

Proposta para utilização de incentivo fiscal para a importação de matérias primas para a fabricação de componentes no segmento automotivo

Anna Clara Silva Mano Baldini

Orientador: Dr. José Benedito Silva Santos Júnior
Laboratório de Aprendizado em Logística e Transporte - LALT
Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP
Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo - FEC

RESUMO

Um desafio para os fornecedores de componentes automotivos na atual situação econômica do país é ajustar sua cadeia de suprimentos a fim de obter custos cada vez menores, sem comprometer a qualidade e o nível de serviço de entrega aos seus clientes. Este trabalho tem como objetivo apresentar uma proposta para a utilização do incentivo fiscal do Ex-tarifário, com redução da alíquota do imposto de importação de matérias primas utilizadas para a fabricação de componentes automotivos, buscando melhorar a competitividade e alavancar potenciais novos negócios.

Através de uma abordagem exploratória com uma aplicação prática, foi avaliado o potencial de redução de custos com a utilização deste incentivo para um grupo de matérias primas de maior volume e representatividade para o negócio.

Como resultado, identificou-se o potencial de redução de até 23% em relação aos custos de importação.

ABSTRACT

A challenge for automotive component suppliers in the Brazil's current economic situation is to adjust its supply chain in order to achieve lower costs without compromising the quality and level of delivery service to its customers. The development of this study aims to present a proposal for the use of the Ex-tariff fiscal incentive, with a reduction in the import tax rate of raw materials used to manufacture automotive components, seeking to improve competitiveness and potential new business.

Through an exploratory approach with a practical application, the potential of cost reduction with the use of this incentive was evaluated for a group of raw materials of greater volume and representativeness for the business.

As a result, the potential for reduction of up to 23% in relation to the importation costs of both products.

1. Introdução

Com a atual situação econômica no qual o Brasil se encontra, as empresas necessitam cada vez mais buscar alternativas e novos métodos para redução de custos para que consigam se manter no mercado e sejam competitivas para que o negócio seja sustentável.

A indústria automotiva foi um dos setores mais afetados pela crise política e econômica do país e os resultados são bastante perceptíveis, principalmente quando olhamos para a quantidade de

veículos produzidos entre 2013 a 2016. Na figura 1 é apresentada uma análise comparativa da produção de veículos leves, caminhões e ônibus que demonstra claramente como o segmento automotivo foi muito afetado pela crise política e econômica na qual o Brasil enfrentou durante os anos de 2014 a 2016.

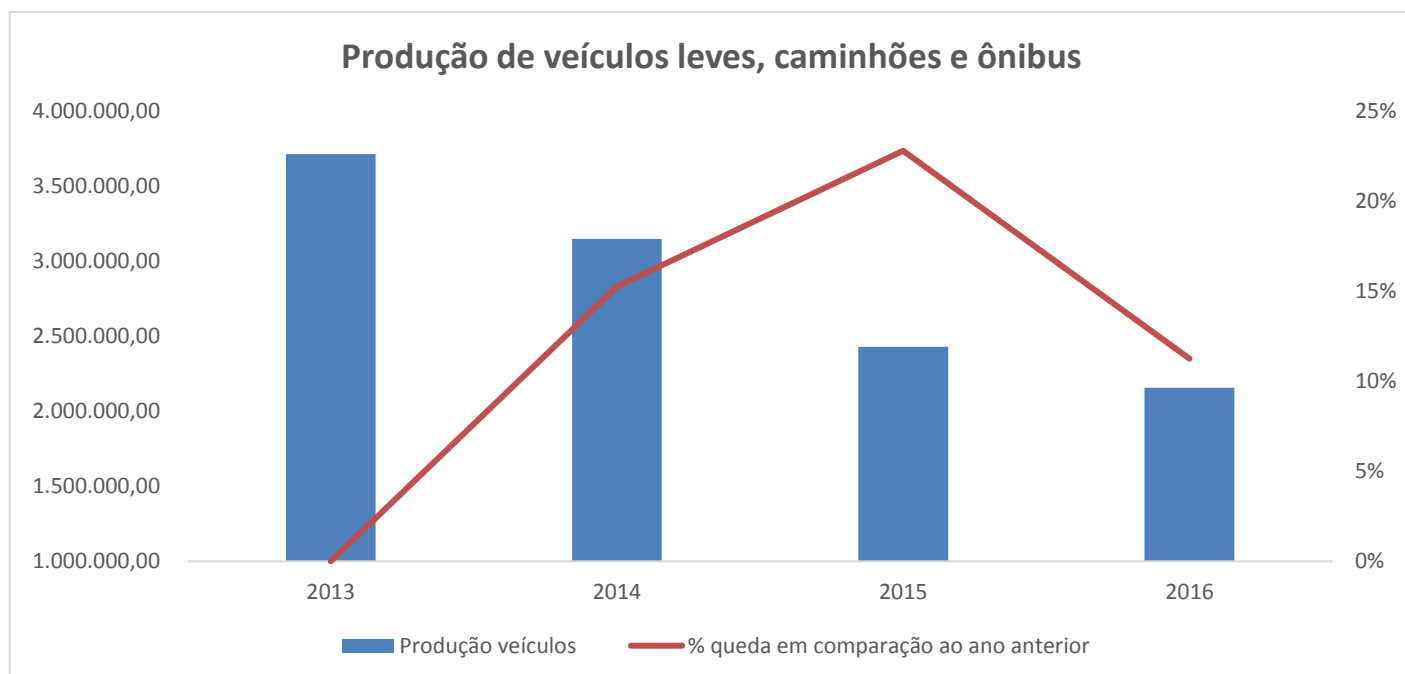


Figura 1: Produção de veículos leves, caminhões e ônibus no Brasil no período de 2013 a 2016

Diante desse cenário altamente desfavorável para esse setor da indústria, as empresas da cadeia de suprimentos da indústria automotiva necessitam reduzir custos para que consigam se manter competitivas no mercado.

1.1. Objetivo

O objetivo deste trabalho é apresentar uma proposta de aplicação do incentivo fiscal do Ex-tarifário, através da redução do imposto de importação de duas matérias primas utilizadas na fabricação de autopeças para a indústria automotiva. Serão analisados os custos atuais de importações desses materiais versus os custos das mesmas importações considerando o imposto de importação reduzido e qual seria o ganho financeiro dessa redução e os impactos que esse benefício poderá trazer para a empresa.

1.2. Problema da pesquisa

Atualmente a empresa objeto desse estudo possui um grande fluxo de importação oriundas de três continentes de duas principais matérias primas utilizadas na produção de seu produto final, conforme ilustra a figura 2.



Figura 2: Matérias primas oriundas de três continentes – América do Norte, Europa e Ásia

As matérias primas utilizadas como base para os componentes automotivos possuem um alto valor agregado, e devido ao alto imposto de importação vinculado a NCM desses insumos, a empresa fabricante do produto final perde competitividade e muitas vezes não consegue inserir novos produtos no mercado devido ao alto custo de fabricação.

Um dos agravantes refere-se aos fornecedores desses insumos, todos localizados fora do MERCOSUL e, ou seja, a empresa fabricante da autopeça não possui fornecedores locais e/ou dentro da América do Sul onde seja possível um acordo de livre comércio entre os países e assim haja uma redução ou até mesmo uma importação livre de impostos.

1.3. Justificativa

Nos últimos três anos houve uma queda de aproximadamente 40% no volume de vendas da empresa objeto desse estudo, impactando o volume de importação e aumentando proporcionalmente os custos logísticos em 15%.

Devido a esse aumento nos custos logísticos, a empresa perdeu grande parte de sua margem de rentabilidade e não consegue ofertar novos produtos no mercado devido ao alto custo da peça final.

Dessa forma, há a necessidade de buscar alternativas de redução de custos para o processo de fabricação dos componentes. A utilização do incentivo fiscal e, conseqüente redução na alíquota do imposto de importação, e uma oportunidade para a redução nos custos de dos insumos utilizados na fabricação dos componentes automotivos, fazendo com que a empresa aumente a rentabilidade nos seus produtos no concorrido mercado automotivo.

2. Revisão Bibliográfica

2.1. Processo de importação de materiais para o Brasil

“Importação é o ato de se adquirir em outro país as mercadorias de seu interesse, que sejam úteis à sua população e seu desenvolvimento, isto é, a entrada de bens produzidos no exterior”. (KEEDI, 2017).

Conforme informações disponibilizadas no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio – MDIC (2017), para que uma empresa possa importar insumos de outro país, é necessário primeiramente obter a informação da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, para que seja possível verificar se o material pode ser importado e ou se necessita de alguma licença prévia para se importar.

Caso os materiais possam ser importados sem nenhuma restrição, o importador deverá se certificar de obter junto ao exportador todos os documentos necessários para que seja possível o desembaraço aduaneiro no Brasil, conforme abaixo:

- Fatura Comercial (*invoice*)
- Romaneio (*Packing list*)
- Certificado de Origem
- Documentos de transporte internacional (*Air way bill (AWB)* para embarques aéreos ou *Bill of lading (BL)* para embarques marítimos)
- LI (licença de importação) caso o material necessite

Na figura 3 é apresentado o fluxo de importação padrão para os processos de importação. O benefício do Ex-tarifário é concedido no momento em que é registrado a Declaração de importação, onde as empresas recolhem os impostos cabíveis do processo.

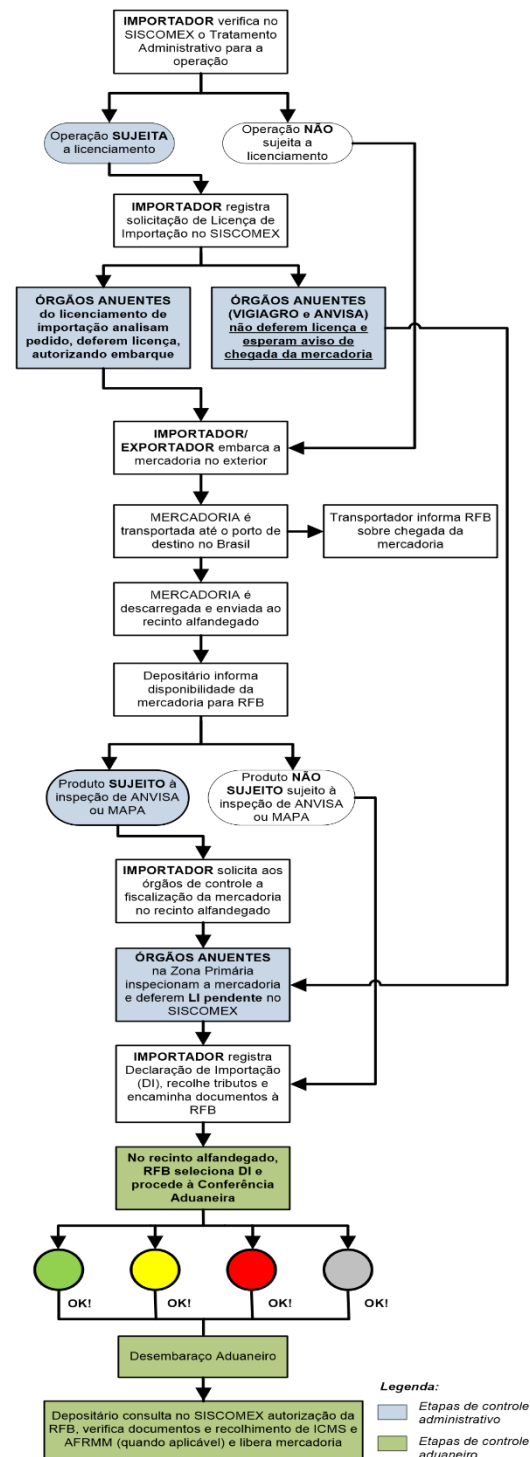


Figura 3: Fluxo de importação

2.2 Incentivo fiscal Ex-tarifário

Entende-se que “incentivos fiscais” são todas as normas que excluem total ou parcialmente o crédito tributário, tendo como finalidade estimular o desenvolvimento econômico de determinado setor de atividade ou região do país. (TROIANELLI, 2002).

O benefício de um Ex-tarifário consiste na redução temporária de imposto de importação de bens de capital e de tecnologia. Esse benefício é somente para os materiais com comprovada inexistência de produção nacional e visa aumentar a produtividade e inovação das empresas e consequentemente um efeito multiplicador de empregos no país.

Conforme explica o MDIC (2017) o Ex-tarifário:

“O regime de ex-tarifário consiste na redução temporária da alíquota do Imposto de Importação de bens de capital (BK) e de informática e telecomunicação (BIT), assim grafados na Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC), quando não houver a produção nacional equivalente. Ou seja, representa uma redução no custo do investimento e produz um efeito multiplicador de emprego e renda sobre segmentos diferenciados da economia nacional”.

2.2.1 EX TARIFÁRIO – Regime de autopeças não produzidas

Desde o dia 02 de junho de 2008 entrou em vigor no país o Acordo Automotivo ACE-14 que visa na redução do imposto de importação de autopeças não produzidas entre Brasil e Argentina.

De acordo com o Decreto 6.500, são consideradas autopeças todas as peças, incluindo pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários dos produtos automotivos, bem como a produção de outra autopeça, sendo que se incorporarão ao bem final, incluídas as destinadas ao mercado de reposição.

A alíquota de imposto reduzida é de 2% e a lista de autopeças que já fazem parte desse regime são publicadas pela CAMEX. O benefício do Ex-tarifário do regime automotivo não é temporário.

2.2.2 CAMEX

Câmara de Comércio Exterior (CAMEX) é órgão integrante do conselho do governo, tem por objetivo a formulação, adoção, implementação e coordenação de políticas e atividades relativas ao comércio exterior de bens e serviços, incluindo o turismo. Cabe a CAMEX avaliar o impacto, supervisionar permanentemente e determinar aperfeiçoamentos em relação barreira ou exigência burocrática que se aplique ao comércio exterior e ao turismo, incluídos os relativos á movimentação de pessoas e cargas. (KEEDI, 2017).

2.2.3 Habilitação da empresa no regime de autopeças não produzidas

Para que uma empresa fornecedora de autopeça possa se beneficiar do regime de autopeças não produzidas, esta deve primeiramente verificar se seu produto se encaixa em uma das categorias abaixo:

1	Automóveis e veículos comerciais leves;
2	Ônibus;
3	Caminhões;
4	Reboques e semireboques;
5	Chassis com motor, inclusive os com cabina;
6	Carrocerias e cabinas;
7	Tratores rodoviários para semirreboques;
8	Tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;
9	Máquinas rodoviárias autopropulsadas

Outro dado importante é a comprovação da não existência de similar nacional, ou seja, a mercadoria solicitante da redução do imposto não poderá ser fabricada e nem comercializada no âmbito nacional, apenas por meio de uma importação. Para este ponto a empresa deve baixar pelo site do MDIC o formulário de Pleito Novo, preenche-lo e encaminhar a Secretaria de Desenvolvimento e Competitividade Industrial – SDCI, localizada na Esplanada dos Ministérios – Brasília.

No site da CAMEX há também uma lista de Ex tarifários já publicados, portanto faz-se necessário a empresa pleiteante também verificar a lista desses benefícios já publicados para que não solicite um benefício já concedido. Se já houver a existência do Ex tarifário para o produto em questão, a empresa necessita se habilitar no regime de autopeças.

Se não houver o Ex tarifário para o produto, a empresa necessita preencher a solicitação de Pleito Novo (inclusão de Ex tarifário no Anexo I da Resolução I da CAMEX nº 116/2014 – disponível site MDIC juntamente com o formulário de não existência de similar nacional e também encaminhar ao SDCI.

Além dos pontos acima citados, a empresa pleiteante deverá comprovar que ao menos 25% do faturamento anual é destinado ao mercado automotivo.

2.2 Sindipeças

O Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS) é uma entidade possui mais de 460 associados no país, empresas de pequeno, médio e grande porte fornecedoras do setor automotivo.

A associação auxilia seus associados com dados estatísticos de praticamente todos os assuntos relacionados ao setor automotivo no país, tanto como fornecedora de dados estatísticos relacionados a produção e venda do setor, bem como auxilia seus associados em diversas questões envolvendo o mercado exterior brasileiro.

Os associados que necessitam de consultoria para preenchimento, envio e informações sobre habilitação de produtos no Regime, a associação atua como uma importante ponte de informações entre a empresa e o Governo.

2.3 Classificação de Mercadorias – Sistema Harmonizado (SH) e Nomenclatura Comum Mercosul (NCM)

Mundialmente fez-se necessário uma codificação numérica para que seja possível, em qualquer parte do mundo, a correta classificação e todos saibam qual o produto está sendo negociado.

Este código numérico internacional padronizado é o Sistema Harmonizado (SH) de designação e Codificação de Mercadorias, cujo objetivo é a identificação das mercadorias transacionadas no comércio internacional, em especial para controles alfandegários e cobranças de impostos na sua entrada ou saída. (KEEDI, 2017). O SH é composto por 6 dígitos, 96 capítulos e 21 seções.

A classificação de mercadorias é tomada como ciência, visto que tem princípios próprios, se sujeita ao método científico, possui um conjunto de técnicas particulares que a auxiliam na classificação correta do objeto merceológico plenamente conhecido, cujo domínio é limitado pela produção econômica primária e secundária. (DALSTON, 2014)

Com a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), foi criada uma nomenclatura única para utilização conjunta das mercadorias, para facilitação das relações comerciais internacionais e controles alfandegários. Essa nomenclatura foi batizada de Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) e é composta por 8 dígitos. (KEEDI, 2017).

2.4. Custos de nacionalização de mercadorias importadas

Toda mercadoria proveniente de outros países deverá ser nacionalizada assim que adentrar o primeiro recinto alfandegário do país, seja um aeroporto ou porto.

2.4.1 Tratamento tributário nas importações

Para todos os materiais oriundos de outros países fora do acordo do Mercosul há incidências de impostos, segue relação abaixo:

- I. Alíquota II – a porcentagem de incidência do II dependerá da NCM do material importado;
- II. Alíquota IPI - a porcentagem de incidência do II dependerá da NCM do material importado;
- III. Alíquota PIS e COFINS - a porcentagem de incidência do PIS e COFINS dependerá da NCM do material importado;
- IV. Alíquota ICMS – porcentagem de incidência ICMS dependerá do Estado que a mercadoria está designada.

2.4.2 Custos logísticos e alfandegários na importação

Além das alíquotas de impostos mencionados acima, a empresa importadora de mercadorias deve ainda incluir nos custos de nacionalização o frete internacional, o valor da armazenagem (geralmente 2% do valor aduaneiro por um período de até cinco dias) e por fim o valor referente a comissão do despachante aduaneiro.

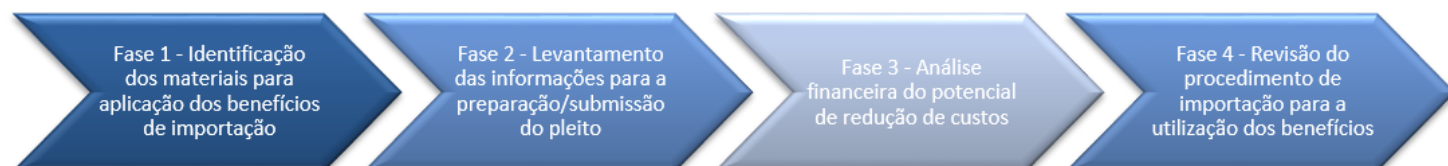
3. Método

3.1. Abordagem metodológica

Esta pesquisa utilizará o método de estudo exploratório com uma aplicação prática. Segundo GIL (2002), a pesquisa é desenvolvida mediante o concurso dos conhecimentos disponíveis e a utilização cuidadosa de métodos, técnicas e outros procedimentos científicos. Na realidade, a pesquisa desenvolve-se ao longo de um processo que envolve inúmeras fases, desde a adequada formulação do problema até a satisfatória apresentação dos resultados.

Ainda segundo GIL (2002), as pesquisas exploratórias têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torna-lo mais explícito ou construir hipóteses.

3.2 Fluxograma da metodologia



Fase 1: Análise dos materiais que serão objeto desse estudo, focando na relação de impacto de custos desses materiais x margem de lucro do produto final. Será preservado, por confidencialidade, os dados reais desse objeto da pesquisa, porém será analisado a porcentagem de impacto real que esse benefício poderá ocasionar na margem do produto final.

Fase 2: Análise dos conceitos teóricos através da bibliografia utilizada para este estudo, para o levantamento e preparação de toda a documentação necessária para submissão do ex tarifário.

Fase 3: Inicialmente será realizado a análise financeira da redução de custo devido a alteração da alíquota do imposto de importação de 14% para 2%. A análise será constituída primeiramente com base de dados anual, ou seja, com base no orçamento de vendas previsto para o ano atual dos materiais objeto desse estudo, verifica-se o valor CIF total anual das importações e aplica-se o II baseando-se na alíquota atual de 14% e posterior na alíquota reduzida de 2%. A diferença de valor entre as alíquotas será a base utilizada como base para o cálculo de redução de custos nos produtos finais que utilizam esses materiais em sua composição.

Fase 4: Revisão do processo de Importação considerando o ex tarifário e elaboração das conclusões do trabalho.

4. Desenvolvimento

4.1 Perfil da Empresa

A empresa objeto deste estudo está no Brasil desde 2.000 e pertence a uma grande empresa alemã do ramo químico. A empresa atua 100% no ramo automotivo como fornecedora de autopeça para as maiores montadoras do país.

4.2 Perfil do produto final

O processo de produção do produto final onde as duas matérias primas estudadas nessa pesquisa são utilizadas, requerem tecnologia avançada e mão de obra especializada. Além desses fatores, cerca de 90% de todas as matérias primas utilizadas nos produtos finais são adquiridas no mercado externo devido a inexistência de produção nacional. Todos esses fatores somados fazem com que o custo do produto final se eleve e não seja atrativo para as montadoras, uma vez que são guiadas estrategicamente para redução de custos.

4.3 Análise dos potenciais materiais para solicitação de Ex tarifário

Diante do exposto no item 4.2, o departamento de marketing da empresa juntamente com os departamentos de controladoria, supply chain e comércio exterior iniciaram uma análise de todos os potenciais insumos que poderiam ser beneficiados com uma redução de imposto de importação. A primeira análise foi baseada nos materiais com maior alíquota de imposto de importação – 12% e 14% e que não possuíam fabricação no âmbito nacional. A segunda análise foi analisar se as autopeças se enquadram no regime de ex tarifário automotivo.

4.4 Análise potencial ganho financeiro

Os resultados apresentados nas tabelas 4 e 5 mostram uma redução de aproximadamente um milhão de dólares anuais considerando os dois insumos.

Custos de importação considerando 14% II			Custos de importação considerando 2% II (utilização Ex-tarifário)		
A)	Valor FOB US\$*	\$ 571.645,68	A)	Valor FOB US\$	\$ 571.645,68
B)	Frete internacional US\$	\$ 20.400,00	B)	Frete internacional US\$	\$ 20.400,00
C)	Seguro internacional	\$ 2.400,00	C)	Seguro internacional	\$ 2.400,00
D)	Total Valor CIF em US\$ (A+B+C)	\$ 594.445,68	D)	Total Valor CIF em US\$ (A+B+C)	\$ 594.445,68
E)	Total do valor CIF em R\$ (valor aduaneiro)	R\$ 1.902.226,18	E)	Total do valor CIF em R\$ (valor aduaneiro)	R\$ 1.902.226,18
F)	Imposto de importação (14%* VA R\$)	R\$ 266.311,66	F)	Imposto de importação (2%* VA R\$)	R\$ 38.044,52
G)	IPI (12* VA R\$ + I.I R\$)	R\$ 260.224,54	G)	IPI (12* VA R\$ + I.I R\$)	R\$ 232.832,48
H)	ICMS	R\$ 584.591,26	H)	ICMS	R\$ 523.055,34
I)	PIS/Cofins	R\$ 234.375,57	I)	PIS/Cofins	R\$ 209.704,46
J)	AFRMM	R\$ 16.320,00	J)	AFRMM	R\$ 16.320,00
K)	Armazenagem	R\$ 10.800,00	K)	Armazenagem	R\$ 10.800,00
L)	Capatazia	R\$ 1.800,00	L)	Capatazia	R\$ 1.800,00
M)	Comissão de despacho	R\$ 6.000,00	M)	Comissão de despacho	R\$ 6.000,00
N)	Taxa Siscomex	R\$ 2.574,00	N)	Taxa Siscomex	R\$ 2.574,00
O)	Valor total da importação R\$	R\$ 3.285.223,21	O)	Valor total da importação R\$	R\$ 2.943.356,98
P)	Valor total impostos + desembaraço	R\$ 1.382.997,03	P)	Valor total impostos + desembaraço	R\$ 1.041.130,80

* Valores fictícios

* Valores fictícios

Redução de aproximadamente 25% no custo total da importação

Figura 4: Exemplo de custeio de custos logísticos, alfandegários e de impostos na importação considerando uma taxa de imposto de importação de 14% e 2%

Custos de importação considerando 12% II			Custos de importação considerando 2% II (utilização Ex-tarifário)		
A)	Valor FOB US\$*	\$ 6.480.000,00	A)	Valor FOB US\$	\$ 6.480.000,00
B)	Frete internacional US\$	\$ 20.400,00	B)	Frete internacional US\$	\$ 20.400,00
C)	Seguro internacional	\$ 2.400,00	C)	Seguro internacional	\$ 2.400,00
D)	Total Valor CIF em US\$ (A+B+C)	\$ 6.502.800,00	D)	Total Valor CIF em US\$ (A+B+C)	\$ 6.502.800,00
E)	Total do valor CIF em R\$ (valor aduaneiro)	R\$ 20.808.960,00	E)	Total do valor CIF em R\$ (valor aduaneiro)	R\$ 20.808.960,00
F)	Imposto de importação (14%* VA R\$)	R\$ 2.497.075,20	F)	Imposto de importação (2%* VA R\$)	R\$ 416.179,20
G)	IPI (12* VA R\$ + I.I R\$)	R\$ 2.796.724,22	G)	IPI (12* VA R\$ + I.I R\$)	R\$ 2.547.016,70
H)	ICMS	R\$ 6.282.806,86	H)	ICMS	R\$ 5.721.841,96
I)	PIS/Cofins	R\$ 2.518.916,28	I)	PIS/Cofins	R\$ 2.294.013,04
J)	AFRMM	R\$ 16.320,00	J)	AFRMM	R\$ 16.320,00
K)	Armazenagem	R\$ 10.800,00	K)	Armazenagem	R\$ 10.800,00
L)	Capatazia	R\$ 1.800,00	L)	Capatazia	R\$ 1.800,00
M)	Comissão de despacho	R\$ 6.000,00	M)	Comissão de despacho	R\$ 6.000,00
N)	Taxa Siscomex	R\$ 2.574,00	N)	Taxa Siscomex	R\$ 2.574,00
O)	Valor total da importação R\$	R\$ 34.941.976,57	O)	Valor total da importação R\$	R\$ 31.825.504,91
P)	Valor total impostos + desembaraço	R\$ 14.133.016,57	P)	Valor total impostos + desembaraço	R\$ 11.016.544,91

* Valores fictícios

* Valores fictícios

Redução de aproximadamente 22% no custo total da importação

Figura 5: Exemplo de custeio de custos logísticos, alfandegários e de impostos na importação considerando uma taxa de imposto de importação de 12% e 2%

Os ganhos anuais apresentados acima devido a utilização do ex tarifário além de reduzir em aproximadamente 23% do custo dos insumos, poderá alavancar a empresa com novos projetos uma vez que os clientes do mercado automotivo demandam reduções de custos cada vez mais drásticas de seus fornecedores.

Diante disso, será exposto abaixo os próximos passos para que a empresa solicite os ex tarifários das autopeças objetos desse estudo.

4.5 Documentos necessários para solicitação ex tarifário no regime automotivo

Primeiramente será necessário analisar se há a existência do ex tarifário referente a NCM dos materiais objetos desse estudo.

O departamento de comércio exterior da empresa analisa periodicamente a lista de ex tarifários no site MDIC e, para o item que possui o imposto de importação de 14%, já existia um ex tarifário vigente. Diante disso, a empresa como membro da associação Sindipeças realizou contato com o mesmo e a associação orientou os próximos passos para a habilitação ao regime de autopeças.

4.5.1 Solicitação de ex tarifário de regime automotivo já existente

Para o caso da existência de um ex tarifário, a empresa pleiteante deve enviar ao governo alguns documentos e informações para que seja possível habilitar o CNPJ da empresa no ex tarifário de regime de autopeças.

A empresa objeto desse estudo é associada ao Sindipeças e toda a documentação foi enviada a essa associação e são eles quem fazem todos os contatos com o Governo.

Após o preenchimento dos documentos conforme o anexo 1, é necessário enviar todo o material para análise e encaminhar a Secretaria de Desenvolvimento e Competitividade Industrial – SDCI, localizada na Esplanada dos Ministérios – Brasília. Após o envio o SDCI irá analisar criticamente a solicitação e os documentos solicitados e, após um período que pode variar de dois a três meses, há a resposta da análise.

4.5.2 Solicitação de ex tarifário de regime automotivo não existente

Para os materiais com uma taxa de imposto de importação de 12% ainda não existia um ex tarifário vigente no regime automotivo. Para este caso a empresa necessita solicitar a criação desse benefício para o Governo.

O ponto inicial foi exportar do site do MDIC a planilha de solicitação de Ex tarifários para o regime automotivo, conforme anexos 2 e 3.

Após toda a documentação dos anexos preenchida e devidamente assinada, a própria empresa ou, como no caso da empresa deste trabalho optou, enviar por meio do Sindipeças a documentação para a sede da Camex em Brasília.

Por meio de circulares através do site do MDIC, o órgão responsável irá publicar as consultas públicas para que as empresas nacionais possam fazer as contestações caso julguem necessário.

Após o fechamento das consultas públicas e se não houver nenhuma contestação, a Camex irá publicar e deferir o ex-tarifário.

Não há um tempo de resposta padrão para as solicitações de ex-tarifário, porém com base na experiência da empresa objeto desse trabalho, estima-se de 1 a 2 dois anos para a análise e divulgação do deferimento ou indeferimento.

5.Considerações finais

Através desse estudo foi possível demonstrar o potencial de redução dos custos de importação através da utilização do benefício do ex-tarifário para dois insumos utilizados em diversos produtos da empresa em questão.

Um ponto a ser destacado neste trabalho é que além do benefício de redução de custos, o time de vendas da empresa conseguiu um importante aumento de *market share* para os próximos anos e isso foi realmente foi muito elogiado e destacado pelo time. Conforme já mencionado acima, o mercado automotivo é bastante sensível a preços e qualquer redução de custos que consequentemente impacte em um preço menor aos clientes é extremamente relevante para essa cadeia.

Atualmente a empresa não possui um setor específico para a análise de potenciais ex-tarifários e após esse trabalho e com os resultados obtidos, está em estudo a formação de um grupo de trabalho entre as unidades de negócios para a análise e gerenciamento desses potenciais benefícios a fim de estimular cada vez mais as unidades para reduções de custos dentro da cadeia de suprimentos.

Portanto, o regime de Ex - tarifário foi e continua sendo um importante instrumento para redução de custos das mercadorias importadas, viabilização de novos negócios e maior competitividade para a indústria nacional.

5.1 Referências Bibliográficas

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Habilitação no Regime Automotivo ACE 14.

<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/importacao/habilitacao-no-regime-automotivo-ace-14>. Acesso em 14/07/2017.

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Habilitação de empresas.

<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/importacao/habilitacao-no-regime-automotivo-ace-14/habilitacao-de-empresas>. Acesso em 14/07/2017.

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. O que é o Ex-tarifário.

<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/acoes-e-programas-13/o-que-e-o-ex-tarifario>. Acesso em 14/07/2017.

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Procedimentos.

<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/acoes-e-programas-13/o-que-e-o-ex-tarifario>. Acesso em 20/07/2017.

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Modelos de Pleito.

<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/acoes-e-programas-13/o-que-e-o-ex-tarifario-4>. Acesso em 23/07/2017.

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Ex-tarifário em vigor.

<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/acoes-e-programas-13/o-que-e-o-ex-tarifario-5>. Acesso em 23/07/2017.

ANFAVEA, Associação Nacional dos fabricantes de veículos automotores. Estatísticas.

<http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>. Acesso em 15/04/2017.

INVEST & EXPORT BRASIL. Fluxograma do processo de importação.

<http://www.investexportbrasil.gov.br/fluxograma-processo-de-importacao-0>. Acesso em 15/04/2017.

KEEDI, Samir. ABC do Comercio Exterior. 6 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2017

GIL, Antonio Carlos. Como elaborar projetos de Pesquisa. 4 ed. Atlas, 2002

TROIANELLI, Gabriel Lacerda. Incentivos Setoriais e Crédito-Prêmio de IPI. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002

DALSTON, Cesar Olivier. Classificando Mercadorias. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014

ANEXOS

Anexo I

Portaria CAMEX nº 333, de 03.11.2015 DOU de 05.11.2015

ANEXO I

(Anexo II da Portaria MDIC nº 160, de 22 de julho de 2008)

PEDIDO DE HABILITAÇÃO NO "ACORDO BILATERAL" (ARTIGOS 5º E 7º DO DECRETO Nº 6.500/2008)

I Do Pedido

- () Habilitação nos termos dos artigos 4º e 5º da Resolução CAMEX nº 61, de 23 de junho de 2015 Regime de Autopeças Não Produzidas.

- () Habilitação prevista no artigo 7º do "Acordo Bilateral" Importação de Autopeças para produção de Tratores, Colheitadeiras, Máquinas Agrícolas e Rodoviárias Autopropulsadas.

II Caracterização da Empresa Nome empresarial:

CNPJ:

Localização:

Pessoa para contato:

Nome:

Cargo:

email:

telefone:

III Identificação da Empresa

- () Fabricante ou montadora de:
 - () a) automóveis e veículos comerciais leves;
 - () b) ônibus
 - () c) caminhões
 - () d) tratores rodoviários para semirreboques

- () e) chassis com cabina
- () f) reboques e semirreboques
- () g) carrocerias
- () h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícola autopropulsadas;
- () i) máquinas rodoviárias autopropulsadas
- () j) subconjuntos e conjuntos (Informar quais):

Fonte: site MDIC

Anexo 2

Papel com logo da empresa

_____, ____ de _____ de 2017.

Ao

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Secretaria do Desenvolvimento da Produção – SDP

Esplanada dos Ministérios, Bloco "J", 5º andar

Brasília (DF)

Ref.: Pedido de Habilitação – Resolução Camex 116/14

Prezados Senhores,

A empresa XXXXXXXX, fabricante de XXXXXXXXXXXX, sediada na XXXXXXXXXXXX, em conformidade com o disposto na Portaria SECEX Nº 23/2011, alterada pela Portaria Camex 333/2015, apresentamos pedido de habilitação no Siscomex para o benefício da redução da alíquota do Imposto de Importação para autopeças não produzidas a que se refere o art. 3º da Resolução CAMEX nº 116/2014. Para tanto, apresentamos os seguintes documentos:

- Cópia do cartão de identificação de inscrição no CNPJ;
- Anexo I da Portaria, devidamente preenchido;
- Comprovantes de regularidade com o pagamento de exações federais:
 - a) Certidão Positiva com efeito Negativa de Débitos Relativos aos Tributos Federais e a Dívida Ativa da União;

- b) Certificado de Regularidade do FGTS, emitido pela Caixa Econômica Federal.
- Declaração de Faturamento Líquido Anual
- Contrato Social

Atenciosamente,

Nome e Cargo

Fonte: o autor

Anexo 3

Figura XXX: Formulário de solicitação de inclusão de Ex tarifário

Fonte: Site MDIC

Regime de Autopeças Não Produzidas

Formulário de PLEITO NOVO para inclusão de Ex-tarifário na Lista de Autopeças Não Produzidas

Inclusão no **ANEXO I** da Resolução CAMEX nº 116, de 18 de dezembro de 2014

Data:

Ao

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC
Secretaria de Desenvolvimento e Competitividade Industrial – SDCI
Departamento das Indústrias para a Mobilidade e Logística – DEMOB
Esplanada dos Ministérios, Bloco J, 5º andar
Brasília/DF – CEP: 70.053-900

Assunto: Pedido de INCLUSÃO de Ex-tarifário no ANEXO I da Lista de Autopeças Não Produzidas da Resolução CAMEX nº 116, de 18 de dezembro de 2014, para redução da alíquota do imposto de importação no âmbito do Regime de Autopeças Não Produzidas (Resolução CAMEX nº 61, de 23 de junho de 2015).

Prezados Senhores,

nos termos da Resolução nº 61, de 23 de junho de 2015 (D.O.U. de 24 de junho de 2014), da Câmara de Comércio Exterior – CAMEX, vem solicitar a essa Secretaria de Desenvolvimento e Competitividade Industrial – SDCI a redução do imposto de importação na forma de Ex-tarifário, para a autopeça sem produção nacional equivalente abaixo

A - Da entidade representativa do setor privado:

a) Nome da entidade:

b) CNPJ:

c) Nome da Pessoa de contato:

c) Nome da Pessoa de contato:

d) Telefone de contato:

e) E-mail do contato para receber correspondências sobre o pleito:

f) Endereço (Endereço, Bairro, CEP, Cidade-UF):

g) Principal(is) empresa(s) (montadora ou autopartista) interessada(s) na concessão do Ex-tarifário.

B - Ficha Técnica do Produto:

Obs.: Cada requerimento deve referir-se a um único produto (autopeça), não se admitindo pedido por meio de fax, telegrama, e-mails ou semelhantes. Para solicitar mais de um produto, a entidade deve solicitá-los em requerimentos separados.

a) Nome comercial ou marca:

b) Código da Nomenclatura Comum do Mercosul

c) Sugestão de descrição para o produto (*utilizando o padrão da NCM, sem incluir marca comercial, modelo ou tipo de equipamento ou procedência*):

d) Imposto de Importação (*alíquota na TEC*):

e) Fabricante do produto a ser importado:

f) Tipo (escolher apenas uma opção):

Peça (*produto elaborado e terminado, tecnicamente caracterizado por sua individualidade funcional, não composto por outras partes ou peças que possam ter aplicação separada e que se destina a integrar fisicamente um subconjunto ou conjunto, com função específica mecânica ou estrutural e que não é passível de caracterização como matéria prima*)

Subconjunto (*grupos de peças unidas para serem incorporadas a um grupo maior para formar um conjunto*)

Conjunto (*unidades funcionais formadas por peças e/ou subconjuntos, com função específica no veículo*)

g) Especificações técnicas detalhadas:

i. Descrição detalhada do produto e suas características:

ii. Aplicação do produto:

iii. Composição dos insumos e materiais que compõem o produto:

[Empty yellow box for response]

h) Período de vigência solicitado (*se aplicável*)

i) Quota proposta (se aplicável):

j) Justificativa da necessidade da redução tarifária:

[Empty yellow box for justification]

k) Informações para avaliação técnica do produto:

i. Contribui para melhoria da eficiência energética ou redução das emissões veiculares do produto final?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

[Empty yellow box for justification]

ii. Contribui para melhoria da segurança veicular do produto final?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

[Empty yellow box for justification]

iii. Está relacionado a conectividade e eletrônica embarcada do produto final?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

iv. Introduz novos materiais?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

v. Introduz inovação tecnológica (estando alinhado à rota tecnológica global)?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

vi. Utiliza materiais recicláveis/sustentáveis?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

I) Informações para avaliação do adensamento da cadeia produtiva e de localização:

i. A autopeça importada será utilizada em algum novo modelo de veículo e possui cronograma para localização ?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

ii. A importação da autopeça propiciará o início da produção local do produto final?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

iii. O produto incorporará outros componentes nacionais quando da sua aplicação em um conjunto ou subconjunto?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

iv. Trata-se de item de baixa escala de produção (*que inviabiliza economicamente a produção local*)?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

v. A complexidade do item inviabiliza o desenvolvimento local?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

vi. A dificuldade de localização está relacionada a patentes requeridas e/ou propriedade intelectual do projeto?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

vii. Inexiste tecnologia para produção do produto no País?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

viii. Possui, direta ou indiretamente, alguma vinculação com a Política Industrial vigente?

SIM NÃO NÃO SE APLICA

Em caso afirmativo, justificar:

m) Outras informações relevantes (*relacionar outras informações que justifiquem o mérito e a relevância econômica do pleito*):

n) Anexos (citar a relação de documentos que acompanham o processo):

B.1 - Da previsão de importação:

a) Operação intercompanhia?

SIM NÃO

Em caso afirmativo, que tipo de relação comercial (*matriz, filial, holding, coligada, joint venture etc.*) com o importador?

b) Previsão do valor FOB unitário do produto (em US\$):

b) Previsão do valor FOB unitário do produto (em US\$):

c) Previsão da quantidade anual de produtos a serem importados:

Ano	Previsão de Importação (quantidade)

d) Previsão do valor total anual importado (US\$ FOB):

Ano	Previsão do valor total anual importado (FOB)

e) País de origem da importação:

f) Custo de internalização:

f) Custo de internalização:

Produto	Valores com a tarifa vigente	Valores com a tarifa solicitada (2%)
a. Preço FOB		
b. Preço CIF		
c. Tributos		
- II		
- IPI		
- PIS/COFINS		
- ICMS		
d. Taxas, gastos aduaneiros, etc.		
e. Preço final (b+c+d)		

C – Dos Anexos:

Anexar ao pleito original:

a) Catálogo técnico (com tradução técnica, quando em língua estrangeira), sem impedimentos ou restrições de confidencialidade, de modo que possa ser divulgado em consulta pública;

b) Layout, croqui, desenhos esquemáticos, fotos representativas ou quaisquer outros meios de identificação visual do item, sem impedimentos ou restrições de confidencialidade, de modo que possam ser divulgados em consulta pública;

c) Outros documentos que possam servir de subsídios para a análise do pleito;

d) Opcionalmente, solução de consulta sobre classificação fiscal de mercadorias emitida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB); e

e) CD/ROM ou PEN DRIVE, contendo:

i. Arquivo com cópia integral deste Formulário de PLEITO NOVO devidamente preenchido **em formato excel**;

ii. Arquivo em PDF legível para ser divulgado na Consulta Pública, contendo descrição técnica detalhada, catálogo (com **tradução livre**, quando em língua estrangeira), layout, croqui, ou outros meios de identificação técnica do produto solicitado, **sem conter qualquer indício que exponha a empresa pleiteante bem como sem impedimentos de confidencialidade**.

D – Da Declaração de Ciência e Responsabilidade em relação aos arquivos submetidos à Consulta Pública:

Declaro que o CD/pen drive anexado ao pleito contém, além da cópia integral do pedido, arquivo separado em PDF, legível, com descrição técnica detalhada, catálogo (com tradução livre, quando em língua estrangeira), layout, croqui, ou outros meios de identificação técnica do produto solicitado, sem conter qualquer indício que exponha a empresa pleiteante bem como sem impedimentos de confidencialidade.

Declaro também estar ciente de que o mencionado arquivo PDF será disponibilizado em consulta pública no sítio eletrônico do MDIC na rede mundial de computadores (www.mdic.gov.br).

Declaro, por fim, que as informações contidas no mencionado arquivo PDF são de inteira e exclusiva responsabilidade do pleiteante, não cabendo a esse Ministério analisar se há informações no mencionado arquivo as quais possam expor a empresa envolvida.

Atenciosamente,

ASSINATURA DO RESPONSÁVEL PELAS INFORMAÇÕES
(cargo)

