

## TRIBUTOS NA IMPORTAÇÃO: Análise em uma Empresa Importadora de Veículos no Brasil

*Hevelliny de Fátima Ferreira Vidigal<sup>1</sup>*

*Valdeci José Caetano<sup>2</sup>*

**RESUMO:** Com o mercado cada vez mais competitivo e acirrado, as empresas precisam acompanhar a evolução da internacionalização buscando seus produtos em outros mercados, já que o mercado interno encontra-se saturado. Nesse contexto o presente artigo tem como tema de estudos os Tributos na Importação: Análise em uma Empresa Importadora de Veículos no Brasil. Foram abordados apenas os tributos no processo de Importação de Veículos e os procedimentos que devem ser realizados de modo geral para que essa mercadoria entre legalmente no país. Ao iniciar os estudos sobre a Importação de Veículos e os tributos que a abrangem é importante esclarecer o que é Importação e como é essa relação com o Comércio Exterior. A análise dos impostos foi realizada sob a ótica da Constituição Federal (Brasil/88) e do Código Tributário Nacional (CTN). Assim, o objetivo principal deste artigo é analisar quais os tributos que incidem sobre a importação de veículos e as respectivas documentações que são necessárias para a formalização do processo de importação de veículos. O presente artigo optou por metodologia a pesquisa bibliográfica e documental. Concluiu-se que considerando a carga tributária, essa mercadoria teria seu valor reduzido consideravelmente se não tivesse a incidência de tais tributos e que as operações no Comércio Internacional são vantajosas para as empresas, embora ainda sejam poucas que praticam esta operação.

**PALAVRAS-CHAVE:** Tributos. Importação. Comércio Exterior. Veículos.

### 1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, pode-se acompanhar o salto quantitativo e qualitativo de um fenômeno de integração social e econômica mundial denominada globalização e devido a esse fator as relações comerciais vem aumentando gradativamente. A saturação do mercado interno e a alta competitividade são fatores que levaram as empresas a buscar novas alternativas de mercado para aumentarem seu faturamento e seus lucros. Passaram, então, a voltar suas estratégias para a conquista de mercados externos, motivadas também pela possibilidade de reduzir seus custos de produção, através da instalação de unidades produtivas em países que oferecem mão de obra, matéria-prima, energia elétrica e outros insumos mais baratos. Ao conquistar o mercado externo, a

---

<sup>1</sup> Graduada em Ciências Contábeis, pela Faculdade Alfredo Nasser.

<sup>2</sup> Graduado em Ciências Contábeis. Mestre em Engenharia de Produção. Professor da Faculdade Alfredo Nasser.

empresa aumenta sua produtividade proporcionando maior capacidade de negociação e tornando-as mais competitivas e, assim, ampliando sua margem de lucro.

As importações podem ser benéficas por vários motivos como, por exemplo, a necessidade de bens fabricados com tecnologia mais avançada, o menor custo e melhor qualidade, produtos com maior desempenho e que atendam suas necessidades, obtenção de recursos e financiamentos, conhecimento dos pagamentos internacionais, ter acesso a novos mercados, além de benefícios de redução de impostos concedidos através de acordos internacionais.

O empresário que deseja importar deve estar ciente de que a importação é uma atividade sujeita a exigências administrativas, aduaneiras e cambiais, além disso, deve entender que na operação são cobrados impostos que oneram a aquisição de bens e serviços e que a sua introdução no território brasileiro é controlada por meio de legislação. Manter relações comerciais com o maior número de países possíveis e ter um volume de trocas elevado garante ao país uma imagem positiva no âmbito internacional o que favorece em muito a obtenção de investimentos financeiros e concessões de ordem política.

Os tributos incidentes na importação de bens tem sua competência determinada na Constituição Federal de 1988, sendo criados através de leis ordinárias e regulamentados através de Decretos e Normas Complementares. A incidência tributária na importação tem forte característica extrafiscal, com clara preferência ao mercado nacional.

Mediante isto, levanta-se o seguinte questionamento: Quais os tributos que incidem sobre a importação de veículos e as respectivas documentações que são necessárias para a formalização do processo de importação de veículos? Para responder a esta questão estabeleceu-se os seguintes objetivos: Evidenciar os tributos que incidem sobre o processo de importação de veículos; Detalhar os procedimentos para a realização do processo de importação de veículos e Conhecer os órgãos anuentes e suas respectivas finalidades no processo de importação de veículos.

Nesse contexto, o presente artigo demonstra que as mercadorias importadas sofrem a incidência do Imposto de Importação, além do IPI (no caso de produtos industrializados), PIS/PASEP, ICMS, AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante) em casos de transportes marítimos, entre outros impostos que

incidem também sobre os produtos fabricados no território nacional. A influência de todos esses tributos aliado aos custos de transporte (frete) e variações no câmbio, na maioria das vezes torna os produtos importados extremamente onerosos para o consumidor final.

## **2 DEBATE TEÓRICO**

No debate teórico foram detalhados os procedimentos para a realização do processo de importação de veículos e as respectivas documentações necessárias para que todo processo ocorra dentro do determinado na legislação vigente, dando o tratamento administrativo adequado. Os órgãos anuentes responsáveis pela liberação da licença de importação e os produtos que cada um controla.

As atividades com o comércio internacional permitem o desenvolvimento entre as nações, onde ter o conhecimento necessário para realizar tais operações é um diferencial em um mercado tão competitivo.

### **2.1 Comércio Internacional**

Denomina-se importação a entrada de mercadorias em um país, provenientes do exterior, podendo compreender também serviços como: fretes, seguros e serviços bancários. Devido as diferenças geográficas (clima e solo), os países tem suas produções em função do menor custo (EIDELCHTEIN et al., 2010).

Em termos legais, a mercadoria só é considerada importada após sua internalização no país, por meio da etapa de desembaraço aduaneiro e do recolhimento dos tributos exigidos em lei.

A importação ainda pode ser conveniente porque permite ao país comprador adquirir uma mercadoria de alta tecnologia, obtida por meio de pesquisas e de muitos anos de experiência (EIDELCHTEIN et al., 2010).

O comércio internacional continua sendo fator determinante do desenvolvimento econômico de um país. A empresa ao inserir-se nesse desafiante e fantástico mundo das transações internacionais, deve ter pleno conhecimento dos fatores que determinarão o êxito de sua caminhada. (DIALLO, 2001, p.02).

O comércio exterior brasileiro está estruturado com órgãos e entidades, mesmo, privadas apoiando, esta complexa atividade de compra e venda de mercadorias, bem

como quanto à negociação, entre outros aspectos. Para que os interessados possam atuar, os órgãos desenvolvem conforme suas atribuições, políticas que em consonância com os demais permitam acesso ao mercado internacional. Os principais órgãos do comércio exterior são aqueles que diretamente exercem função de gerentes, isto é, autorizam as operações, controlam a entrada e saída de mercadorias, pessoas, veículos e animais. Tais órgãos, além dessas funções, são executores das políticas criadas pelo executivo e normatizadores na atividade de comércio exterior (SEGRE, 2010).

## 2.2 Principais Órgãos Anuentes e suas Finalidades

Detalhados na Tabela 01 estão à relação dos órgãos anuentes no licenciamento de importação, suas respectivas finalidades e embasamento legal.

**Tabela 01 - Relação dos Órgãos Anuentes no Licenciamento das Importações**

Órgão Anuente	Produtos Controlados	Base Legal
ANCINE <b>Agência Nacional do Cinema</b>	Filmes cinematográficos	Medida Provisória nº 2.228-1, de 2001.
ANEEL <b>Agência Nacional de Energia Elétrica</b>	Energia elétrica	Decreto nº 5.668, de 2006.
ANP <b>Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis</b>	Petróleo e derivados, gás natural e biocombustíveis.	Lei nº 9.478, de 1997.
ANVISA <b>Agência Nacional de Vigilância Sanitária</b>	- Medicamentos, - Alimentos, - Cosméticos, - Quaisquer produtos que envolvam a possibilidade de risco a saúde, obtidos por engenharia genética, por outro procedimento ou ainda submetidos à fonte de radiação.	Lei nº 9.782, de 1999.
CNEN <b>Comissão Nacional de Energia Nuclear</b>	Materiais radioativos e equipamentos geradores de radiação ionizante	Lei nº 6.189, de 1974.
CNPq <b>Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico</b>	Bens destinados à pesquisa científica e tecnológica	Lei nº 8.010, de 1990.
DECEX <b>Departamento de Operações de Comércio Exterior</b>	- Produtos sujeitos a defesa comercial. - Produtos sujeitos a cotas tarifárias. - Produtos sujeitos a fiscalização de preços, pesos, medidas, classificação, qualidades e tipos.	Decreto nº 7.096, de 2010, Anexo I.
DNPM <b>Departamento Nacional</b>	- Amianto - Diamantes	- Decreto nº 2.350, de 1997.

<b>de Produção Mineral</b>		- Lei nº 10.743, de 2003.
DPF	Produtos químicos que possam ser destinados à elaboração ilícita de substâncias entorpecentes, psicotrópicas ou que determinem dependência física ou psíquica.	Lei nº 10.357, de 2001.
<b>Departamento de Polícia Federal</b>		
EBCT	Máquinas de franquear correspondências e máquinas para a venda de selos postais.	Lei 6.538, de 1978.
<b>Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos</b>		
Exército Brasileiro	Armas, munições, explosivos e outros materiais bélicos.	Decreto nº 24.602, de 1934.
IBAMA		
<b>Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis</b>	- Animais vivos, exceto os domésticos. - Materiais danosos à camada de ozônio. - Pneus e veículos determinados.	- Lei nº 5.197, de 1967.
INMETRO		
<b>Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial</b>	- Produtos sujeitos a etiquetagem de eficiência energética.	- Lei nº 10.295, de 2001, - Lei nº 9.993, de 1999,
MAPA		- Decreto nº 30.691, de 1952.
<b>Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento</b>	- Animais, Vegetais seus produtos, derivados, partes e subprodutos. - Agrotóxicos e fertilizantes. - Vinhos e bebidas.	- Decreto nº 24.114, de 1934. - Lei nº 6.198, de 1964. - Lei n.º 7.802, de 1989. - Lei n.º 7.678, de 1988. - Lei nº 8.918, de 1994. Acordos internacionais de não proliferação de armas de destruição em massa.
MCT		
<b>Ministério da Ciência e Tecnologia</b>	Bens sensíveis (materiais que podem ser utilizados na fabricação de mísseis e armas nucleares, químicas e biológicas)	
SUFRAMA		
<b>Superintendência da Zona Franca de Manaus</b>	Importações amparadas pelos benefícios tributários da Zona Franca de Manaus	Decreto nº 6.759, de 2009, art. 507.

Fonte: Adaptado de: [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br)

### 2.3 Tratamento Tributário na Importação

O tratamento tributário nas importações é formado por um conjunto de impostos, taxas e contribuições, começando pelo Imposto de Importação, mas também compreende outros da esfera federal, estadual e até municipal. Os impostos que incidem na importação, mesmo que não tenham como fato gerador a entrada de mercadoria no território nacional podem ser considerados (DIALLO, 2001).

Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda corrente ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sansão de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada. (Art. 3º CTN, Lei 5.172/66).

Os principais Tributos que incidem sobre a importação são: Imposto de Importação, Imposto sobre Produtos Industrializados, Contribuição para PIS/PASEP e

COFINS, Adicional de Frete para Renovação de Marinha Mercante, Imposto sob Circulação de Mercadorias e Serviços, Taxa de Utilização do Siscomex e Capatazia.

### *2.3.1 Imposto de Importação – II*

O imposto de importação também conhecido como tarifa aduaneira, entre outras denominações, é de competência da União (BRASIL, art.153, I da CF/88). Neste tributo é predominante à função extra fiscal, sendo ele importante instrumento de proteção da indústria nacional.

Seu fato gerador ocorre com a entrada de produtos estrangeiros no território nacional. O contribuinte do imposto de importação é o importador ou quem a ele a lei equiparar (BRASIL, Lei 5.172/66, CTN art.22 I).

A alíquota utilizada depende de decreto presidencial, pois tendo função extra fiscal não obedece ao princípio da legalidade (BRASIL, art. 150, I da CF/88). Existem duas espécies de alíquotas no imposto de importação. A alíquota específica, que é expressa por uma quantia determinada, em função da unidade de quantificação dos bens importados. Assim, pode-se dizer que o imposto corresponderá a tantos reais por cada metro, ou outra unidade qualquer de medida. A outra é a *ad valorem*, indicada em porcentagem a ser calculada sobre o valor do bem. (DIALLO, 2001).

Segundo o CTN, quando a alíquota for específica, a base de cálculo é a unidade de medida adotada pela lei para o caso (BRASIL, CTN, art.20, I). Quando a alíquota for *ad valorem*, a base de cálculo é o preço normal que o produto, ou seu similar, alcançaria, ao tempo da importação, em uma venda em condições de livre concorrência, para entrega no porto ou lugar de entrada do produto no País. (BRASIL, CTN, art.20, II).

### *2.3.2 Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI*

O IPI é de competência tributária da União Federal (BRASIL, art. 153, § IV da Constituição Federal). Parcela considerável de sua arrecadação é destinada aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, nos termos do art. 159, incisos I e II, da Constituição Federal. Esse imposto tem função extra fiscal, por força de dispositivo constitucional, é um imposto seletivo em função da essencialidade do produto (BRASIL, CF/88, art. 153, § 2º), tributando pesadamente os denominados artigos de

luxo, ou supérfluos, como perfumes, bebidas e cigarros. Todavia, parece que essa função “proibitiva” jamais produziu os efeitos desejados (DIALLO, 2001).

O Código Tributário Nacional estabeleceu que, para os efeitos deste imposto, considera-se industrializado o produto que tenha sido submetido a qualquer operação que lhe modifique a natureza ou a finalidade, ou o aperfeiçoe para o consumo (BRASIL, CTN, art. 46, parágrafo único).

O IPI tem como fato gerador o seu desembaraço aduaneiro, quando de procedência estrangeira, a saída destes do estabelecimento do contribuinte e sua arrematação, quando apreendidos e levados a leilão. Quando a industrialização se der no próprio local de consumo ou de utilização do produto, fora de estabelecimento produtor, o fato gerador considerar-se-á ocorrida no momento em que ficar concluída a operação industrial (BRASIL, CTN, art. 46, parágrafo único).

### *2.3.3 Contribuição para o PIS/PASEP e COFINS*

Conforme a Lei 10.865, de 30 de abril de 2004:

Instituiu a Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/PASEP-Importação) e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (COFINS-Importação).

No caso de importação de mercadorias, as hipóteses de incidência, o Fato Gerador e a data da ocorrência do Fato Gerador das Contribuições são as mesmas que as observadas para o Imposto de Importação. Salvo exceções previstas na legislação, as alíquotas são de 1,65% para o PIS/PASEP - Importação e de 7,6% para a COFINS - Importação. A Base de Cálculo das Contribuições é o Valor Aduaneiro, acrescido do valor do ICMS e do valor das próprias contribuições (VAZQUEZ, 2007).

### *2.3.4 Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM*

O AFRMM é um instrumento de ação político-governamental que se destina a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira (BEHRENDTS, 2006).

O Fato Gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. O AFRMM é calculado sobre a remuneração do transporte marítimo, aplicando-se as seguintes alíquotas: 25% na navegação de longo

curso; 10% na navegação de cabotagem; e 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste (BRASIL, Lei 10.893/2004).

### *2.3.5 Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS*

O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) é um tributo de competência estadual que incide sobre a movimentação de produtos no mercado interno e sobre serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação. Esse imposto incide também sobre os bens importados em geral, a fim de promover tratamento tributário isonômico para os produtos importados e os nacionais (DIALLO, 2001).

O ICMS também é um tributo não cumulativo, sendo o valor pago no momento da importação creditado pelo importador para compensação com o imposto devido em operações que ele realizar posteriormente e que forem sujeitas a esse tributo. Este tributo atende ainda ao princípio da seletividade, pois o ônus do imposto é diferente em razão da essencialidade do produto. Isso faz com que as alíquotas sejam variáveis, podendo ir de zero, para os produtos essenciais, a 25%, em alguns casos (BRASIL, CTN, art. 52).

O Brasil é uma República Federativa e, em razão de não haver uma regulamentação única para esse imposto, cada um dos 26 Estados e o Distrito Federal tem sua própria legislação, o que dá origem a 27 regulamentações sobre o ICMS, com diversas alíquotas e tratamentos tributários diferenciados.

Diallo (2001) exemplifica que a base de cálculo do ICMS é o somatório do valor aduaneiro, do II, do IPI, do próprio ICMS (cálculo “por dentro”), de quaisquer outros tributos incidentes sobre a importação e das despesas aduaneiras referentes à importação, que são os outros gastos efetuados para o despacho de importação, tais como a armazenagem, capatazia, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) etc.

Em virtude de que o total exato das despesas aduaneiras somente é conhecido após a chegada da mercadoria no País, só é possível fazer uma estimativa desse valor e, conseqüentemente, do ICMS a ser pago.

### 2.3.6 Taxa de Utilização do Siscomex

O Siscomex promove a integração das atividades de todos os órgãos gestores do comércio exterior, inclusive o câmbio, permitindo o acompanhamento, orientação e controle das diversas etapas do processo exportador e importador.

De acordo com Segre (2010, p.59).

É um sistema informatizado, por meio do qual é exercido o controle governamental do comércio exterior brasileiro. É uma ferramenta facilitadora que permite a adoção de um fluxo único de informações, eliminando controles paralelos e diminuindo significativamente o volume de documentos envolvidos nas operações.

É uma taxa que é devida ao ato de registro da Declaração de Importação (DI) no SISCOMEX. Assim, a Taxa de Utilização do Siscomex tem como fato gerador a utilização desse sistema, independentemente da ocorrência de tributo a recolher, sendo debitada em conta corrente, juntamente com os tributos incidentes na importação (BRASIL,1998).

### 2.3.7 Capatazia

*O serviço de capatazia consiste na* atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário (VAZQUEZ, 2007).

Assim, o valor de capatazia refere-se a gasto destinado à categoria dos estivadores, normalmente pago ao agente de carga/marítimo em decorrência da movimentação de cargas nas embarcações atracadas em portos brasileiros. Na prática comercial, tal serviço é indispensável ao funcionamento dos portos e ao transporte das mercadorias importadas, consistindo em despesa importante do setor (BEHRENDTS, 2006).

## **2.4 Procedimentos de Importação**

Os procedimentos de importação envolvem algumas regras e mecanismos bem específicos. O mercado internacional possui sua própria história e identidade. Uma dessas identificações é o regime aduaneiro que basicamente, define-se como procedimento comum de importação e de exportação de mercadorias e pagamento dos

tributos. Então, devido à dinâmica do comércio exterior e para atender algumas particularidades o governo criou o regime aduaneiro, que controla a entrada e saída de mercadorias no território nacional com a isenção ou suspensão de tributos.

#### *2.4.1 Registro Importador e Exportador*

Os interessados em desenvolver atividades comerciais internacionais devem previamente se registrar junto ao Serviço de Comércio Exterior do Ministério da Indústria Comércio e Turismo, são os chamados REIs (Registros de Exportador/Importador), feitos via SISCOMEX regido pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e também pela Receita Federal.

A inscrição no Registro de Exportadores e Importadores (REI) da Secretaria do Comércio Exterior (SCE) é condição básica para empresas, entidades e pessoas físicas atuarem como importadores e/ou exportadores. Os órgãos da administração direta e indireta que atuam como anuentes no comércio exterior serão credenciados a acessar o SISCOMEX para manifestar-se acerca das operações relativas a produtos de sua área de competência, quando previsto em legislação específica (VAZQUEZ, 2007, p.106).

A inscrição no Registro de Exportadores e Importadores (REI), da SECEX, é automática, sendo realizada no ato da primeira operação de exportação em qualquer ponto conectado ao Sistema Integrado de Comércio Exterior. (BRASIL, Portaria SECEX nº 10, artigos 176 e 177 de 24 de maio de 2010).

#### *2.4.2 Nomenclatura e Classificação de Mercadorias (NCM)*

NCM significa "Nomenclatura Comum do MERCOSUL" e trata-se de um código de oito dígitos. Assim, dos oito dígitos que compõem a NCM, os seis primeiros são formados pelo Sistema Harmonizado, enquanto o sétimo e oitavo dígitos correspondem a desdobramentos específicos atribuídos no âmbito do MERCOSUL.

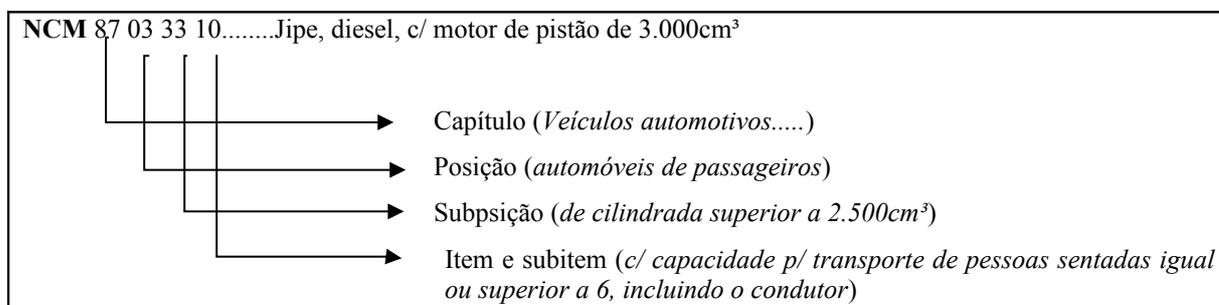
Este código tem por finalidade identificar a natureza das mercadorias e promover o desenvolvimento do comércio internacional, além de facilitar a coleta e análise das estatísticas do comércio exterior. Qualquer mercadoria, importada ou comprada no Brasil, deve ter um código NCM na sua documentação legal (nota fiscal, livros legais, etc.), cujo objetivo é classificar os itens de acordo com regulamentos do Mercosul (EIDELCHTEIN, 2010).

Com o objetivo de viabilizar um tratamento de comércio externo comum aos países do Mercosul perante terceiras nações, criou-se uma Norma Técnica Harmonizada e de Tarifa Externa Comum. Na Tarifa Externa Comum (TEC)

encontram-se todas as informações necessárias para um perfeito enquadramento das mercadorias. Através de sua descrição obtemos o respectivo código de nomenclatura (BEHRENDTS, 2006, p.230).

Exemplo de classificação:

#### Quadro 01 – Estrutura NCM



Fonte: BEHRENDTS, 2006, p.230.

#### 2.4.3 Licença para Configuração de Veículos ou Motores (LCVM)

Nos termos do disposto no art. 24, § VI da Constituição Federal/1988, “tem a União, os Estados e o Distrito Federal competência concorrente para legislar sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição”.

Com fundamento em referido dispositivo constitucional, foi editada a Lei nº 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, indicando em seu artigo 9º os instrumentos de referida Política, dentre os quais o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras (inciso IV).

De outro lado, dispõe a Lei nº 8.723/93 sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, determinando o seu art. 5º que somente possam ser comercializados os modelos de veículos automotores que possuam a LCVM, emitida pelo IBAMA (COSTA, 2000).

#### 2.4.4 Incoterms

Os *INCOTERMS* (*International Commercial Terms* / Termos Internacionais de Comércio) servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacionais, os direitos e obrigações recíprocas do exportador e do importador. Um conjunto-padrão de definições que determina regras e práticas neutras como, por exemplo, o local onde o exportador deverá entregar a mercadoria, quem pagará o frete e quem será o responsável pela contratação do seguro (VAZQUEZ, 2007).

Para Segre (2010, p.70):

A importância dos *Incoterms* reside na determinação precisa do momento da transferência de obrigações, ou seja, no momento em que o exportador é considerado isento de responsabilidades legais sobre o produto exportado.

Os *Incoterms* definem regras apenas para exportadores e importadores, não produzindo efeito com relação às demais partes como seguradoras, transportadoras, despachantes, etc.

### Quadro 02 - *Incoterms* – Resumo e Quadro Comparativo

Grupo	Termo	“Entrega”: transferência de risco
“E” – Partida na origem	EXW	No domicílio do vendedor, como regra geral.
	FCA	Ao transportador, carregado, ou não, conforme o caso.
“F” – Sem pagamento do transporte principal	FAS	Ao longo do costado do navio, no porto de embarque, no cais ou em uma barcaça.
	FOB	A bordo do navio, no porto de embarque.
	CFR	A bordo do navio, no porto de embarque.
“C” – Com transporte principal pago	CPT	Ao transportador.
	CIF	A bordo do navio, no porto de embarque.
	CIP	Ao transportador.
	DAT	Terminal do porto ou local de destino, descarregado – país de importação.
“D” - Chegada	DAP	No local de destino designado – país de importação.
	DDP	No local de destino designado – país de importação.

Fonte: <http://www.onix-trade.com>

#### 2.4.5 Documentação Básica<sup>3</sup>

**ProForma Invoice (Fatura Pro Forma):** É o documento de responsabilidade do exportador, emitido a pedido do importador, para que este providencie a Licença de Importação, dentre outras providências. Este documento é o modelo de contrato mais frequente, formaliza e confirma a negociação.

**Commercial Invoice (Fatura Comercial):** É o documento internacional, emitido pelo exportador, que no âmbito externo, equivale à nota fiscal, cuja validade começa a partir da saída da mercadoria do território de origem e é imprescindível para o importador desembaraçar a mercadoria em seu país.

**Packing List (Romaneio de Embarque):** Deve ser emitido pelo exportador. É necessário para o desembaraço da mercadoria e para orientação do importador quando da chegada dos produtos no país de destino. É uma relação simples dos volumes e seus respectivos conteúdos a serem embarcados.

<sup>3</sup> Todas as informações contidas neste tópico foram retiradas de SEGRE, 2010, p.68.

**Bill of Lading – B/L (Conhecimento de Embarque):** Documento emitido pela companhia transportadora que atesta o recebimento da carga, as condições de transporte e a obrigação de entrega das mercadorias ao destinatário legal, no ponto de destino preestabelecido, conferindo a posse das mercadorias. É ao mesmo tempo, um recibo de mercadorias, um contrato de entrega e um documento de propriedade, constituindo-se assim um título de crédito.

#### 2.4.6 Órgãos Envolvidos e Respectivos Documentos<sup>4</sup>

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) emite a Licença para Uso da Configuração do Veículo ou Motor (LCVM);

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) emite o Certificado de Adequação à Legislação Nacional de Trânsito (CAT);

O Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex), da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic) analisa e concede a Licença de Importação (LI);

A Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda (MF), verifica a conformidade dos dados informados na Declaração de Importação (DI) com a mercadoria importada, os documentos apresentados e a legislação específica, com vistas ao desembaraço (entrega) da mercadoria.

Em situações mais particulares, faz-se necessária anuência de outros órgãos e agências reguladoras, como por exemplo o Comando do Exército (COMEXE), no caso de blindados, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), no caso de veículos equipados com artigos e equipamentos médico-odonto-hospitalares e o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), no caso de tratores.

**Antes do Embarque do(s) Veículos no Exterior o Importador deverá:** Solicitar a emissão da LCVM junto ao Ibama e de posse da cópia autenticada da LCVM, requerer o CAT junto ao Denatran e registrar a Licença de Importação (LI) no Siscomex, nos termos da Portaria Secex nº 35, de 24 de novembro de 2006.

Simultaneamente ao registro da LI, o importador deverá encaminhar ao Decex, diretamente ou através de qualquer dependência do Banco do Brasil S.A., autorizada a

---

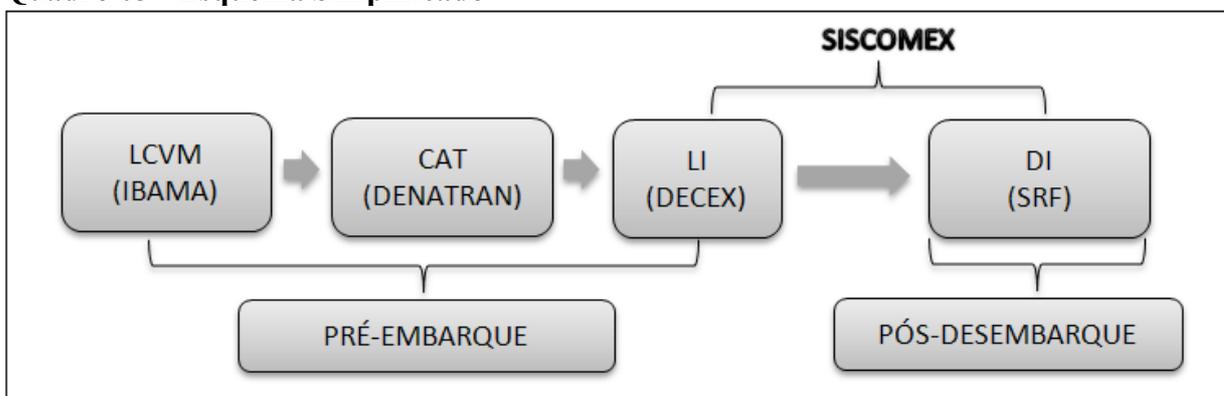
<sup>4</sup> Todas as informações contidas neste tópico foram retiradas do Site da Receita Federal do Brasil, 2009.

conduzir operações de comércio exterior, cópia autenticada do Certificado de Adequação à Legislação Nacional de Trânsito (CAT), anteriormente referido.

**Após a Chegada do(s) Veículos ao País:** O importador, diretamente ou por meio de seu representante credenciado, deverá registrar no Siscomex, a Declaração de Importação (DI), documento base do despacho de importação, nos termos da Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006.

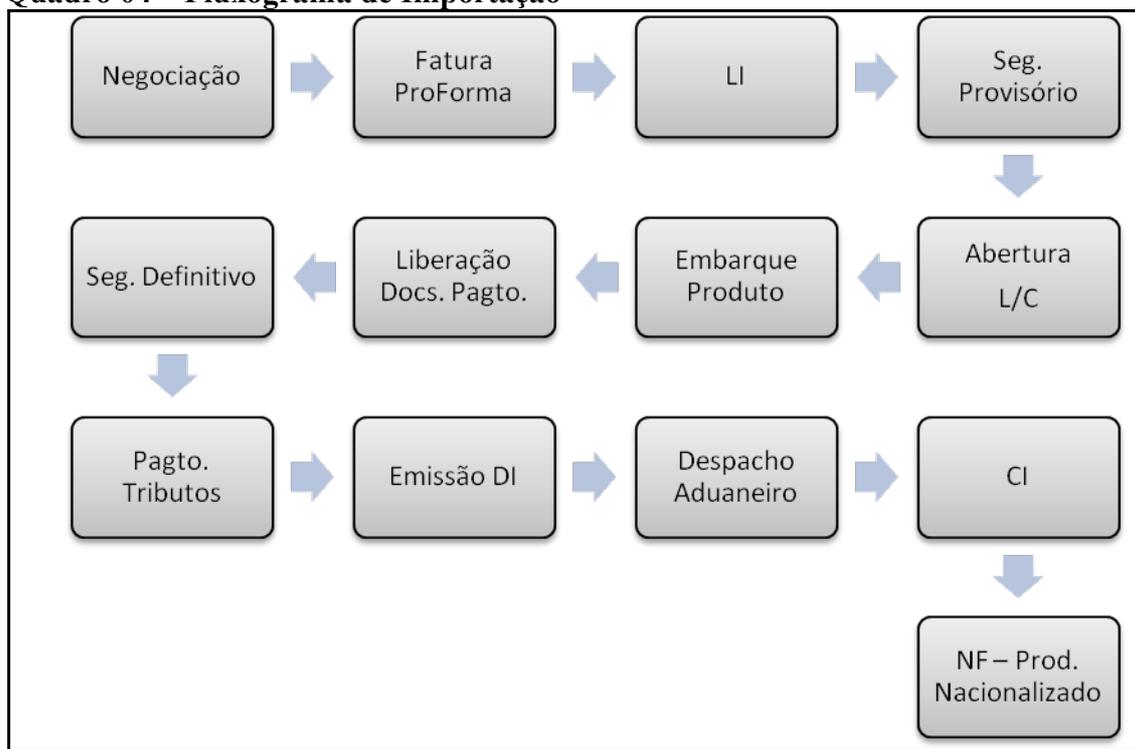
O Quadro 03 demonstra um esquema simplificado do processo descrito no texto acima:

**Quadro 03 - Esquema Simplificado**



Fonte: <http://www.receita.fazenda.gov.br/publico/Aduana/folder/ImportacaodeVeiculos.doc>

Segue fluxograma de importação, conforme quadro 04 que demonstra de maneira objetiva os passos que devem ser seguidos desde a saída do país de origem (exportador) até a chegada ao país de destino (importador):

**Quadro 04 – Fluxograma de Importação**

Fonte: BEHRENDTS, 2006, p.233.

**3 METODOLOGIA**

O presente estudo adota como metodologia a Pesquisa Bibliográfica e Documental, em que foram utilizadas fontes secundárias como livros, sites, arquivos, artigos e outras fontes de informação.

A pesquisa bibliográfica procura auxiliar na compreensão de um problema a partir de referências publicadas em documentos. “Busca conhecer e analisar as contribuições culturais ou científicas do passado sobre determinado assunto, tema ou problema” (CERVO E BERVIAN, 1983, p. 55).

É uma pesquisa realizada de modo independente ou como parte de outra investigação sendo utilizada para levantamento da situação do problema investigado.

Gil (2006, p. 42) apresenta o conceito de pesquisa social, cujo propósito consiste em “descobrir resposta para problemas, através do emprego de procedimentos científicos”.

Esta pesquisa foi dividida em três etapas:

A primeira enfatizou a Pesquisa Bibliográfica, tendo como base para a análise dos dados livros, artigos e legislação como a CF/88, o CTN e o Regulamento Aduaneiro.

A segunda foi dedicada a Pesquisa Documental onde foram expostas as documentações necessárias para o processo de importação de veículos, dando assim uma resposta para a problemática deste artigo.

A terceira é a pesquisa analítica, foi feito tratamento dos dados apresentados na primeira e segunda etapa exemplificando assim todo o processo de importação de veículos.

A pesquisa pode ser caracterizada de forma qualitativa e exploratória, considerando o interesse pessoal, a relevância social e científica, a autonomia, a postura dialética, a audácia, criatividade, ineditismo e originalidade. Tem como finalidade proporcionar maiores informações sobre determinado assunto, para facilitar a delimitação do tema de trabalho. (GIL, 2006).

#### **4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS**

Com base nas informações da Empresa<sup>5</sup> WICTORYA MONTADORA DE VEÍCULOS LTDA, segue cada etapa referente ao processo de importação de veículos, onde é apresentada a importação de 01 unidade de automóvel novo, marca/modelo KYW<sup>6</sup> ano de fabricação 2014, modelo 2014, 04 portas, injeção eletrônica, tração 4x2, 3.778CC, transmissão automática, combustível: gasolina e capacidade para 05 passageiros.

Finalizado o processo de industrialização o veículo é disponibilizado para revenda ainda no país de origem (exportador), é definido neste momento o valor da mercadoria - valor de fábrica, no ato da negociação fica estabelecido em qual *Incoterm* se enquadra, nesta demonstração foi utilizado o FOB que é quando o exportador deve por sua conta e risco colocar a mercadoria a bordo do navio indicado pelo importador no porto de embarque designado e a partir desse momento o importador assume todos os custos e responsabilidades.

---

<sup>5</sup> Criação de um nome fictício para a empresa devido a não autorização em divulgar o nome real da organização.

<sup>6</sup> Criação de uma marca/modelo fictícia devido a não autorização em divulgar o nome real.

Como demonstrado no quadro 05 a seguir:

**Quadro 05 – Custos Iniciais na Importação de Veículo**

PROCEDÊNCIA:	<i>CORÉIA</i>	VALOR DA INVOICE:	<i>USD 36.709,00</i>
PRODUTO:	<i>AUTOMÓVEL NOVO</i>	FRETE INTERNACIONAL:	<i>USD 1.001,92</i>
		SEGURO INTERNACIONAL:	<i>USD 0,00</i>
NCM:	<i>8703.24.10</i>	CAPATAZIA	<i>USD 20,38</i>
TAXA DÓLAR:	<i>2,451</i>	VALOR CIF:	<i>USD 37.731,30</i>
MODAL TRANSPORTE:	<i>MARÍTIMO</i>		
TRANSIT TIME:	<i>38 DIAS</i>	PESO LÍQUIDO (KG):	<i>1,998</i>
TIPO DE EQUIPAMENTO:		PREÇO UNIT. EM DÓLAR:	<i>USD 36.709,00</i>
INCOTERM:	<i>FOB</i>	QUANT. MERCADORIA:	<i>1</i>

Fonte: Wictorya Montadora de Veículos Ltda.

A partir das informações descritas no quadro 05 tem se a base para prosseguir com os cálculos dos demais custos incidentes sob esta importação, fazendo a conversão de moeda estrangeira para moeda nacional para melhor exemplificar tais valores, como é exposto no quadro 06:

**Quadro 06 - Tributos Incidentes na Importação de Veículo**

	CUSTOS	ALÍQUOTA %	DÓLAR	TX	R\$	
DEMONSTRATIVO DA D.I	<b>TOTAL FOB</b>	-	USD 36.709,00	<b>2,451</b>	R\$ 89.973,76	
	<b>FRETE INTERNACIONAL</b>	-	USD 1.001,92	<b>2,451</b>	R\$ 2.455,71	
	<b>SEGURO INTERNACIONAL</b>	-	USD 0,00	<b>2,451</b>	R\$ -	
	<b>CAPATAZIA</b>	-	USD 20,38	<b>2,451</b>	R\$ 49,95	
	<b>VALOR ADUANEIRO</b>	-	<b>USD 37.731,30</b>		<b>R\$ 92.479,42</b>	
	<b>II</b>	<b>35,00%</b>	USD 13.205,96	<b>2,451</b>	R\$ 32.367,80	
	<b>I.P.I</b>	<b>55,00%</b>	USD 28.015,49	<b>2,451</b>	R\$ 68.665,97	
	<b>PIS - IMPORTAÇÃO</b>	<b>2,00%</b>	USD 754,63	<b>2,451</b>	R\$ 1.849,59	
	<b>COFINS - IMPORTAÇÃO</b>	<b>9,60%</b>	USD 3.622,20	<b>2,451</b>	R\$ 8.878,02	
	<b>Taxa de utilização SISCOMEX</b>	-	USD 95,12	<b>2,255</b>	R\$ 214,50	
	<b>Total Impostos Federais--&gt;</b>			<b>USD 45.693,40</b>		<b>R\$ 111.975,87</b>
	<b>ICMS</b>	<b>12,00%</b>	USD 11.375,06	<b>2,451</b>	<b>R\$ 27.880,27</b>	
<b>TOTAL GERAL IMPOSTOS / TOTAL NF DE ENTRADA-</b>			<b>USD 94.792,15</b>	<b>2,451</b>	<b>R\$ 232.335,56</b>	

Fonte: Wictorya Montadora de Veículos Ltda.

Após a contabilização dos tributos obrigatórios na importação de veículos, segue no quadro 07 os custos com a nacionalização da mercadoria, que é a sequência de atos que transfere a mercadoria da economia estrangeira para a economia nacional por meio da Declaração de Importação (DI).

**Quadro 07 – Custos de Nacionalização da Mercadoria**

NACIONALIZAÇÃO CUSTOS DE	Desembaraço Aduaneiro	USD	367,20	2,451	R\$	900,00
	S.D.A	USD	300,00	<b>2,255</b>	R\$	676,50
	LIBERAÇÃO DE B/L	USD	124,44	<b>2,451</b>	R\$	305,00
	HANDLING	USD	50,00	<b>2,451</b>	R\$	122,55
	DESCONSOLIDAÇÃO	USD	100,00	<b>2,451</b>	R\$	245,10
	SISCARGA	USD	55,00	<b>2,451</b>	R\$	134,81
	Armazenagem Porto Seco	USD	2.217,29		R\$	5.000,00
	<b>TOTAL ----&gt;</b>	<b>USD</b>	<b>3.213,93</b>		<b>R\$</b>	<b>7.383,96</b>

Fonte: Wictorya Montadora de Veículos Ltda.

A partir dos dados apresentados nos quadros 05, 06 e 07 pode-se agora fazer um resumo geral de todos os custos que incidem sobre esta mercadoria, chegando ao valor real final, conforme exemplificado no quadro 08.

**Quadro 08 – Resumo dos Custos de Importação de Veículo**

CUSTOS RESUMO DOS	Valor Aduaneiro	USD	37.731,30	R\$	92.479,42
	<b>I.L.</b>	<b>USD</b>	<b>13.205,96</b>	<b>R\$</b>	<b>32.367,80</b>
	<b>I.P.I.</b>	<b>USD</b>	<b>28.015,49</b>	<b>R\$</b>	<b>68.665,97</b>
	<b>PIS - IMPORTAÇÃO</b>	<b>USD</b>	<b>754,63</b>	<b>R\$</b>	<b>1.849,59</b>
	<b>COFINS - IMPORTAÇÃO</b>	<b>USD</b>	<b>3.622,20</b>	<b>R\$</b>	<b>8.878,02</b>
	<b>Taxa de utilização SISCOMEX</b>	<b>USD</b>	<b>95,12</b>	<b>R\$</b>	<b>214,50</b>
	<b>ICMS</b>	<b>USD</b>	<b>11.375,06</b>	<b>R\$</b>	<b>27.880,27</b>
	<b>Custos de Nacionalização</b>	<b>USD</b>	<b>3.213,93</b>	<b>R\$</b>	<b>7.383,96</b>
		<b>VALOR FINAL DA MERCADORIA COM IMPOSTOS</b>	<b>USD</b>	<b>98.013,69</b>	<b>R\$</b>
	<b>VALOR FINAL DA MERCADORIA SEM ICMS</b>	<b>USD</b>	<b>86.638,63</b>	<b>R\$</b>	<b>211.839,25</b>

Fonte: Wictorya Montadora de Veículos Ltda.

De acordo com o TARE N° 162/2004 (Termo de Acordo de Regime Especial), esta é uma operação que não está sujeita ao pagamento do ICMS no ato do desembaraço, por tanto o depositário gera a GLME (Guia de Liberação de Mercadoria Estrangeira), a Guia de Exoneração é apresentada junto a Secretaria da Fazenda Estadual para e isenção deste tributo que é declarado através do SISCOMEX.

Então, mediante todas as informações descritas anteriormente constata-se que um veículo que sai Coréia no valor de USD 36.709,00 (R\$ 89.973,76) após a incidência

de todos os tributos este veículo estará disponível no Brasil pelo valor final de USD 86.638,63 (R\$ 211.839,25).

Segue no quadro 09 uma análise da incidência dos tributos em relação ao valor final da mercadoria:

**Quadro 09 – Análise dos Tributos sobre o Valor Final da Mercadoria**

TRIBUTOS	ALÍQUOTA (%)	R\$	Participação em relação ao Total (%)
VMCV	-	R\$ 89.973,76	
(+) Capatazia	-	R\$ 49,95	
(=) VMLE	-	R\$ 90.023,71	
(+) Frete Internacional	-	R\$ 2.455,71	
(=) Valor Aduaneiro	-	R\$ 92.479,42	39,81%
(+) I.I.	35,00%	R\$ 32.367,80	13,93%
(+) I.P.I.	55,00%	R\$ 68.665,97	29,55%
(+) PIS - IMPORTAÇÃO	2,00%	R\$ 1.849,59	0,80%
(+) COFINS - IMPORTAÇÃO	9,60%	R\$ 8.878,02	3,82%
(+) Taxa de utilização SISCOMEX	-	R\$ 214,50	0,09%
(+) ICMS	12%	R\$ 27.880,27	12,00%
(=) VALOR FINAL DA MERCADORIA COM IMPOSTOS	⇒	R\$ 232.335,56	100,00%
(-) ICMS	-	R\$ 27.880,27	-
(+) Custos com a Nacionalização	-	R\$ 7.383,96	-
(=) VALOR FINAL DA MERCADORIA SEM ICMS	⇒	R\$ 211.839,25	

Fonte: Dados da pesquisa elaborados pelo autor.

De acordo com os dados apresentados no quadro 09 percebe-se a participação dos tributos sob o valor final da mercadoria, onde para o Imposto de Importação cuja alíquota é de 35%, sob o valor final essa participação é de 13,93%, ou seja, este tributo incide 13,93% sobre o valor final da mercadoria.

Para o Imposto sobre Produtos Industrializados com alíquota de 55%, a participação sob o valor final da mercadoria é de 29,55%; em relação ao Programa de Integração Social com alíquota de 2,00%, a participação em relação ao total é de 0,80%; para a Contribuição para Financiamento da Seguridade Social com alíquota de 9,60%, a participação é de 3,82%; com relação à Taxa de utilização do Sistema SISCOMEX que não possui alíquota fixada e sim uma tabela com valores determinados que dependem do total de adições inseridas na Declaração de Importação, a participação em relação ao total é de 0,09%; já para o Imposto sob Circulação de Mercadorias e Serviços a incidência em relação ao valor final da mercadoria permaneceu 12,00%.

Analisando todas as informações apresentadas pode-se constatar que se não houvesse a incidência dos tributos este veículo teria seu valor reduzido em 60,19%.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Com o desenvolvimento das relações comerciais internacionais surgiram fenômenos jurídicos cuja análise vem merecendo a atenção de especialistas. A atividade das denominadas operadoras de comércio internacional permitiu o desenvolvimento de regras disciplinares do comércio internacional.

A tributação internacional implica considerações político-institucionais que refletem sobre as Nações, além da necessidade de compatibilização das diversas legislações e não podendo ferir a lei maior de cada uma das Nações envolvidas.

Muitos são os passos a serem dados e os cuidados a serem tomados para que uma empresa possa iniciar sua “vida” empresarial no mercado internacional. Como se não bastassem todas as burocracias a serem vencidas, muitas vezes as empresas encontram dificuldades para entrar neste mercado devido ao difícil acesso aos consumidores, a alta competitividade e as incertezas provocadas pelas negociações. Porém, mesmo com todas as dificuldades apresentadas, o mercado externo é uma ótima opção para as empresas, pois traz grande retorno, tanto financeiros, quanto de expansão mercadológica de melhoria da imagem.

A incidência tributária na importação é utilizada como instrumento de política econômica e tem como principal característica a extra-fiscalidade, uma vez que essa é mais importante como instrumentos de proteção industrial do que como instrumento de arrecadação de recursos financeiros para o tesouro. Tem essa incidência fundamental importância na proteção industrial nacional, pois ela garante que produtos pátrios tenham condições de competirem no mercado com seus similares produzidos em países economicamente mais desenvolvidos em que o custo industrial é reduzido graças a processos de racionalização de produção ou desenvolvimento tecnológico superior ao nacional.

O objetivo principal deste artigo foi evidenciar os tributos que incidem sobre o processo de importação de veículos bem como os objetivos específicos que foram detalhar os procedimentos para o processo de importação de veículos, identificar as

documentações necessárias e conhecer os órgãos anuentes no processo de importação de veículos, foram atingidos no debate teórico através das pesquisas realizadas e da análise dos documentos referentes ao processo de importação de veículos.

Então, mediante todos os dados apresentados podem-se evidenciar com clareza os principais tributos que incidem sobre a importação dos veículos, as respectivas documentações que são necessárias para a formalização do processo de importação de veículos e fazer uma relação da participação sob o valor final dessa mercadoria, onde ficou evidente o peso dos tributos, porém, há de se considerar conforme mencionado anteriormente que a função da tributação na importação é como uma proteção para o mercado nacional.

Por isso, sugerem-se as empresas importadoras que planejem bem suas atividades, definindo o mercado vendedor, fornecedor, procedimentos operacionais, registros e processo logístico antes de solicitar o embarque do bem no exterior a fim de evitar maiores ônus à compra internacional.

Portanto, também fica a sugestão para a sociedade de modo geral e órgãos competentes que os tributos devem ser utilizados com cautela, devendo ser reduzidos ou excluídos como instrumento para evitar a dominação dos mercados e o aumento arbitrário dos lucros. O uso inadequado também pode ser um fator de atraso no desenvolvimento industrial, à medida que uma superproteção pode desestimular a modernização das empresas, sem concorrência, podendo inclusive o mercado com isso abusar do aumento de preços. Devendo eles ainda respeitar os princípios elencados na Constituição Federal, Código Tributário Nacional e Regulamento Aduaneiro.

Concluiu-se que, considerando a carga tributária, essa mercadoria teria seu valor reduzido consideravelmente se não tivesse a incidência de tais tributos e que as operações no Comércio Internacional são vantajosas para as empresas, embora ainda sejam poucas que praticam esta operação.

Muitos empresários, talvez, ainda não tenham o conhecimento necessário ou ainda falte coragem e espírito empreendedor para encarar este mercado competitivo, porém com alta possibilidade de retorno financeiro (lucros).

## IMPORT TAXES: Analysis In a Company Importer of Vehicles in Brazil

**ABSTRACT:** With the market more and more competitive and strained, the companies need to keep up with the evolution of the internationalization, seeking for their products on different markets, since the domestic market is found saturated. In this context this article has as an object of study the Taxes on Imports: The analysis in a Brazilian Vehicle Import Company. Here were broached only the taxes on the process of Import of Vehicles and the procedures that must be performed in a general mode so this merchandize enters legally in the country. To initiate the studies about Import of Vehicles and the taxes that broach it, it is very important to clarify what importation is and how is that relationship with the International Trade. The analysis of the taxes wereperformed under the sight of the Federal Constitution of Brazil (CF/88) and the National Tribute Code (CTN). Hence, the main goal of this article is to analyze what are the taxes that impact on the import of vehicles and the documentation necessary to the formalization of the process of import of vehicles. This article opted as a methodology literature and documental research. It is concluded that considering this tax burden, this merchandize would have its value substantiallyreduced whether it did not have the incidence of such taxes and that the operations in the International Trade are advantageous to the companies, although there are still only a few that use this type of operation.

**Keywords:** Taxes. Import. International Trade. Vehicles.

## REFERÊNCIAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. **Normatizações**. Disponível em: [http://www.abnt.org.br/home\\_new.asp](http://www.abnt.org.br/home_new.asp). Acesso em: 15. Ago.2014.

ARQUIS, José Buainain Sarquis. **Comércio Internacional** - Crescimento Econômico no País. Disponível em: [www.funag.gov.br](http://www.funag.gov.br). Acesso em 05 de setembro 2014.

BEHRENDTS, Frederico L. **Comércio Exterior**. 8.ed. São Paulo: IOB Thomson, 2006.

BRASIL. Decreto Lei Nº 6.759 de 05 de fevereiro de 2009. **Regulamento Aduaneiro**. Disponível em: <http://intranet.sefaz.ba.gov.br/tributaria/fiscalizacao.pdf> - Acesso em: 29 de agosto de 2014.

BRASIL. Lei nº 9.716 de 26 de novembro de 1998. **Regulamento Aduaneiro**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/leis/ant2001/lei971698.htm>. Acesso em: 29 de agosto de 2014.

BRASIL. **Lei nº 8.723 de 28 de outubro de 1993**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8723.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8723.htm). Acesso em 26 de agosto de 2014.

BRASIL. **Lei nº 10.893, de 13 de Julho de 2004.** Disponível em: <http://www.leidireto.com.br/lei-10893.html>. Acesso em: 27 de Setembro de 2014.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Organização de Alexandre de Moraes. 16ed. São Paulo: Atlas, 2000.

CANUTO, Otaviano. **Brasil e Coréia do Sul: Os (des) caminhos da Industrialização Tardia.** São Paulo: Nobel, 1994.

CARRAZA, R. A., FRANCO, V. H. M. **Código Comercial, Código Tributário e Constituição Federal.** 7.ed., São Paulo, 2005.

CATERMOL, Fabrício. Crescimento da Firma e Comércio Exterior: revisitando a teoria de Adrian Wood. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 26, nº 2, 2006.

CERVO, Amado L.; BERVIAN, Pedro A. **Metodologia Científica:** para uso dos estudantes universitários. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1993.

COSTA, Mário Luiz Oliveira da. **Licença para Configuração de Veículos ou Motor.** Disponível em: <http://www.dsa.com.br/index.fcgi/artigos/lcvm-licenca-para-uso-da-configuracao-de-veiculos-ou-motor-inconstitucional-cobranca-mensal-pelo-ibama/>. Acessado em 01 de maio de 2000.

DIALLO, Alfa Oumar. **Tributação do Comércio Internacional.** São Paulo: Método Editora, 2001.

EIDELCHTEIN, Cláudio [et al.] **Manual Prático de Comércio Exterior.** 3.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

FOLLONI, André Parmo. **Tributação Sobre o Comércio Exterior.** São Paulo: Dialética, 2005.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

GREMAUD, Amaury Patrick. [et al]. **Manual de Economia.** 5.ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS.** Disponível em: [www.receita.fazenda.gov.br](http://www.receita.fazenda.gov.br). Acessado em 15 de maio de 2009.

KOSHIYAMA, Daniel. **Crescimento Econômico e Comércio Exterior: teorias e evidências empíricas para o Brasil.** Tese de Mestrado em Economia do Desenvolvimento. Porto Alegre: PUC-RS. 2008.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário.** 30.ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Câmbio.** 11.ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.

RELAÇÃO de órgãos anuentes no licenciamento de importação. Disponível em: [http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl\\_1308919721.pdf](http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1308919721.pdf) - Acesso em: 29 de agosto de 2014.

SEGRE, Germanet al. [organizador]. **Manual Prático do Comércio Exterior**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. 8.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

WERNECK, Paulo de Lacerda. **Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro**. 4.ed. Curitiba: Juruá, 1997.