvaguarda.** Elevação no imposto de importação nas importações de produtos que, por motivos não relacionados com práticas abusivas, tenham tido suas quantidades importadas aumentadas a ponto de prejudicar a produção nacional.
- Meio de transporte.** Veículo utilizado para o transporte de mercadorias por determinada via.
- Mercado Comum do Sul.** Bloco econômico formado pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.
- Mercadoria.** Bem material suscetível de ser objeto de uma operação aduaneira, não necessariamente objeto de uma operação comercial. Pode ser qualquer bem móvel, excluindo-se os meios de pagamento e as pessoas naturais.
- Mercadoria desnacionalizada.** Mercadoria não pertencente à economia do país, mas nele obtida e exportada a título definitivo.
- Mercadoria estrangeira.** Mercadoria não pertencente à economia do país, obtida no exterior, importada mas não despachada para consumo.
- Mercadoria nacional.** Mercadoria ainda pertencente à economia do país e nele obtida.
- Mercadoria nacionalizada.** Mercadoria pertencente à economia do país, mas obtida em outro, importada e despachada para consumo.
- Mercosul.** Sigla referente a "Mercado Comum do Sul".
- Nomenclatura.** Relação hierarquizada de mercadorias, relacionando códigos de classificação a definições de mercadorias, com estrutura aberta, de modo a incluir qualquer produto que venha a existir no futuro.
- Obrigação tributária.** Dever do contribuinte de pagar o tributo.
- Obrigação tributária aduaneira.** Obrigação de pagar o montante dos tributos devidos por operações aduaneiras.
- Operação aduaneira.** Operação de embarque, desembarque, ingresso, saída, movimentação, depósito ou trânsito de mercadoria sujeita a controle aduaneiro.
- Packing list** (inglês). Lista de mercadorias contidas na embalagem.
- País de destino.** País onde os bens serão entregues.

País de origem. País onde foram cultivados os produtos agrícolas, extraídos os minerais e fabricados os artigos manufaturados total ou parcialmente; neste último caso, o país de origem é aquele que completou a última fase do processo de fabricação para que o produto adote sua forma final.

País de procedência. O país de procedência é aquele do qual foram desembaraçadas inicialmente as mercadorias para o país importador, sem nenhuma transação comercial nos países intermediários.

Pallet. Recipiente para transporte de mercadorias, em forma de plataforma, com suportes e varandas para acondicioná-las e protegê-las.

Peso bruto. Peso das mercadorias incluindo embalagens, com exclusão do equipamento utilizado para o transporte.

Ponto de fronteira alfandegado. Local situado na fronteira terrestre onde é lícita a entrada ou saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, por via terrestre.

Porto alfandegado. Porto onde é lícita a entrada ou saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, por via aquática.

Porto seco. Recinto alfandegado de uso público, instalado na zona secundária ou em ponto de fronteira alfandegado.

Posição tarifária. Código numérico das mercadorias segundo a nomenclatura aduaneira.

Regime aduaneiro. Tratamento aplicável às mercadorias submetidas a controle aduaneiro, de acordo com legislação aduaneira, segundo a natureza e objetivos da operação.

Repartição aduaneira. Unidade administrativa competente para efetuar as formalidades aduaneiras. Instalações ou outras áreas habilitadas para esses efeitos pelas autoridades competentes.

Responsável. Pessoa responsável pelo pagamento da obrigação tributária, em decorrência de sua ligação com o contribuinte em relação ao fato gerador.

Siscomex. Sigla referente a "Sistema Integrado de Comércio Exterior", sistema informatizado de controle aduaneiro.

Sonegação. Não recolhimento de tributo devido em decorrência de ação ou omissão com esse objetivo.

Tarifa aduaneira. Lista oficial que relaciona os direitos aduaneiros a serem pagos às mercadorias ou às suas classificações fiscais.

Tarifa Externa Comum. Tarifa externa do Mercosul a ser aplicada às mercadorias provenientes de terceiros países.

Território aduaneiro. Espaço geográfico de aplicação da legislação aduaneira.

Transbordo. Transferência de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um veículo para outro, ou para o mesmo veículo em viagem diferente, compreendida sua descarga, para prosseguir até seu lugar de destino.

Trânsito aduaneiro. Regime aduaneiro que permite o transporte de mercadoria, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro.

Transportador. Pessoa que, por si ou por meio de outra que atue em seu nome, formaliza um contrato de transporte rodoviário internacional de mercadorias.

Tripulante. Pessoa a serviço de veículo em viagem.

Unidade de carga. Parte do equipamento de transporte adequado para a unitização de mercadorias e que permita seu movimento completo durante o percurso e nos meios de transporte utilizados. Exemplos: containers, palhetas, eslingas.

Unitização. Colocação de mercadorias em um único recipiente, como *pallet*, contentor, para protegê-las e facilitar a movimentação.

Valor aduaneiro. Base de cálculo para os impostos sobre operação de importação, definido segundo as disposições do Acordo de Valoração Aduaneira, preferencialmente o preço efetivo da mercadoria, desde que atendidas certas condições. Cada signatário do acordo estabelece se o frete internacional e o seguro serão incluídos ou não no valor aduaneiro.

Veículo. Meio de transporte utilizado para conduzir pessoas e bens.

Viajante. Pessoa que ingressa ou sai do território aduaneiro, sem ser tripulante.

Visita aduaneira. Inspeção aduaneira a bordo de navios, pela qual a Aduana analisa documentos de bordo, interroga o Capitão ou verifica as mercadorias transportadas.

Zona de vigilância aduaneira. Área da zona secundária com restrições à permanência ou circulação de pessoas, veículos e mercadorias, em função dos riscos de realização de operações clandestinas de carga, descarga ou trânsito de mercadorias, oriundas ou destinadas ao exterior.

Zona primária. Conjunto das áreas demarcadas de onde podem partir, e por onde podem chegar veículos e pessoas em viagem internacional. Compreende as áreas terrestres e aquáticas pertencentes aos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados.

Zona secundária. O território aduaneiro, excluída a zona primária.

6 Referências

- AMED, Fernando José; NEGREIROS, Plínio José Labriola de Campos. **História dos Tributos no Brasil**. São Paulo: SINFRAESP - Nobel, 2000.
- CARLUCI, José Lence. **Uma Introdução ao Direito Aduaneiro**. São Paulo: Aduaneiras, 1997.
- CASTRO, José Augusto de. **Exportação: Aspectos Práticos e Operacionais**. São Paulo: Aduaneiras, 1998.
- LUNA, E. P. **Essencial de Comércio Exterior de A a Z**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- MAIA, Jayme de Mariz. **Economia Internacional e Comércio Exterior**. São Paulo: Atlas, 2001.
- PLATÃO. **A República**. 8 ed. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1996.
- QUEIRÓS, Eça de. **Sobre as Alfândegas**. In: **Da Colaboração no Distrito de Évora (1867)**. 3 v. Lisboa: Livros do Brasil, s. d. v. 1, p. 42-45. [Publicado originalmente no n.º 4 do periódico Distrito de Évora, em 17 de janeiro de 1867].
- RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Câmbio**. 8. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1994.
- SIMONSEN, Mário Henrique. **Anais do Simpósio sobre o Sistema Tributário Nacional**. Brasília: Câmara dos Deputados, 1982.
- SOUZA, Bernardino José de. **O Pau-Brasil na História Nacional**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939.
- WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro**. 3. ed. Curitiba: Juruá, 2001.
- WCO. **Missions** [on line]. Disponível em <www.wcoomd.org>. Acesso em 5 de setembro de 2002.