

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *LATO SENSU* EM ADMINISTRAÇÃO
MBA EM GESTÃO ESTRATÉGICA**

ALISON FERNANDO RIBEIRO

**REDUÇÃO DE CUSTOS DE IMPORTAÇÃO
DE MÁQUINAS DE CORTE A LASER PARA
EMPRESAS PARANAENSES**

CURITIBA

2020

ALISON FERNANDO RIBEIRO

**REDUÇÃO DE CUSTOS DE IMPORTAÇÃO
DE MÁQUINAS DE CORTE A LASER PARA
EMPRESAS PARANAENSES**

Artigo apresentado como requisito parcial à conclusão do Curso de MBA em Gestão Estratégica, do Programa de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Administração, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Gustavo Abib.

**CURITIBA
2020**

REDUÇÃO DE CUSTOS DE IMPORTAÇÃO DE MÁQUINAS DE CORTE A LASER PARA EMPRESAS PARANAENSES

Alison Fernando Ribeiro

Pós-graduando da MBA em Gestão Estratégica pela Universidade Federal do Paraná
Pós-graduado Gestão de Logística e *Supply Chain* pela Universidade Positivo
Graduado em Negócios Internacionais pela FAE – *Business School*
E-mail: alison_a.f.r@hotmail.com

RESUMO

Ainda nos dias de hoje, devida a existência de burocracia e uma grande deficiência logística portuária brasileira, a análise para a redução de custos nas importações se torna essencial para a viabilização logística de determinadas operações, principalmente as de alto valor agregado, como as ativos fixos ou bens de capital. Esse trabalho tem como objetivo apresentar opções para a redução de custos na importação de máquinas de corte a laser através do método de estudo de caso, tornando assim, viável a operação para empresas paranaenses. O resultado esperado é a possibilidade de comparação de custos entre vários cenários, podendo-se escolher a melhor opção logística e financeira para empresas paranaenses que desejam realizar a importação de máquinas de corte a laser para a composição do seu ativo fixo.

Palavras-chave: Importação. Logística. Tributário.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	04
2. REVISÃO DA LITERATURA	04
2.1 Importação.....	04
2.2 Cenário da indústria paranaense no ano de 2019 e previsões para 2020..	06
2.3 Classificação Aduaneira	07
2.4 Impostos Federais e ICMS	09
2.4.1 Imposto de Importação - II.....	09
2.4.2 Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI	09
2.4.3 PIS e COFINS	10
2.4.4 AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.....	10
2.4.5 TUM.....	11
2.4.6 TUS	11
2.4.7 ICMS	11
2.5 ICMS para importação de máquinas de corte a laser no Paraná	12
3. METODOLOGIA	13
4. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	14
4.1 Importação via Porto de Paranaguá - Paraná	15
4.2 Importação via Porto de Santos - São Paulo.....	16
4.3 Importação via Porto de Itajaí – Santa Catarina	16
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
REFERÊNCIAS	22

1. INTRODUÇÃO

O tema central deste artigo é a apresentação e análise de cenários que auxiliem empresas paranaenses no âmbito da importação de máquinas de corte a laser para o seu ativo fixo.

Será utilizado o método de estudo de caso do tipo exploratório que busca, de forma empírica, investigar um fenômeno contemporâneo partindo do seu contexto real. Tem-se, assim, como objeto de estudo a comparação dos cenários de importação entre os estados do Paraná, Santa Catarina e São Paulo para uma mesma empresa importadora do regime normal situada em território paranaense.

Justifica-se a confecção desse trabalho a dificuldade na escolha da melhor logística atrelada a melhor estratégia tributária e conseqüentemente, o menor custo dentro do portfólio de opções disponíveis no Brasil. De acordo com pesquisa feita pela instituição FIEP, (2019, p. 11), “A maior parte das empresas atua no mercado doméstico, cujo principal entrave foi a carga tributária. Para atuar no mercado internacional, o problema mais citado foi a dificuldade logística. O mercado internacional é mais acessado pelas grandes empresas, sendo que apenas 5% das micro e pequenas atuam nessa área.”

Por fim, espera-se que as informações aqui resultantes possam contribuir para a sociedade, de forma específica para empresários do estado do Paraná, os quais pretendem fazer aquisições de bens de capital para aprimorar os seus parques fabris.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Importação

Denomina-se importação a entrada de mercadoria em um país, procedente do exterior, perante a legislação brasileira no momento do desembarço aduaneiro. Em caráter comercial, importação significa a transferência de propriedade por meio do direito internacional, pactuados por um contrato de compra e venda entre as partes. Já para fins cambiais importação traduz a saída de divisas, ou seja, pagamento da mercadoria ao exterior normalmente com cobertura cambial (Lopez 2002).

As importações são importante fator de sobrevivência para países como o Brasil que possuem dificuldades de produzir certos produtos, que não tem ao seu dispor tecnologias e que necessita importar de outros países como comenta Ratti

(2007, p.305):

O principal motivo que dá origem as importações e exportações vêm ser a impossibilidade de uma região ou país produzir vantajosamente todos os bens e serviços que seus habitantes tenham necessidade. Isso é decorrência de fatores diversos, dentro os quais podem ser destacados: a desigualdade na distribuição geográfica dos recursos naturais, as diferenças de clima e de solo, e as diferenças de técnica de produção.

O Brasil iniciou seu processo de abertura comercial de modo mais amplo no final da década de 80, porém com decisões de pouca representação comparadas com as que seriam adotadas na década seguinte. Essas medidas tinham como prioridade a redução das tarifas nominais, contudo essas novas medidas representavam uma nova política comercial brasileira em relação as importações. Segundo Viera (2007) essa redução a eliminação das restrições das barreiras não tarifárias tinha como principal objetivo incluir o Brasil em um novo patamar no mercado internacional com maior liberação do regime comercial vigente na época.

De acordo com Viera (2007) o plano de redução das restrições deveria ocorrer de forma gradual, juntamente com o processo de simplificação das alíquotas do imposto de importação e a eliminação da maioria dos regimes especiais. Concordando com Viera (2000) Magnoli (1994) ainda afirma que para a industrialização do Brasil se renovasse era necessário diminuir o grau de proteção da indústria doméstica, abrindo a possibilidade que as mesmas obtivessem tecnologia avançada e bens de capital, influenciando diretamente na modernização de seus parques produtivos, assim tornando-se mais competitivas no mundo globalizado.

À partir da década de 90 com o governo do presidente Collor a abertura comercial de forma mais ampla provocou uma profunda reestruturação industrial no Brasil, trazendo muitos benefícios principalmente aos consumidores como afirma Lacerda (2000). Collor quando iniciou a abertura do mercado brasileiro às importações com o alicerce de preparar as empresas nacionais para a competição mundial e também instituiu o Programa Nacional de Desestatização (PND) e deu início ao processo de privatização das estatais.

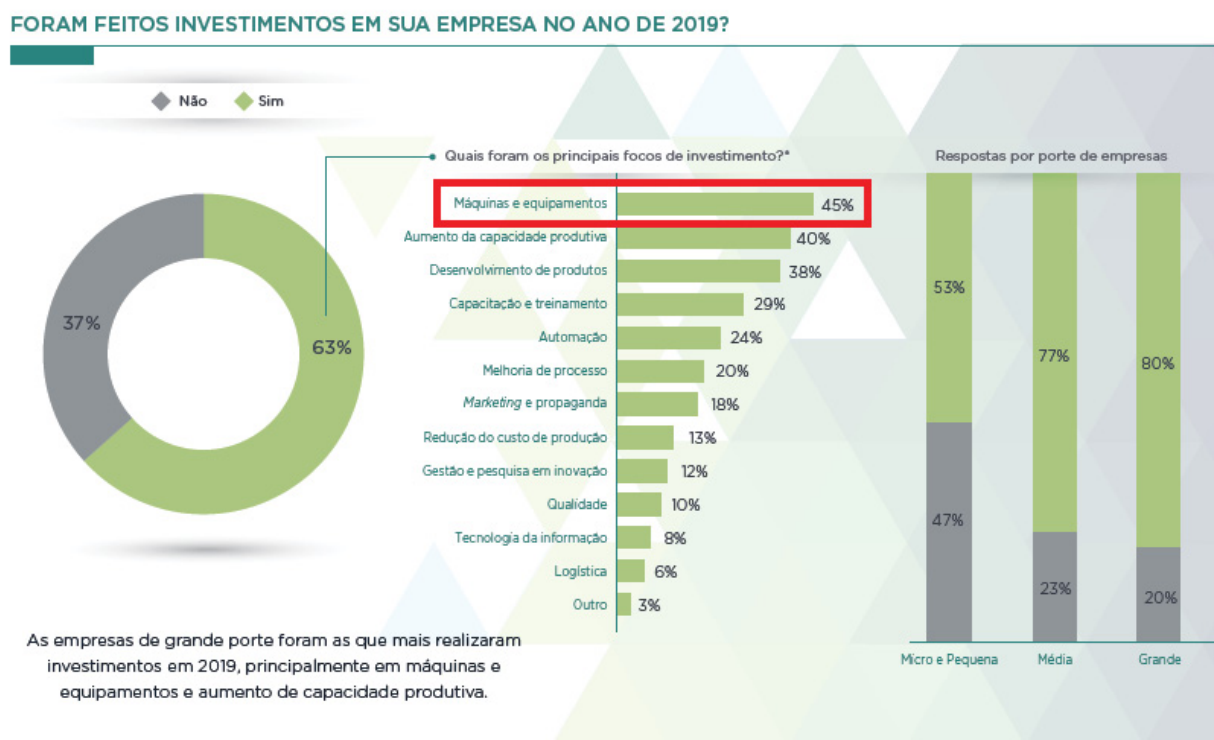
Mas é importante ressaltar, que a maioria das empresas nacionais quando do início da abertura da economia brasileira, por ter sido um processo muito rápido, não estavam preparadas para enfrentar a concorrência dos produtos importados que entrassem no país com preços mais baixos do que os nacionais e muitos deles com tecnologia muito mais avançada. Entretanto as companhias nacionais não foram preparadas para sobreviver a essa nova realidade principalmente com recursos financeiros suficientes e a custo competitivo para adequação de seus parques industriais como Viera (2007) afirma.

Essas mudanças de contexto nacional passou a refletir no cenário das importações no estado do Paraná, que utilizou um conjunto de atrativos para implementar e expandir seu parque industrial, especialmente através de concessões incentivos fiscais e financeiros, logo as importações no estado na década de 90 cresceram 718% devido a introdução de grandes empresas no estado, como a montadora de automóvel como Renault-Nissan que naquele momento não produzia todas as peças de carros aqui fabricados, havendo assim a necessidade de importar de sua matriz na França.

2.2 Cenário da indústria paranaense no ano de 2019 e previsões para 2020

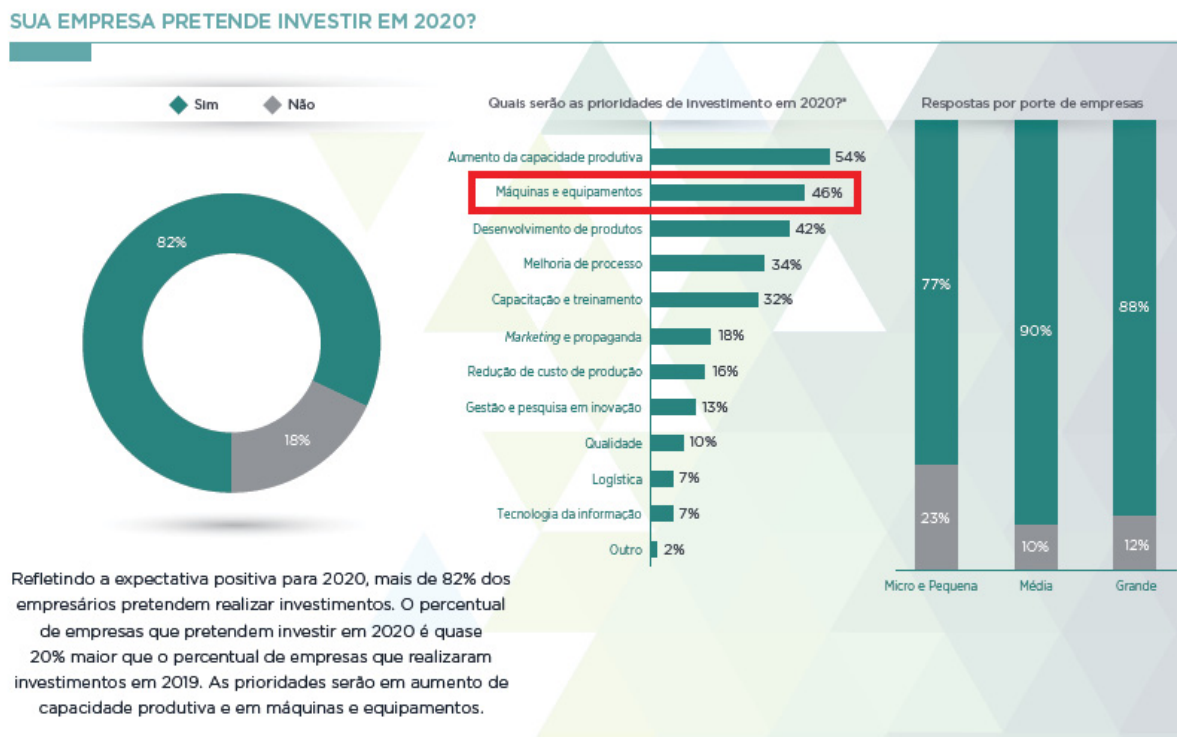
Segundo a pesquisa feita pela instituição FIEP, (2019, p. 08), quarenta e cinco por cento dos investimentos realizados por indústrias paranaenses no ano de 2019 foram destinadas a aquisição de máquinas e equipamentos para a fermentação das suas plantas fabris. O destaque é que além das empresas de grande porte, as pequenas e médias seguiram a mesma diretriz investindo em equipamentos para o ativo fixo.

GRÁFICO 1 – INVESTIMENTOS REALIZADOS NO ANO DE 2019



Dentro das previsões para o ano de 2020, segundo a mesma pesquisa feita pela instituição FIEP, (2019, p. 15), quarenta e seis por cento das indústrias desejam realizar a compra de máquinas e equipamentos, sendo ainda que cinquenta e quatro por cento, buscam aumentar a capacidade de produção com os investimentos feitos em máquinas no ano de 2019.

GRÁFICO 2 – INVESTIMENTOS PREVISTOS PARA O ANO DE 2020



Fonte: FIEP, 2019

2.3 Classificação Aduaneira

A classificação fiscal, que no Brasil é denominada pela NCM (Nomenclatura Comum do MERCOSUL), é embasada pelo Sistema Harmonizado, método que é utilizado mundialmente para a classificação de mercadorias. Nesta metodologia são utilizados códigos numéricos de oito dígitos, os primeiros dígitos expõem às características genéricas e os últimos as características mais específicas.

O objeto utilizado para este estudo será máquinas de corte a laser, classificada com a NCM de número 8456.11.11, embasado na seguinte descrição:

I – Descrição:

Máquinas-ferramentas que trabalhem por eliminação de qualquer matéria, que operem por laser ou por outro feixe de luz ou de fótons, por ultrassom, por eletroerosão, por processos eletroquímicos, por feixes de elétrons, por feixes iônicos ou por jato de plasma; máquinas de corte a jato de água.

- Que operem por laser ou por outro feixe de luz ou de fótons:

-- Que operem por laser

De comando numérico

Para corte de chapas metálicas de espessura superior a 8mm.

QUADRO 1 – ALIQUOTAS DA NCM 8456.11.11

II	IPI	PIS	Cofins	ICMS
0	0*	2,1*	10,65*	TN

Fonte: Receita Federal Brasileira (2020)

É muito importante classificar a mercadoria corretamente, pois a denominação incorreta da NCM acarretará em muitos prejuízos para a empresa importadora tais como:

- Recolhimento indevido de impostos;
- Dificuldade desembaraço da mercadoria;
- Dificultar a fiscalização da Receita Federal.

No caso em que a Receita Federal, por meio dos seus auditores fiscais, identifique que a classificação fiscal de uma mercadoria não está correta, ocorre a multa de 1% sobre o valor da mercadoria (valor aduaneiro) conforme o Regulamento Aduaneiro Art. 711 inciso I:

“Art. 711. Aplica-se a multa de um por cento sobre o valor aduaneiro da mercadoria:

I - classificada incorretamente na Nomenclatura Comum do Mercosul, nas nomenclaturas complementares ou em outros detalhamentos instituídos para a identificação da mercadoria” (Brasil, 2009).

2.4 Impostos Federais e ICMS

2.4.1 Imposto de Importação - II

Imposto federal que incide sobre a mercadoria importada, e é creditado no momento da entrada do produto estrangeiro em território nacional ou na nacionalização (procedimento burocrático do país de destino da mercadoria) da mesma. Este é o fato gerador do imposto de importação, entretanto para efeito de cálculo do imposto, tem como fato gerador a data de registro da DI (Declaração de Importação) da mercadoria a ser submetida a despacho para o consumo (BIZELLI, 2006).

As alíquotas são definidas conforme a classificação tarifária a TEC (Tarifa Externa Comum) e sobre o valor aduaneiro, em função da origem dos produtos e dos acordos comerciais que o Brasil celebrou.

Quando a alíquota for específica ou unitária, a quantidade de mercadoria deve ser claramente expressa na unidade de medida acordada ou pré-estabelecida.

Para Lopez (2002) é da competência da Câmara de Comércio Exterior a CAMEX, reduzir ou elevar as alíquotas que variam em 0% a 35%. O pagamento do imposto é efetivado por débito automático na conta corrente indicada na própria declaração de importação, na agência do banco integrante da rede arrecadatória da Receita Federal, através de DARF (documento de arrecadação de receitas federais) Eletrônica, no instante do registro da Declaração de importação como afirma Bizelli (2006).

Todavia, existe mais de um tipo de regime, incluindo os considerados do tipo especiais, para a tributação do II:

- Recolhimento integral, que abrange todas as alterações de alíquotas.
- Imunidade.
- Isenção, outorgadas em lei ou ato internacional.
- Redução, concedidas por meio da lei ou a qualidade do importador e destinação de bens.
- Suspensão, que compreende regimes aduaneiros especiais e casos específicos.
- Não incidência (Bizelli, 2006).

2.4.2 Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI

O IPI este vinculado à importação e incide sobre os produtos industrializados

estrangeiros. Tributo federal que tem alíquota variável de acordo com o produto, não cumulativo (o contribuinte pode abater em cada operação tributada o montante do imposto já pago nas operações anteriores) e seletivo, que determina quanto mais essencial for o produto, menor será a carga tributária. Deste modo as alíquotas são determinadas pela NCM (Nomenclatura Comum do MERCOSUL) que o produto é classificado e podem variar de 0% a 330% (Lopez 2002).

O fato gerador do imposto, segundo o regulamento IPI (Ripi), advém na data do vencimento do prazo de permanência da mercadoria em território alfandegado, antes de ser aplicada a pena de perdimento, quando as mercadorias forem consideradas abandonadas até o prazo mencionado. Contudo, o pagamento do IPI é recolhido por antecipação na Declaração de Importação, desta forma para cálculo do imposto, considera-se o registro da DI (Bizelli 2006).

O regime de tributação do IPI é normalmente o mesmo utilizado na II, com ressalva dos produtos que são importados que serão empregados na industrialização e poderão ter suspensão tributária.

2.4.3 PIS e COFINS

Os tributos PIS (Programa de Integração Social) e COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) na importação respeitam o princípio da legalidade, ou seja, a sua criação e aumento das alíquotas só podem ser realizadas através da lei (Lopez 2002).

Existem alguns casos de suspensão do PIS e COFINS como de empresas instaladas na Zona Franca de Manaus, que importam produtos ou matérias-primas para a industrialização, e a importação de certas máquinas e equipamentos destinados a impressão de papéis e jornais (Bizelli 2006).

2.4.4 AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante

O adicional ao frete para a Renovação da Marinha Mercante é um tipo de contribuição que advém nas importações realizadas via marítima (Lopez 2002).

O fato gerador do AFRMM é o início da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro, com o prazo de trinta dias para o seu recolhimento, registrado no sistema Marcante (Bizelli 2006). Conforme afirma Bizelli (2006) o AFRMM é uma contribuição e não um tributo, as alíquotas podem ser diferenciadas por produto ou uso, mas em geral são de 25% havendo diferenciação de alíquotas em casos

específicos previstos na legislação brasileira.

2.4.5 TUM

A taxa de Utilização do Sistema Eletrônico de Controle da Arrecadação da Adicional ao Frete a Renovação da Marinha Mercante é conhecida como Taxa de Utilização do Mercante e é calculada para cada unidade do conhecimento de embarque. O fato gerador da TUM é a utilização do Sistema Mercante, e o recolhimento será feito junto com o pagamento do AFRMM (Bizelli 2006).

2.4.6 TUS

TUS é a taxa de utilização do sistema SISCOMEX. O valor do recolhimento dependerá da quantidade de adições que a DI tiver, é o próprio sistema calcula taxa a ser paga, por débito automático na conta bancária no momento do registro da Declaração de Importação (Lopez 2002).

2.4.7 ICMS - Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação

O ICMS é um imposto que incide sobre a circulação de mercadoria e prestação de serviço de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação. O fato gerador é o desembaraço aduaneiro da mercadoria na importação ou em casos especiais, a entrega antecipada pela Receita Federal da declaração de importação.

Sua base de cálculo segundo Bizelli (2006) é:

- Valor aduaneiro;
- II, IPI, PIS, COFINS;
- Despesas aduaneiras (Taxa SISCOMEX, AFRMM e etc).

O recolhimento do ICMS deverá ser efetuado conforme a legislação estadual onde a tributação ocorrer, em virtude do acordo específico firmado entre a Secretaria da Receita Federal e a Secretaria de Estado da Fazenda (Bizelli 2006).

O ICMS poderá ser recolhido mediante o pagamento da Guia de Recolhimento Estadual ou Guia Nacional de Recolhimento Estadual. Para dar-se a liberação da

mercadoria importada, o importador deverá apresentar a comprovação do pagamento do imposto ou a guia de exoneração para o caso de dispensa.

2.5 ICMS para importação de máquinas de corte a laser no Paraná

A alíquota interna dentro do estado do Paraná para a NCM de posição 8556, exceto partes e peças, é de 12% conforme o Art. 17, II, “D” do RICMS/PR:

“Art. 17 - As alíquotas internas são, conforme o caso e de acordo com a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, assim distribuídas (art. 14 da Lei nº 11.580, de 14 de novembro de 1996):

I - alíquota de 7% (sete por cento) nas operações com alimentos, quando destinados à merenda escolar, nas vendas a órgãos da administração federal, estadual ou municipal;

II - alíquota de 12% (doze por cento) para as operações e prestações com os seguintes bens, mercadorias e serviços (Lei nº 18.371, de 15 de dezembro de 2014):

d) máquinas e aparelhos industriais, exceto peças e partes (NCM 84.17 a 84.22, 84.24, 84.34 a 84.49, 84.51, 84.53 a 84.65, 84.68, 84.74 a 84.80 e 85.15);” (Paraná, 2017).

Empresas industriais enquadradas no regime normal (lucro real ou presumido), obtém o benefício do Art. 74, III, “a.1” do RICMS/PR, usufruindo do pagamento em conta gráfica em 01/48 avos, onde o ICMS será lançado no campo “outros débitos” no LRA. Sendo assim, como é feito o crédito via CIAP, há compensação do crédito e débito e os mesmos se anulam:

“Art. 74 - O ICMS deverá ser pago nas seguintes formas e prazos (art. 36 da Lei nº 11.580, de 14 de novembro de 1996):

III - na importação de mercadoria ou bem destinado ao ativo fixo ou para uso ou consumo: a) quando realizada por contribuinte inscrito no CAD/ICMS e com despacho aduaneiro no território paranaense:

1. sendo bem destinado a integrar o ativo imobilizado do estabelecimento industrial e do prestador de serviço de transporte interestadual e intermunicipal ou de comunicação, enquadrados no regime normal de pagamento, mediante lançamento do valor correspondente à razão de 01/48 (um quarenta e oito avos) por mês do imposto

devido no campo "Outros Débitos" do livro Registro de Apuração do ICMS, com a indicação do número e da data da nota fiscal emitida para documentar a entrada, real ou simbólica, no estabelecimento, devendo a 1ª (primeira) fração ser debitada no mês em que ocorrer o fato gerador, observando-se, ainda, o disposto nos §§ 9º e 10;

§ 9º - Para efeitos da apuração do débito de que trata o item 1 da alínea "a" do inciso III do caput, o valor do imposto será convertido em FCA, na data da ocorrência do fato gerador, e reconvertido em moeda corrente no mês do lançamento a débito.

§ 10 - Na hipótese de saída, perecimento, extravio ou deterioração do bem do ativo imobilizado, antes de decorrido o prazo de 48 (quarenta e oito) meses contados da data de sua entrada no estabelecimento, o contribuinte deverá efetuar o recolhimento do ICMS devido na importação, de que trata o item 1 da alínea "a" do inciso III do caput, relativamente às parcelas restantes, no mês em que ocorrer o fato, devidamente corrigido" (Paraná, 2017).

Já para os demais casos, importação por empresa prestadora de serviço (não-contribuinte) e por empresa enquadra no simples, o ICMS deverá ser recolhido no ato do desembaraço aplicando a alíquota de 12%:

"Art. 74 - O ICMS deverá ser pago nas seguintes formas e prazos (art. 36 da Lei nº 11.580, de 14 de novembro de 1996):

III - na importação de mercadoria ou bem destinado ao ativo fixo ou para uso ou consumo:

a) quando realizada por contribuinte inscrito no CAD/ICMS e com despacho aduaneiro no território paranaense:

3. nos demais casos, no momento do desembaraço" (Paraná, 2017).

3. METODOLOGIA

De acordo com a metodologia, este trabalho se classifica como um estudo de caso do tipo exploratório. Sua premissa básica se faz por meio de investigações de fenômenos contemporâneos e utilizando-se de múltiplas fontes de evidências, tentando assim, esclarecer decisões ou cenários dentre mais de uma opção.

Este método se torna de grande valia quando o fenômeno, objeto do estudo,

é amplo, complexo e não pode ser estudado fora do contexto onde ocorre naturalmente. Um estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro do seu contexto de vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos. (YIN, 2003).

Dentro dessa linha, foram escolhidos os três estados, sendo eles Paraná, Santa Catarina e São Paulo para a composição das fontes de evidência para a formatação e análise do estudo de caso. Será considerado apenas um bem e uma empresa nas simulações, alterando-se o porto de destino o que irá remeter em uma diferente opção de logística e estratégia tributária para cada um dos cenários analisados.

De acordo com Yin (2003, p. 32), “A investigação de estudo de caso enfrenta uma situação tecnicamente única em que haverá muito mais variáveis de interesse do que pontos de dados, e, como resultado, baseia-se em várias fontes de evidências, como os dados precisando convergir em um formato de triângulo, e, como outro resultado, beneficia-se do desenvolvimento prévio das proposições teóricas para conduzir a coleta e a análise de dados.”

Em relação à janela de análise, optou-se pela busca de dados para desenvolvimento do estudo o mês de fevereiro do ano de 2020, como período de referência balizador para os valores de frete internacional, os quais possuem grande flutuação conforme a época do ano e/ou a necessidade de demanda. Além disso, utiliza-se da data de 11 de fevereiro de 2020 para a taxa da moeda internacional, no caso o euro, para a formação dos custos e para transições para a moeda brasileira, o real.

4. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Foram selecionados os cenários dos portos de Paranaguá no Paraná, Santos em São Paulo e Itajaí em Santa Catarina devido as suas localizações geográficas, onde todos são de fácil acesso logístico para o destino final do bem considerando uma empresa localizada em território paranaense. Ademais, foi levado em consideração o fato de os três possuírem o mesmo custo de frete internacional, quando escolhidos como destino final a partir da maioria dos portos de origem ao redor do mundo.

FIGURA 2 – MAPA E LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS PORTOS



Fonte: ANTAQ (2020)

Também como parte da composição do estudo, são listadas abaixo as premissas utilizadas afim de delimitar as simulações de importação da máquina de corte a laser:

VALOR DE MERCADORIA: EUR 406.200,00;

PORTO DE EMBARQUE: Antuérpia, Bélgica;

PORTO DE DESTINO: Paranaguá - Itajaí - Santos, Brasil;

PAÍS DE ORIGEM (Fabricação do Bem): Suíça;

NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul): 8456.11.11;

INCOTERM: CFR (Cost and Freight);

COMPOSIÇÃO DE CARGA: 02 Containers de 40 pés do tipo *OPEN TOP*;

DOMICÍLIO FISCAL IMPORTADOR: Estado do Paraná;

RAMO DE ATUAÇÃO IMPORTADOR: Indústria;

REGIME FISCAL DO IMPORTADOR: Normal (Real ou Presumido).

4.1 Importação via Porto de Paranaguá - Paraná

A importação é realizada via o porto de Paranaguá na parte de administração feita pelo TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá. Utilizando-se do Art. 74, III, a do RICMS/PR, a empresa paranaense cumpre com todos os requisitos para a utilização do benefício do ICMS e não faz o recolhimento do imposto estadual na entrada, mas sim o diferimento para recolhimento em conta gráfica. Desta forma, como não há recolhimento, o desembolso financeiro na da máquina importada se torna menor.

Fora o benefício do ICMS, nesse cenário também existe a particularidade do item de custo logístico e portuário, o TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá, oferece uma isenção de valores de armazenagem, com o custo de apenas taxas de scanners de containers, caso a remoção da carga seja feita dentro de um prazo de até 10 dias, contados a partir da data de descarga dos containers do navio de transporte.

4.2 Importação via Porto de Santos - São Paulo

A importação é realizada via o porto de Santos na parte de administração feita pelo Terminal Bandeirantes. Como uma das premissas para utilização do benefício do diferimento do ICMS é a entrada e desembaraço por aduanas paranaenses, a nacionalização do bem no território de São Paulo faz com que seja necessário o recolhimento integral do imposto estadual, na alíquota de doze por cento. Apesar do ICMS se tornar crédito para empresas normais, do lucro real ou presumido, há necessidade do desembolso do valor no ato do desembaraço da declaração de importação para a retirada da mercadoria.

Outro fato agravante é também, a existência da cobrança de armazenagem a partir do primeiro dia de chegada da carga nos terminais de Santos, fazendo com que essa despesa de grande relevância seja agregada ao custo da importação.

4.3 Importação via Porto de Itajaí – Santa Catarina

A importação é realizada via o porto de Itajaí na parte de administração feita pela Superintendência do Porto de Itajaí. Assim como na simulação de Santos, com a nacionalização do bem no território de Santa Catarina, a premissa básica para a utilização do benefício de ICMS do Art. 74 de entrada e desembaraço por aduana paranaense, não é cumprido. Como consequência, é necessário o recolhimento integral do imposto estadual na alíquota de doze por cento, aumentando assim o desembolso financeiro na nacionalização do maquinário.

Na parte da armazenagem, assim como acontece no porto de Santos, temos cobrança desde o primeiro dia, a contar a partir da data de descarga dos containers do navio, despesa que essa que será incorporada no custo total do bem.

TABELA 1 – IMPORTAÇÃO VIA PORTO DE PARANAGUÁ – PARANÁ

DATA	11/fev/20	PORTO	Paranaguá	MOEDA ESTRANGEIRA	
NOSSA REF:	-	TRATAMENTO DE L.I.:	-	TAXA DO EURO	4,719500
DESPACHANTE	-	I.I.	0	TAXA FOB	4,719500
INCOTERM:	CFR - PNG	I.P.I.:	0	TAXA DO FRETE	4,955475
MÁQUINA DE CORTE A LASER 02 x 40' OPEN TOP		PIS	2,1		
		COFINS	10,65		
		ICMS	12		
		NCM:	8456.11.11		
ITEM	DESCRIMINAÇÃO		EURO	R\$	
1	MERCADORIA		400.000,00	1.887.800,00	
2	FRETE INTERNACIONAL		6.200,00	29.260,90	
3	THC + TX SISCARGA (BASE DO VALOR ADUANEIRO)		399,56	1.980,00	
4	SEGURO		2.100,00	9.910,95	
5	TOTAL CIF (1 A 4)		408.699,56	1.928.951,85	
6					
7	II		0	-	-
8	IPI		0	-	-
9	PIS		2,1	8.583,11	40.507,99
10	COFINS		10,65	43.528,63	205.433,37
11	TAXA DO SISCOMEX (ADIÇÕES)		1	45,45	214,50
12	TOTAL IMPOSTO FEDERAIS (7 A 12)		52.157,19	246.155,86	
13					
14	THC			399,56	1.980,00
15	LIBERAÇÃO DE BL			90,81	450,00
16	DESCONSOLIDAÇÃO-COURIER-SISCARGA			505,00	2.502,51
17	AFRMM			1.659,38	7.831,43
18	TOTAL DAS DESPESAS INTERNACIONAIS (14 A 17)		2.654,74	12.763,94	
19					
20	ICMS (ATIVO FIXO)		12	-	-
21	ARMAZENAGEM - PORTO DE PARANAGUÁ (10 DIAS)			-	-
22	SCANNER DE CONTAINER - TCP			405,41	1.913,34
23	DESEMBARAÇO ADUANEIRO			2.656,68	12.538,19
24	TOTAL DAS DESPESAS NACIONAIS (20 A 23)		3.062,09	14.451,53	
25					
26	TOTAL DO VALOR DA MERCADORIA - CFR		406.200,00	1.917.060,90	
27	TOTAL GERAL - DESEMBOLSO FINAL		466.583,56	2.202.041,10	

Impostos + Tx Siscomex:	246.155,86
Despesas:	38.824,34
Total - R\$	284.980,20

(%) TOTAL DESEMBOLSO (S/ MERCADORIA CFR)

R\$	284.980,20	14,87%
-----	------------	---------------

Fonte: o Autor (2020)

NOTA:

- (1) Cotação do Euro PTAX em 11/02/2020 de 4,7195;
- (2) THC (*Terminal Handling Charge*). Despesa portuária referente a movimentação de container;
- (3) BL (*Bill of Lading*). Conhecimento de Embarque;
- (4) AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante;
- (5) INCOTERM: CFR (*Cost and Freight*). O exportador deve entregar a mercadoria no porto de destino escolhido pelo importador;
- (6) SISCARGA (TRS). Taxa cobrada para inserção dos dados de embarque no sistema SISCARGA.

TABELA 2 – IMPORTAÇÃO VIA PORTO DE SANTOS - SÃO PAULO

ITEM	DESCRIMINAÇÃO		EURO	R\$
1	MERCADORIA		400.000,00	1.887.800,00
2	FRETE INTERNACIONAL		6.200,00	29.260,90
3	THC + TX SISCARGA (BASE DO VALOR ADUANEIRO)		399,56	1.980,00
4	SEGURO		2.100,00	9.910,95
5	TOTAL CIF (1 A 4)		408.699,56	1.928.951,85
6				
7	II	0	-	-
8	IPI	0	-	-
9	PIS	2,1	8.583,11	40.507,99
10	COFINS	10,65	43.528,63	205.433,37
11	TAXA DO SISCOMEX (ADIÇÕES)	1	45,45	214,50
12	TOTAL IMPOSTO FEDERAIS (7 A 12)		52.157,19	246.155,86
13				
14	THC		399,56	1.980,00
15	LIBERAÇÃO DE BL		90,81	450,00
16	DESCONSOLIDAÇÃO-COURIER-SISCARGA		505,00	2.502,51
17	AFRMM		1.659,38	7.831,43
18	TOTAL DAS DESPESAS INTERNACIONAIS (14 A 17)		2.654,74	12.763,94
19				
20	ICMS (ATIVO FIXO)	12	62.840,63	296.576,35
21	ARMAZENAGEM - PORTO DE SANTOS (07 DIAS)		1.862,78	8.791,38
22	SCANNER DE CONTAINER - SSZ		44,50	210,00
23	DESEMBARAÇO ADUANEIRO		2.656,68	12.538,19
24	TOTAL DAS DESPESAS NACIONAIS (20 A 23)		67.404,58	318.115,92
25				
26	TOTAL DO VALOR DA MERCADORIA - CFR		406.200,00	1.917.060,90
27	TOTAL GERAL - DESEMBOLSO FINAL		530.926,05	2.505.705,49

Impostos + Tx Siscomex:	246.155,86
Despesas:	342.488,73
Total - R\$	588.644,59

(%) TOTAL DESEMBOLSO (S/ MERCADORIA CFR)

R\$	588.644,59	30,71%
-----	------------	---------------

Fonte: o Autor (2020)

NOTA:

- (1) Cotação do Euro PTAX em 11/02/2020 de 4,7195;
- (2) THC (*Terminal Handling Charge*). Despesa portuária referente a movimentação de container;
- (3) BL (*Bill of Lading*). Conhecimento de Embarque;
- (4) AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante;
- (5) INCOTERM: CFR (*Cost and Freight*). O exportador deve entregar a mercadoria no porto de destino escolhido pelo importador;
- (6) SISCARGA (TRS). Taxa cobrada para inserção dos dados de embarque no sistema SISCARGA.

TABELA 3 – IMPORTAÇÃO VIA PORTO DE ITAJAÍ – SANTA CATARINA

ITEM	DESCRIMINAÇÃO		EURO	R\$
1	MERCADORIA		400.000,00	1.887.800,00
2	FRETE INTERNACIONAL		6.200,00	29.260,90
3	THC + TX SISCARGA (BASE DO VALOR ADUANEIRO)		399,56	1.980,00
4	SEGURO		2.100,00	9.910,95
5	TOTAL CIF (1 A 4)		408.699,56	1.928.951,85
6				
7	II	0	-	-
8	IPI	0	-	-
9	PIS	2,1	8.583,11	40.507,99
10	COFINS	10,65	43.528,63	205.433,37
11	TAXA DO SISCOMEX (ADIÇÕES)	1	45,45	214,50
12	TOTAL IMPOSTO FEDERAIS (7 A 12)		52.157,19	246.155,86
13				
14	THC		399,56	1.980,00
15	LIBERAÇÃO DE BL		90,81	450,00
16	DESCONSOLIDAÇÃO-COURIER-SISCARGA		505,00	2.502,51
17	AFRMM		1.659,38	7.831,43
18	TOTAL DAS DESPESAS INTERNACIONAIS (14 A 17)		2.654,74	12.763,94
19				
20	ICMS (ATIVO FIXO)	12	62.840,63	296.576,35
21	ARMAZENAGEM - PORTO DE ITAJAI (07 DIAS)		1.539,30	7.264,72
22	SCANNER DE CONTAINER		44,50	210,00
23	DESEMBARÇO ADUANEIRO		2.656,68	12.538,19
24	TOTAL DAS DESPESAS NACIONAIS (20 A 23)		67.081,10	316.589,26
25				
26	TOTAL DO VALOR DA MERCADORIA - CFR		406.200,00	1.917.060,90
27	TOTAL GERAL - DESEMBOLSO FINAL		530.602,57	2.504.178,84

Impostos + Tx Siscomex:	246.155,86
Despesas:	340.962,08
Total - R\$	587.117,94

(%) TOTAL DESEMBOLSO (S/ MERCADORIA CFR)

R\$	587.117,94	30,63%
-----	------------	---------------

Fonte: o Autor (2020)

NOTA:

- (1) Cotação do Euro PTAX em 11/02/2020 de 4,7195;
- (2) THC (*Terminal Handling Charge*). Despesa portuária referente a movimentação de container;
- (3) BL (*Bill of Lading*). Conhecimento de Embarque;
- (4) AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante;
- (5) INCOTERM: CFR (*Cost and Freight*). O exportador deve entregar a mercadoria no porto de destino escolhido pelo importador;
- (6) SISCARGA (TRS). Taxa cobrada para inserção dos dados de embarque no sistema SISCARGA.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho através do método de estudo apresentou a simulação de importação de um mesmo item, uma máquina de corte a laser, através de uma empresa paranaense do lucro real ou presumido, comparando a nacionalização do produto entre três estados, sendo eles São Paulo, Santa Catarina e Paraná.

Foram analisados os critérios logísticos e tributários, mais especificamente os custos portuários composto em sua essência pela armazenagem e também o imposto estadual, no caso o Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS. Com as premissas pré-definidas e dentro desse âmbito pode-se compreender que:

- a) Logística: Os custos portuários para a nacionalização no território paranaense, através do porto de Paranaguá na parte de administração do TCP, Terminal de Contêineres de Paranaguá, são menores dos que os seus concorrentes dos estados de São Paulo e Santa Catarina. A condição oferecida dos 10 primeiros dias sem cobrança de armazenagem, apenas scanner de container, contra a cobrança desde o primeiro dia feita pelos os outros dois portos concorrentes considerados nos cenários de estudo desse trabalho, torna o desembarço pelo Paraná a melhor das opções devido ao menor custo de armazenagem.
- b) Tributário: Apesar da máquina possuir o mesmo valor aduaneiro, mesma carga tributária de imposto de importação, imposto sobre produtos industrializados - IPI, PIS e COFINS e também o mesmo custo de frete internacional para os três portos. O ICMS se torna um fator decisivo na formatação da operação uma vez que o desembolso financeiro é extremamente distinto entre as três opções abordadas nesse estudo de caso. Fica comprovado que o estado do Paraná devido a disponibilização do benefício do Art. 74 do RICMS/PR, onde o importador usufrui do pagamento em conta gráfica em 01/48 avos, resultando em uma compensação entre crédito e débito, é a melhor das opções pois o desembolso financeiro é muito menor na aquisição de uma máquina de corte a laser por uma empresa paranaense do lucro real ou presumido.

De acordo com Yin (2003, p. 32), “o estudo de caso exemplar será aquele em que: O caso ou os casos individuais não forem usuais de interesse do público geral; As questões subjacentes forem de importância nacional, tanto em termos teóricos quanto em termos políticos ou práticos; ou as duas considerações anteriores”. Outrossim, entende-se que a análise e compreensão dos possíveis cenários para a efetivação de uma importação, principalmente de produtos de alto valor agregado tais como maquinários e bens de capital, se faz de extrema importância dentro do limitado portfólio de opções logísticas e tributárias brasileiro.

AGRADECIMENTOS

Registro aqui a gratidão ao apoio recebido da minha família, amigos, professores e também da HRAIFA Logística Internacional na figura do seu administrador João Ricardo Gritzenco, o qual me transmitiu uma grande gama de conhecimento técnico ao longo de quase 06 anos e que foi de suma importância para a composição desse trabalho de especialização.

REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Transportes Aquaviários, **Mapa de Localização dos Portos Brasileiros**. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/portalsv3/pdf/PortosOrganizados.pdf>>. Acesso em: 18 fev. 2020

BANDEIRANTES, **Tabela de Preços**. Disponível em: <<http://www.bandeiranteslog.com.br/TG-BANDEIRANTES.pdf>>. Acesso em: 18 fev. 2020

BIZELLI, João Dos Santos. **Importação: Sistemática Administrativa, Cambial e Fiscal**. 1ª edição. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

BRASIL. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 06 fev. 2009. Seção 1, p. 1.

JUNIOR, G. M. (Coord.) **XXIV Sondagem Industrial 2019 – 2020**. Curitiba: FIEP - Sistema Federação das Indústrias do Estado do Paraná, 10 dez. 2019. Projeto concluído.

LACERDA, Antônio Corrêia; BOCCHI, João Ildebrando; MARQUES, Rosa Maria. **Economia Brasileira**. 3ª edição. São Paulo: Saraiva 2000.

LOPEZ, José Carlos; GAMA, Marilza. **Comércio Exterior competitivo**. 1ª edição. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional: um enfoque em comércio exterior**. Ed. Ver. Atual. São Paulo: Saraiva 2007

MAGNOLI, Demetri; JUNIOR, Carlos. **Comercio Exterior e Negócios internacionais**. 2ª edição. São Paulo: Atlas, 1994.

PORTO DE ITAJAÍ, **Tarifas**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo//tarifas>>. Acesso em: 18 fev. 2020

PARANÁ (Estado). Decreto nº 7871, de 29 de setembro de 2017. Rep. - Aprova o Regulamento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação do Estado do Paraná - RICMS/PR. **Legislação do Estado do Paraná**,

Paraná, 03 outubro 2017. Disponível em:
<<http://www.fazenda.pr.gov.br/arquivos/File/Legislacao/RICMS2017.pdf>> Acesso em:
10 fev. 2020.

RECEITA FEDERAL, **Quadro Resumo**. Disponível em:
<<http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/infracoes-e-penalidades/multas-na-importacao/quadro-resumo>>.
Acesso em: 18 fev. 2020

RECEITA FEDERAL, **NCM - Nomenclatura Comum do Mercosul**. Disponível em:
<<http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>>. Acesso em: 18 fev. 2020

SISCOMEX, **Portal Único**. Disponível em:
<<https://portalunico.siscomex.gov.br/classif/#/nomenclatura/8456111?criterio=84561111>>. Acesso em: 18 fev. 2020

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ, **Tabela De Preços**. Disponível em:
<<https://www.tcp.com.br/servicos/tabela-de-precos/>>. Acesso em: 18 fev. 2020

VIERA, Aquiles. **Importação: Práticas, rotinas e procedimentos**. 2ª edição. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

YIN, Robert. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. 2ª edição. São Paulo: Bookman, 2003.