

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE
CCSA - CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS

AMANDA ZANATTA DE SOUZA
JOÃO VICTOR COLOMBO PAVANI
RAIAN SCARAMUSSA BONELLA
YURI ANDRÉ RODRIGUES MIRRA GALANTE

**PRINCIPAIS DESAFIOS NA IMPORTAÇÃO INDEPENDENTE DE VEÍCULOS DE
LUXO NO BRASIL**

São Paulo
2022

AMANDA ZANATTA DE SOUZA
JOÃO VICTOR COLOMBO PAVANI
RAIAN SCARAMUSSA BONELLA
YURI ANDRÉ RODRIGUES MIRRA GALANTE

PRINCIPAIS DESAFIOS NA IMPORTAÇÃO INDEPENDENTE
DE VEÍCULOS DE LUXO NO BRASIL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
CCSA - Centro de Ciências Sociais e Aplicadas da
Universidade Presbiteriana Mackenzie, como
requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em
Administração de Empresas com ênfase em
Comércio Exterior.

Orientador: Prof. Ms. RENAN LUCAS FERRAZ

São Paulo

2022

RESUMO

O presente trabalho tem o objetivo de entender os principais desafios enfrentados por empresas que realizam importação independente de veículos de luxo no Brasil. Embasado pela revisão da literatura, o estudo se aprofunda nos temas que rondam a pesquisa, como a sistemática de importação, as importadoras independentes, a história da indústria automobilística brasileira e o mercado de luxo nacional, caracterizando os pontos essenciais. A partir da triangulação de dados primários e secundários, a metodologia qualitativa é utilizada para analisar os dados coletados. Considerando os dados, pode-se entender que a estrutura tributária brasileira, a volatilidade das moedas utilizadas nas compras internacionais e a dependência do modal marítimo para transporte dos veículos são os fatores que mais dificultam a prática de importação independente de veículos de luxo no Brasil.

Palavras-chave: Importação. Importadoras independentes. Veículos de Luxo. Sistemática de importação.

ABSTRACT

The present project aims to understand the main challenges faced by companies that independently import luxury vehicles in Brazil. Based on the literature review, the study deepened the themes that surround the project, such as the import system, independent importers, the history of the Brazilian automobile industry and the national luxury market, characterizing the essential points of this study. From the triangulation of primary and secondary data, the qualitative methodology is used to analyze the collected data. Considering the collected data and reports, it can be understood that the Brazilian tax structure, the volatility of the currencies used in international purchases and the dependence on the maritime modal for transporting vehicles are the factors that most hinder the practice of independent import of luxury vehicles in Brazil.

Keywords: Import. Independent importers. Luxury Vehicles. Import system.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Composição da numeração da NCM.....	12
Figura 2. Os Incoterms publicados em 2020 pela ICC.....	13
Figura 3. Simula Importação.....	22
Figura 4. Principais destinos e origens das exportações e importações automotivas brasileiras.....	26

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Dimensões apresentadas durante a revisão de literatura.....	9
Quadro 2. Objetivos, protocolo e pilares de revisão de literatura.....	34
Quadro 3. Potenciais sujeitos do mercado de veículos de luxo.....	34
Quadro 4. Tipos de dados e instrumentos de coleta.....	36
Quadro 5. Entrevistas realizadas.....	36
Quadro 6. Fontes secundárias.....	37
Quadro 7. Incidência de impostos.....	45

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

ABEIFA – Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores
AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
CAMEX – Câmara de Comércio Exterior
CAT – Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito
CIF – Cost, Insurance and Freight
COFINS – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
DECEX – Departamento de Operações de Comércio Exterior
FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores
FOB – Free on Board
ICC – Câmara Internacional de Comércio
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II – Imposto de Importação
INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados
LCVM – Licença para uso da Configuração de Veículo ou Motor
NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul
RADAR – Registro de Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros
RFB – Receita Federal do Brasil
SECEX – Secretária de Comércio Exterior
SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
2 REVISÃO DE LITERATURA	9
2.1 PROCESSO DE IMPORTAÇÃO.....	9
2.1.1 Introdução à Importação no Brasil	10
2.2 SISTEMÁTICA DE IMPORTAÇÃO DE BENS.....	10
2.2.1 Registro da Empresa	10
2.2.2 Classificação Fiscal	11
2.2.3 Incoterms	12
2.2.4 Logística e Transporte Internacional	14
2.2.5 Formas de Pagamento	15
2.2.6 Documentos	17
2.2.7 Tratamentos Administrativos	19
2.2.8 Despacho Aduaneiro	20
2.3 IMPORTADORAS INDEPENDENTES.....	22
2.3.1 Diferença entre Concessionárias e Importadoras Independentes	22
2.3.2 Definição e Processos Básicos de Importadoras Independentes	23
2.4 INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL.....	24
2.4.1 História	24
2.4.2 Panorama Atual do Mercado Automobilístico Brasileiro	25
2.5 VEÍCULOS DE LUXO.....	27
2.5.1 Luxo e Bens de Luxo	27
2.5.2 Comportamento do Consumidor de Luxo no Brasil	28
2.5.3 Mercado de Automóveis de Luxo no Brasil	29
2.5.4 Panorama de Algumas Marcas de Carro de Luxo no Brasil	29
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	32
4 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS E DISCUSSÃO	38
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	50
ANEXO	60

1 INTRODUÇÃO

A indústria automotiva representa uma parte considerável da economia brasileira. Segundo o Anuário da Indústria Automobilística Brasileira (ANFAVEA, 2022), esse setor faturou 39.6 bilhões de dólares e empregou 1.2 milhões de pessoas no país, de forma direta e indireta, em 2020. Ainda no mesmo ano, de acordo com o levantamento feito pela consultoria internacional Jato (2021), o Brasil alcançou o oitavo lugar no ranking mundial de vendas de automóveis. Vinte e sete montadores comercializam seus automóveis no país, sendo que onze delas mantem fábricas no país, tornando o Brasil o nono maior produtor mundial e sétimo maior consumidor de veículos (ANFAVEA, 2022).

Os veículos esportivos e de luxo acabaram ganhando um maior espaço nos últimos anos, em meio à queda nas vendas de veículos populares. Segundo a reportagem da revista Quatro Rodas (2020), a Porsche cresceu cerca de 90% no primeiro semestre de 2020, quando comparada ao mesmo período de 2019. Contudo, pouquíssimos carros de luxo são efetivamente montados no Brasil.

Considerando a expansão do setor automotivo no Brasil, o presente trabalho propõe-se a compreender quais são os desafios enfrentados por importadoras independentes de veículos de luxo, evidenciando os principais entraves dessa atividade. Face ao crescimento recente das vendas desse tipo de veículo e nos números projetados, entende-se que o incremento do volume de importações abre espaço para se compreender melhor esse fenômeno e os consequentes desafios enfrentados pelas empresas atuantes.

As montadoras que importam seus veículos para comercializar no mercado de luxo não conseguem abastecer a demanda interna. Devido à baixa produção nacional, elas lidam com falta de semicondutores e outras peças fundamentais na linha de montagem. A título ilustrativo, diversos veículos da Porsche acumulam meses na fila de espera de fabricação para serem entregues a seus compradores (QUATRO RODAS, 2022). Somado à alta do dólar, há impacto direto na capacidade produtiva nacional, ocasionando o desabastecimento. Assim, importadoras independentes, empresas varejistas que importam carros para o país sem ter uma ligação direta com a marca oficial, contribuem para suprir a demanda por carros de luxo. A Paíto Motors, importadora independente em Araras – SP, por exemplo, cresceu 30% em vendas em 2020 (QUATRO RODAS, 2020).

Atrás desse número expressivo, diversas dificuldades podem acompanhar a importação desses veículos, acarretando situações extremas como o naufrágio do navio Felicity Ace em

março de 2021, com carga aproximada de 1.100 Porsches, 189 Bentleys e 50 Lamborghinis, gerando prejuízo estimado em 1.1 bilhões de reais (UOL, 2022). Considerando o contexto apresentado e a problemática de pesquisa, este estudo apresenta a seguinte pergunta de pesquisa: **Quais são os principais desafios enfrentados por empresas que realizam importação independente de veículos de luxo no Brasil?** Assim, o objetivo central é compreender os principais desafios enfrentados pelas empresas que realizam importações independentes de veículos de luxo no país.

Para alcance propósito geral, os objetivos específicos traçados são os seguintes:

1. Mapear os principais marcos legais que orientam a importação de veículos de luxo no Brasil;
2. Descrever o tratamento administrativo e despacho aduaneiro da importação independente de veículos de luxo no país;
3. Identificar as potenciais barreiras operacionais, notadamente as logísticas e de transporte internacional, ligadas à importação independente de veículos de luxo no país;
4. Levantar os potenciais entraves financeiros, notadamente relacionados a formas de pagamento, incidência tributária e câmbio, contidos na importação independente de veículos de luxo no país.

Não há uma classificação oficial no Brasil do que é um carro de luxo ou um carro esportivo. Segundo a Hyundai Brasil (2020), veículos esportivos são aqueles que focam em um maior desempenho e melhor dirigibilidade, buscando o máximo de aceleração e apelo no design. No âmbito legal, no Código Brasileiro de Trânsito, os veículos automotores são classificados quanto a tração, espécie e categoria (BRASIL, 1997); já na classificação fiscal da Nomenclatura Comum do Mercosul, os veículos são categorizados quanto ao número de passageiros e às cilindradas do motor (BRASIL, s.d). Logo, não se estabelecem parâmetros sobre o que são “carros de luxo” e “esportivos” ou o que os distingue, deixando a interpretação ao senso comum: carro esportivo é aquele com mais potência, torque e melhor desempenho, e carro de luxo, com melhor acabamento, mais tecnologia e um preço elevado.

A relevância do tema pesquisado se dá pelo fato de a indústria automotiva contribuir com 18% da receita da indústria de transformação, 3% do PIB brasileiro e 62,5 bilhões de reais em tributos para os cofres públicos em 2020 (ANFAVEA, 2021). O setor ainda gerou 15.4 bilhões de dólares em divisas oriundas de exportações e 24 bilhões de dólares em importação no ano de 2021, justificando assim a importância do estudo.

2 REVISÃO DE LITERATURA

A fim de apresentar as dimensões teóricas que sustentam a presente pesquisa, estão reunidas abaixo informações sobre importação, importadoras independentes, indústria automotiva no Brasil e veículos de luxo. O quadro 1, a seguir, traz um resumo das quatro dimensões consideradas na revisão de literatura, bem como seus componentes centrais e as justificativas para as escolhas feitas.

Quadro 1. Dimensões apresentadas durante a revisão de literatura

Dimensões	Componentes	Justificativa para escolha
Processo de Importação	Introdução à importação no Brasil	Introduzir breve história da importação de objetivos
	Sistemática de Importação de Bens	Apresentar brevemente o processo de importação no Brasil
Importadoras Independentes	Diferença entre Concessionárias e Importadoras Independentes	Esclarecer a diferença entre os modelos de negócios
	Definição e processos básicos de Importadoras Independentes	Evidenciar os principais aspectos das importadoras independentes
Indústria Automotiva Brasileira	História	Introduzir breve história da indústria automobilística no país
	Panorama Atual do Mercado Automobilístico Brasileiro	Apontar atualidades sobre o mercado automobilístico
Veículos de Luxo	Luxo e Bens de Luxo	Introduzir o tema de luxo
	Comportamento do Consumidor de Luxo no Brasil	Apontar o comportamento do consumidor desse mercado
	Mercado de Automóveis de Luxo no Brasil	Relacionar o tema de luxo ao mercado automotivo brasileiro
	Panorama de Algumas Marcas de Carro de Luxo no Brasil	Trazer casos de multinacionais do mercado automobilístico

Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

Na sequência, é apresentada a revisão da literatura das principais dimensões teóricas constituidoras da pesquisa, tendo como norte o quadro-resumo acima.

2.1 PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

2.1.1 Introdução à Importação no Brasil

Segundo a Receita Federal Brasileira – RFB, “a importação compreende a entrada temporária ou definitiva em território nacional de bens ou serviços originários ou procedentes de outros países, a título oneroso ou gratuito” (BRASIL, 2022). De acordo com os autores Tripoli e Prates, em sua obra Comércio Internacional, Teoria e Prática, “importar incide em uma transação comercial quando compramos produtos provenientes do exterior. Para essa transação, é necessário cumprir todas as exigências legais, fiscais e cambiais, para que, por seguinte, ocorra a saída de divisas do país importador” (2016, p. 268).

No Brasil, a importação de bens é uma atividade muito relevante para a economia, atingindo a marca de 60,484 milhões de dólares no primeiro trimestre de 2022, um aumento de 27,14% em relação ao mesmo período do ano passado, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (BRASIL, 2022).

2.2 SISTEMÁTICA DE IMPORTAÇÃO DE BENS

2.2.1 Registro da Empresa

Para o início da prática de importação, a empresa que deseja trazer produtos de fora do país para o Brasil deve obter uma habilitação para essa operação. O processo formal dessa regularização é uma exigência da Receita Federal, que determina que é necessário, na grande parte dos casos de importação, ser feito uma habilitação no RADAR – Registro de Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros, conforme a normativa IN RFB 1.984/20, que regula este processo. “Para que a pessoa jurídica possa realizar operações de comércio exterior, é necessária a prévia habilitação de seu(s) responsável(is) no Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex e, em regra, o credenciamento de seus representantes para atuarem no sistema” (BRASIL, 2020).

No Siscomex, além de analisar e consultar registros de operações de comércio exterior, dar transparência aos processos de importação e exportação, é possível habilitar o RADAR, conforme os parâmetros ditados pela RFB:

A habilitação deve ser requerida, em regra, no Sistema Habilita, no Portal Único Siscomex.

Somente será habilitado o declarante de mercadorias que:

Tenha aderido ao Domicílio Tributário Eletrônico (DTE);
Tenha enquadramento da inscrição no CNPJ em situação cadastral igual a “ativa”;
Tenha enquadramento da inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) de todas as pessoas físicas integrantes do QSA com qualificação nos termos do Anexo V da Instrução Normativa RFB nº 1.863/20188, em situação cadastral igual a “regular” ou “pendente de regularização”;
Tenha capacidade operacional, econômica e financeira necessária à realização de seu objeto e atuação no comércio exterior;
Não esteja desabilitado em razão das hipóteses previstas em procedimento fiscal de revisão de ofício;
Não esteja desabilitado em decorrência de suspensão, cancelamento ou cassação de sua habilitação para atuar no comércio exterior (BRASIL, 2020).

De acordo com a própria RFB, o RADAR tem como principal objetivo fornecer dados contábeis, fiscais e aduaneiros em tempo real. Por meio da ferramenta, o órgão garante um banco de dados completo sobre os inúmeros agentes envolvidos em atividades de comércio exterior no país, facilitando o controle dessas atividades para as autoridades brasileiras.

No momento do cadastro da empresa, é necessário escolher uma entre três habilitações possíveis. É importante que a empresa conheça a modalidade de habilitação que pode ser mais adequada a seu movimento no comércio exterior. A pessoa jurídica, de modo geral, poderá ser habilitada em quaisquer das modalidades a ela aplicáveis: Expressa; Limitada (com limite de U\$50.000,00 ou U\$150.000,00 por semestre), ou; Ilimitada.

2.2.2 Classificação Fiscal

A RFB ainda orienta que após obter o cadastro e autorizações para importar, a empresa precisa classificar os produtos de acordo com a Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM. A NCM é um sistema ordenado que permite determinar um único código numérico para uma dada mercadoria. Esse código, uma vez conhecido, passa a representar a própria mercadoria. A NCM é uma nomenclatura regional para categorização de mercadorias adotada pelo Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai desde 1995, sendo utilizada em todas as operações de comércio exterior dos países do Mercosul. A NCM toma por base o Sistema Harmonizado (SH), que é uma expressão condensada de “Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias” mantido pela OMA, que foi criado para melhorar e facilitar o comércio internacional e seu controle estatístico (BRASIL, 2019). A estrutura da NCM é apresentada na figura 1 a seguir:

Figura 1. Composição da numeração da NCM



Fonte: Fiocruz, 2022.

Em geral, quanto mais complexo ou com maior necessidade de manufatura um produto precisa, mais para baixo na lista ele é classificado, assim acarretando uma maior taxaço na importação. Um produto em específico pode ter uma grande variação de classificações, dependendo das suas características. Por exemplo, um veículo pode ser classificado de diversas formas, dependendo das cilindradas do motor, capacidade de passageiros que podem ser levados, propósito funcional ou outros quesitos. Abaixo encontra-se a classificação de um veículo automotivo com cilindradas acima de 3.000 cm³, cujo imposto de importação é de 35%:

- 87 - Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios.
- 8703 - Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87. 02), incluídos os veículos de uso misto ("station wagons") e os automóveis de corrida.
- 8703.2 - Outros veículos, unicamente com motor de pistão de ignição por centelha (faísca):
 - 8703.24 - De cilindrada superior a 3.000 cm³
 - 8703.24.10 - Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista (BRASIL, 2014).

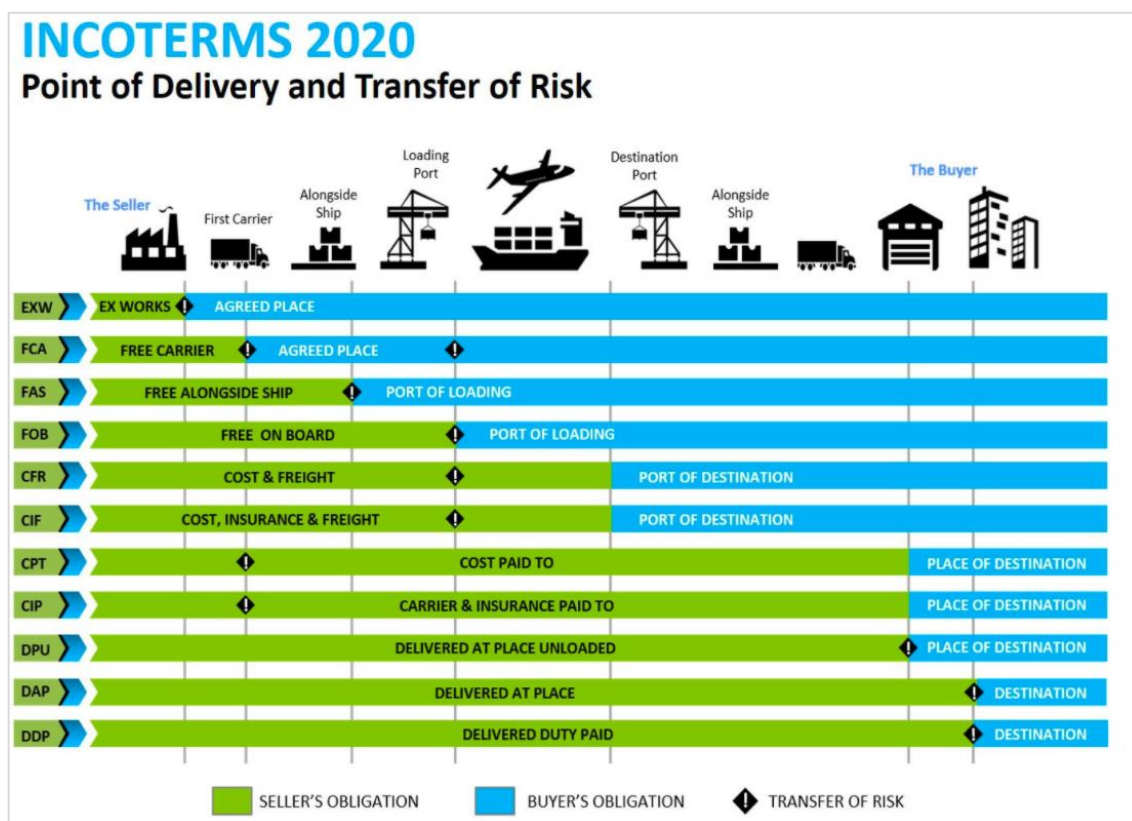
Um outro veículo com as mesmas características, mudando apenas as cilindradas do motor para até 1.000 cm³, já tem a NCM igual a 87032100.

2.2.3 Incoterms

A utilização dos Incoterms serve para padronizar as tratativas nas negociações internacionais, definindo responsabilidades, riscos e direcionamento de atividades para o comprador e para o vendedor, ficando assim mais prática a execução das importações e exportações, já que a utilização dos Incoterms ocorre no mundo todo (TOP BRAZIL LOG, 2020).

Os Incoterms são definidos e publicados a cada dez anos pela Câmara Internacional de Comércio – ICC, sediada em Paris. Atualmente, é utilizada a versão dos Incoterms de 2020, onde ocorre a divisão dos termos em quatro grandes grupos, sendo eles os grupos E, F, C e D.

Figura 2. Os Incoterms publicados em 2020 pela ICC



Fonte: Top Brazil Log, 2020.

Cada grupo de Incoterm reúne os termos com aspectos em comum. O grupo E é caracterizado pela máxima responsabilidade por parte do importador. O grupo F é caracterizado pela transferência de responsabilidades quando a mercadoria é entregue ao transportador contratado ou indicado pelo importador. Por exemplo: Free on Board – FOB é um Incoterm muito utilizado no comércio internacional; nele o exportador deve deixar a mercadoria livre dentro do navio, onde as responsabilidades passam para o importador. Esse Incoterm é utilizado apenas no modal aquaviário. “O vendedor encerra suas obrigações e responsabilidades quando a mercadoria, desembarçada para a exportação, é entregue, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, ambos indicados pelo comprador, na data ou dentro do período acordado” (BRASIL, 2014).

O grupo C cobre os termos onde o exportador se obriga a contratar o transporte, entregando a mercadoria no porto ou armazém do importador, assumindo todos os custos e riscos até a conclusão dessa entrega. Por exemplo: Cost Insurance and Freight – CIF é um Incoterm onde o exportador arca com todos os custos do CFR mais a contratação do seguro da carga. Assim como o CFR, esse Incoterm é utilizado apenas no modal aquaviário. “Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado” (BRASIL, 2014).

Por fim, o grupo D, ocorre quando o exportador assume todos os riscos e custos para entregar a carga no local de destino, sendo o armazém, empresa ou fábrica do importador.

Dessa forma os Incoterms facilitam as negociações entre importador e exportador, deixando acordado e de forma clara quais são as responsabilidades e custos de cada parte no que se refere ao transporte e entrega da mercadoria.

2.2.4 Logística e Transporte Internacional

Dentro do comércio internacional, é preciso solucionar a necessidade de transporte das mercadorias, determinando qual é o melhor modal e rota a ser utilizado para o transporte da carga do ponto A ao B; assim, a logística internacional estuda os diversos caminhos e opções disponíveis para cada caso, a fim de trazer a solução mais eficiente. Segundo Faro (2010, p. 54), a logística aplicada a negócios pode ser entendida como o processo do fluxo comercial que envolve, de forma integrada, produção, armazenagem, transporte e distribuição de mercadorias, desde a origem até o destino final. A maneira como a logística é tratada pode representar um diferencial na disputa entre concorrentes.

Dentro do comércio internacional, há diferentes modais, ou seja, meios disponíveis para o transporte da mercadoria entre os países. O transporte marítimo é um dos mais utilizados no mundo, esse modal utiliza o navio como forma de transporte que, segundo Robles e Nobre (2016), navega em mares e oceanos ou águas interiores, como rios e lagos, e apresenta a maior capacidade volumétrica por veículo e por viagem. Há diversos tipos de navios para o transporte internacional, cada um com uma especificação para atender as necessidades das cargas e portos a serem atendidos (ROBLES; NOBRE, 2016). De forma mais detalhada, pode-se afirmar que o transporte marítimo:

(...) se caracteriza como um sistema composto de portos e seus equipamentos, da operação da tipologia do navio de navios e das características das cargas e de sua movimentação. Sua evolução se deu por inovações significativas, como a diversificação da tipologia de navios e para cargas a granel líquidas (petróleo e seus derivados) e sólidas (minério de ferro e produtos agrícolas) e a generalização do uso de containers para cargas secas e acondicionadas, com especialização na prestação de serviços (ROBLES; NOBRE, 2016).

Já o transporte aéreo está associado à movimentação de mercadorias de alto valor agregado, ou que tenha urgência de despacho e entrega, já que essa necessidade de menor tempo de entrega deve compensar o alto custo do frete, dependendo do peso e tamanho das mercadorias. Por exemplo, esse tipo de frete é mais utilizado, no mercado automobilístico, no transporte de peças, tanto para reposição quanto para a fabricação, já que em ambos os casos o material transportado é pequeno e tem grande urgência para ser recebido (ROBLES; NOBRE, 2016).

O grande fator que movimenta o mercado de frete aéreo é o tempo de transporte da origem ao destino, devido ao alto custo desse modal, e das restrições referentes ao peso, tamanho e tipo de cargas. A rapidez de entrega e a frequência de voos oferecidas pelas companhias aéreas faz com que alguns importadores optem por esse modal. Isso é evidenciado quando se compara o tempo gasto no transporte aéreo com o marítimo: “Um voo de São Paulo para Miami leva cerca de 8 horas, e um navio do Porto de Santos ao Porto de Miami pode demorar até 12 dias para chegar ao destino, dependendo do número de escalas programadas na rota” (ROBLES; NOBRE, 2016).

O transporte terrestre se apresenta como o mais utilizado na matriz de transporte doméstico do Brasil, em que há a predominância do modal rodoviário. Porém, nesse tipo de transporte também se encaixa o ferroviário, que se caracteriza como um meio de alta capacidade de transporte de carga, alto custo de implementação, custos operacionais relativamente baixos por unidade transportada e boa eficiência energética.

Dessa forma, as empresas podem escolher qual a forma mais eficiente de transporte para sua mercadoria, atentando para o fato de que nem todos esses modais estão disponíveis em todos os países do mundo. Há a necessidade de um estudo prévio, analisando as possibilidades, gastos e tempo, assim, culminando na escolha final, que pode conter um ou vários tipos de transporte.

2.2.5 Formas de Pagamento

Após a escolha da mercadoria, definição de Incoterm e modal de transporte, uma fase essencial do processo de importação é a escolha do método de pagamento. Dependendo da relação entre as partes do negócio, a confiança entre eles e as necessidades do exportador e importador, um método de pagamento deve ser acordado entre as partes, dessa forma:

As transações internacionais requerem que seja concedido prazos e condições de pagamento adequados às necessidades e aos interesses dos exportadores e importadores, uma vez que estes se constituem elementos fundamentais para o sucesso da venda e, conseqüentemente, a conquista e a fidelização do cliente importador (TRIPOLI; PRATES, 2016, p. 205-206).

Assim, é possível escolher uma entre as quatro modalidades de pagamento utilizadas no mercado internacional, sendo elas o pagamento antecipado, a remessa sem saque, a cobrança documentária e a carta de crédito.

Segundo Borges (2018), o pagamento antecipado ocorre quando o importador efetua o pagamento ao exportador antes do embarque da mercadoria. Isso significa que o pagamento é realizado na data acordada, o produto é expedido e então os documentos representativos da exportação são remetidos diretamente para o importador. O pagamento antecipado pode ser total ou parcial. A remessa sem saque ocorre quando o exportador, depois de embarcar a mercadoria, remete os documentos representativos da exportação diretamente ao importador, que, ao recebê-los, libera o produto na alfândega de seu país e, na data acordada, realiza o pagamento (BORGES, 2018).

Na cobrança documentária, Borges (2018) explica que o exportador entrega os documentos originais representativos da exportação a seu banco de preferência com as instruções de cobrança ao banco do importador, que pode ser à vista ou a prazo:

(...) o importador só obtém os documentos originais representativos da exportação quando efetua o pagamento ou dá o aceite na letra de câmbio, ou seja, assina o verso desse documento. Isso significa que o importador aceita (reconhece) que tem uma dívida para pagar ao exportador conforme as especificações contidas nas instruções de cobrança (valor, data de vencimento e local de pagamento) (BORGES, 2018, p. 207).

A carta de crédito é uma garantia bancária pela qual o banco que a emite (emissor) assume o compromisso de pagar o exportador (beneficiário). Dessa forma, o exportador tem a garantia de que, caso o importador não efetue o pagamento, o banco emissor o fará. Para que o emissor honre o pagamento, é necessário que o exportador cumpra as instruções contidas na carta de crédito, como: embarcar a mercadoria até a data prevista no porto designado para esse

fim, apresentar a documentação solicitada na carta de crédito, entre outras. Apesar de haver um custo maior devido às taxas cobradas pelos bancos pelos serviços e riscos tomados, há a garantia de recebimento do valor para o exportador (BORGES, 2018).

2.2.6 Documentos

Para realizar uma importação, são exigidos diversos documentos que garantem a segurança e legalização desse processo, e os principais são:

1) Fatura Proforma; 2) Fatura Comercial; 3) Conhecimento de Embarque – B/L; 3) Packing List; 4) Contrato de Câmbio; 5) Declaração de Importação (DI); 6) Declaração Simplificada de Importação (DSI); 7) Declaração única de Importação (Duimp); 8) Certificado de origem; e 9) Licença de importação – LI (BRASIL, 2020).

De acordo com Dias e Rodrigues (2013), a Fatura Proforma é um documento oficial enviado ao importador pelo exportador, quando houver uma manifestação de interesse pela primeira parte por um produto que está sendo oferecido pelo vendedor, sinalizando assim o início da negociação. Esse documento pode ser desde uma carta que contenha os principais elementos para ser considerada um documento até um contrato formal, semelhante a uma fatura comercial (BRASIL, 2020). Esse documento deve conter os seguintes elementos:

I) Denominação; II) Caracterização adequada do possível comprador ou destinatário; III) Descrição do produto; IV) Modalidade da venda (Incoterms); V) Condições de pagamento; VI) Quantidade do produto; VII) Preço do produto; VIII) Embalagem de apresentação e de transporte; IX) Volumes, caixas; X) Transporte internacional; XI) Seguro internacional; XII) Prazo de entrega; e XIII) Prazo ou validade da cotação (BRASIL, 2020).

A Fatura Comercial é um documento feito pelo exportador que formaliza a operação de compra e venda do produto. Esse documento é necessário para realizar o desembaraço aduaneiro pelo importador, devendo conter as seguintes especificações:

I) Modalidade de pagamento; II) Modalidade de transporte; III) Local de embarque e desembarque; IV) Número e data do conhecimento de embarque; V) Nome da empresa de transporte; VI) Descrição da mercadoria; VII) Nome da empresa de transporte; VIII) Descrição da mercadoria; IX) Peso bruto e líquido; X) Tipo de embalagem, número e marca de volumes; XI) Preço unitário e total; e XII) Valor total da mercadoria (BRASIL, 2020).

Além disso, segundo Dias e Rodrigues (2013), a Fatura Comercial é o documento necessário para realizar o desembarço aduaneiro da mercadoria e por isso ela é um dos documentos mais importantes.

O Conhecimento de Embarque é um documento que oficializa a contratação do meio de transporte da carga, sendo emitido pela empresa transportadora que assegura o recebimento do produto no país de origem e sua responsabilidade de entregá-lo no destino. Segundo Dias e Rodrigues (2013), a emissão desse documento é feita pela empresa de transporte em língua inglesa e ele é aceito pelos bancos como garantia do embarque da mercadoria no exterior. Esse documento deve conter: I) Nome e endereço do exportador e do importador; II) Local de embarque e desembarque; III) Quantidade, marca e espécie em volumes; IV) Tipo de embalagem; V) Descrição da mercadoria e códigos; VI) Peso bruto e líquido; VII) Valor da mercadoria; VIII) Dimensão e cubagem dos volumes; IX) Valor do frete; X) Forma de pagamento do frete; e XI) Condições em que a mercadoria foi embarcada. Além disso, os autores também apontam que o conhecimento de embarque é o único documento que da posse da carga à empresa ou pessoa física que estiver com seu nome nele consignado.

Dias e Rodrigues (2013) definem câmbio como a troca de moedas entre países, desse modo, o contrato de câmbio pode ser entendido como a formalização desse processo pelo importador, que visando arcar com os custos gerados pela compra de um produto ou serviço no exterior, compra moedas estrangeiras, pagando com moeda nacional, para enfiar ao exportador e assim liquidar sua dívida.

Ainda de acordo com Dias e Rodrigues (2013) a Declaração de Importação – DI é um documento-base do despacho de importação e contém diversas informações específicas da mercadoria importada, como informações tributárias, comerciais e fiscais, que serão utilizadas para o fechamento do contrato de câmbio e formulação dos impostos e taxas a serem pagos pelo importador. A Declaração Simplificada de Importação – DSI, assim como a DI, serve de base para o processo de despacho aduaneiro da mercadoria, porém, a DSI se enquadra no Regime de Tributação Simplificada, e de acordo com Caparroz (2021), esse regime é utilizado por mercadorias que não terão destinação comercial e que tenham valores superiores a US\$500,00 se limitando a US\$3.000,00, ou o equivalente em outra moeda. O autor também aponta que esse documento deve ter uma descrição detalhada dos bens importados e seus respectivos valores.

Além da DI e da DSI, um novo documento mais amplo foi criado para substituí-los no processo de despacho aduaneiro e para simplificar o processo de importação, a Declaração Única de Importação – DUIMP. Segundo o Portal Único de Comércio Exterior (2017), a

DUIIMP é um documento eletrônico que apresenta as informações aduaneiras, administrativas, comerciais, financeiras, tributárias e fiscais do bem que está sendo importado. Esse novo documento entrou em vigor em 1º de outubro de 2018 na fase piloto, promulgada pela Portaria Coana nº 77, de 26 de setembro de 2018.

O Certificado de Origem, segundo Dias e Rodrigues (2013), é um documento feito pelos exportadores que permite aos importadores obter vantagens comerciais com países integrantes da ALADI – Associação Latino-Americana de Integração e do Mercosul. O documento atesta a origem do produto que está sendo importado, e que ao ser enviado de países participantes dos grupos, dá ao importador a possibilidade de exigir sua emissão para aproveitamento de vantagens, como a redução ou isenção de impostos e taxas. Essas vantagens, segundo os autores, se dão por meio de percentuais incidentes sobre a alíquota do imposto de importação e a isenção do pagamento de despesas portuárias. Para obter o certificado de origem e poder aproveitar as vantagens fiscais, os produtos importados de membros da ALADI devem ter ao menos 50% de seu conteúdo produzido nacionalmente e para origem de países do Mercosul, essa porcentagem sobe para 60.

Conforme apontado pela página oficial do Governo Brasileiro, a Licença de Importação – LI é o documento que autoriza a realização da importação de um produto, por pessoa física ou jurídica, que esteja sujeito à anuência de órgãos como DECEX, ANVISA, INMETRO, entre outros órgãos anuentes, visando o cumprimento de normas legais e administrativas.

2.2.7 Tratamentos Administrativos

Para trazer qualquer tipo de mercadoria para o Brasil, na maioria das vezes a documentação básica basta, porém há tipos de cargas que necessitam de certificados e autorizações especiais, assim:

Como regra geral, as importações brasileiras estão dispensadas de controle administrativo (licenciamento), devendo os importadores tão-somente providenciar o registro da declaração de importação (DI) no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), com o objetivo de dar início aos procedimentos de despacho aduaneiro junto à Unidade Local da SRF onde se encontrar a mercadoria (BRASIL. 2020).

Porém, para algumas mercadorias, tais como produtos agrícolas e medicamentos, ou operações especiais tais como importações de material usado ou mercadorias originárias de países com restrições constantes de Resoluções da ONU, que estão sujeitas a controles

especiais, o Licenciamento da Operação de Importação deverá ser providenciado, também por meio do Siscomex, em regra, previamente ao embarque da mercadoria no exterior, sob pena de pagamento de multa por falta de LI ou por licenciamento deferido após o embarque da mercadoria (BRASIL, 2020).

Por exemplo, na importação de um veículo com NCM 8703.24.10, é necessário buscar autorização, documentação do IBAMA e, se necessário, do Ministério da Economia, Comando do Exército e Ministério da Defesa. Nesse caso, a autorização do Ibama é necessária para averiguar se o veículo segue as Instruções Normativas Ibama n° 25, de 07 de novembro de 2002, e n° 53 de 19 de novembro de 2011, relativas às emissões de poluentes e ruídos.

Outro órgão que deve ser consultado para a importação de veículos é o Ministério da Economia, a fim de averiguar se o veículo que está sendo importado é um automóvel usado, já que no Brasil, em geral, é proibida a importação de materiais usados, com algumas exceções previstas em lei, no caso dos automóveis usados. Quando se trata de veículos militares ou blindados, é necessário buscar autorização do Ministério da Defesa ou Comando do Exército, dependendo de cada caso.

Assim, estes e diversos outros órgãos conseguem trazer maior segurança e controle para as importações de mercadorias ao Brasil, cumprindo as leis e regras para legalização dos produtos e proteção à indústria nacional, agricultura e sociedade.

2.2.8 Despacho Aduaneiro

Como um dos últimos passos legais a serem cumpridos na importação de bens no Brasil, o despacho aduaneiro, que envolve a checagem da documentação, recolhimento de impostos e conferência da mercadoria, é uma etapa essencial para a liberação da carga para o importador:

Despacho de importação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro (art. 542 do Regulamento Aduaneiro). Toda mercadoria procedente do exterior, importada a título definitivo ou não, sujeita ou não ao pagamento do imposto de importação, deverá ser submetida a despacho de importação, que será realizado com base em declaração apresentada à unidade aduaneira sob cujo controle estiver a mercadoria (BRASIL. 2020).

O despacho aduaneiro de importação é processado com base em declaração. A declaração de importação, regra geral, é processada no Siscomex, por meio de Declaração de Importação – DI, Declaração Única de Importação – DUIMP ou Declaração Simplificada de

Importação – DSI Eletrônica. No entanto, existem exceções em razão da natureza da mercadoria, da operação e da qualidade do importador, em que o despacho de importação é processado sem registro no Siscomex por meio de Declaração Simplificada de Importação – DSI Formulário (BRASIL, 2020).

Entende-se como início do despacho aduaneiro o registro da DI, porém esse passo da importação pode ocorrer em diferentes ambientes, alterando os prazos e processos. Quando ocorre em zona primária, ou seja, primeira zona de contato com o exterior, podendo ser a parte interna de portos, aeroportos, recintos alfandegados e outras áreas demarcadas pela autoridade aduaneira com finalidade de carga e descarga de mercadorias provenientes do exterior, o despacho aduaneiro pode ocorrer em até noventa dias da descarga. Já quando a mercadoria é encaminhada para zona secundária, ou seja, toda a parte do território nacional que não compreende a zona primária, o despacho aduaneiro pode ocorrer em até quarenta e cinco dias após esgotar-se o prazo de permanência da mercadoria nos armazéns ou recintos alfandegados (BRASIL, 2020). Ainda:

O despacho de importação deverá ser iniciado em (art. 546 do Regulamento Aduaneiro):

1. até noventa dias da descarga, se a mercadoria estiver em recinto alfandegado de zona primária;
2. até quarenta e cinco dias após esgotar-se o prazo de permanência da mercadoria em recinto alfandegado de zona secundária;
3. até noventa dias, contados do recebimento do aviso de chegada da remessa postal (BRASIL, 2020).

Ainda de acordo com a legislação, após o registro da DI, a mercadoria será submetida a análise fiscal, assim passando pela parametrização, que selecionará um dos canais abaixo a ser seguido:

Verde, pelo qual o sistema registra o desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental e a verificação física da mercadoria. A DI selecionada para canal verde, no Siscomex, poderá ser objeto de conferência física ou documental, quando forem identificados elementos indiciários de irregularidade na importação, pelo AFRFB responsável por essa atividade;

Amarelo, pelo qual deve ser realizado o exame documental e, não sendo constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, dispensada a verificação física da mercadoria. Na hipótese de descrição incompleta da mercadoria na DI, que exija verificação física para sua perfeita identificação com vistas a confirmar a correção da classificação fiscal ou da origem declarada, o AFRFB pode condicionar a conclusão do exame documental à verificação física da mercadoria;

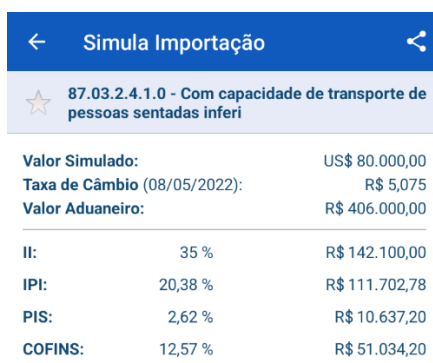
Vermelho, pelo qual a mercadoria somente é desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação física da mercadoria; ou

Cinza pelo qual deve ser realizado o exame documental, a verificação física da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificar indícios de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria (BRASIL, 2020).

Por fim, o último passo antes da efetiva liberação da mercadoria para o importador ou seu representante legal. O desembaraço aduaneiro é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. É com o desembaraço aduaneiro que é autorizada a efetiva entrega da mercadoria ao importador e é ele o último ato do procedimento de despacho aduaneiro (BRASIL, 2020). Assim, o importador deve pagar para a RFB os tributos referentes aos quais a mercadoria foi classificada no NCM como, por exemplo, o NCM 8703.24.10, referente a um veículo com cilindradas superiores a 3000 cm³, onde o importador deve quitar as responsabilidades pagando os impostos devidos.

Como base para o cálculo dos impostos, a RFB utiliza o valor aduaneiro, que é previsto pelo acordo AVA-GATT, estabelecendo seis formas de valorar a mercadoria, porém, “(...) na maioria das vezes, o valor aduaneiro da mercadoria é encontrado a partir do seu valor FOB – Free on Board, acrescido dos valores do frete e seguro internacionais, convertendo-se esses valores para reais, por meio da taxa de câmbio do dia do registro da importação” (BRASIL, 2020).

Figura 3. Simula Importação



← Simula Importação		
★ 87.03.2.4.1.0 - Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferi		
Valor Simulado:		US\$ 80.000,00
Taxa de Câmbio (08/05/2022):		R\$ 5,075
Valor Aduaneiro:		R\$ 406.000,00
II:	35 %	R\$ 142.100,00
IPI:	20,38 %	R\$ 111.702,78
PIS:	2,62 %	R\$ 10.637,20
COFINS:	12,57 %	R\$ 51.034,20

Fonte: Aplicativo Importador, 2022.

Com o cumprimento desses requisitos, a mercadoria fica disponível para a retirada pelo importador ou representante legal. Ao apresentar a documentação necessária, o importador pode retirar a carga e seguir com o transporte para sua empresa, armazém ou local desejado.

2.3 IMPORTADORAS INDEPENDENTES

2.3.1 Diferença entre Concessionárias e Importadoras Independentes

Conforme o artigo 1º e o primeiro inciso do artigo 2º da Lei nº 6.729/79 (BRASIL, 1979), concessionárias são empresa responsáveis pela distribuição de veículos através da concessão comercial realizada por uma produtora de veículos, a qual conforme o artigo 2º da lei nº 6.729, são empresas industriais que realizam a fabricação ou montagem de veículos automotores. Nesse modelo, a concessionária se compromete a comercializar os veículos fabricados pela marca concedente, tendo o direito também de comercializar veículos de outras marcas. Porém na prática, as concessionárias se limitam a venda de veículos novos da marca que representam, e no caso de veículos usados, eles também trabalham com outras marcas.

No caso da importação de veículos, além das vendas realizada pelas concessionárias, que como apresentado anteriormente mantém uma relação com os fabricantes de veículos através da concessão comercial, há lojas que realizam esse processo de forma independente e são conhecidas como “importadoras independentes”. Como o nome sugere, essas empresas realizam o processo de importação de veículos sem ter um contrato de concessão com uma fabricante de automóveis, por isso não são limitadas a trabalhar com uma marca específica.

2.3.2 Definição e Processos Básicos de Importadoras Independentes

Por não serem representantes de uma marca, as importadoras independentes têm a liberdade de trabalhar com os veículos que desejarem, porém precisam comprar os carros diretamente do exterior, uma vez que não apresentam uma relação comercial estabelecida com as fabricantes dos veículos, e por esse motivo não tem um fornecedor direto para suprir suas necessidades. Já as concessionárias, ao desejarem importar um veículo, realizam uma solicitação diretamente para as fábricas, ou como ocorre na maioria dos casos, quando há um lançamento de um veículo, a própria fábrica estabelece junto aos concessionários de diversos países uma quota de veículos, com base em sua capacidade comercial, assim como o apresentado no terceiro tópico do artigo 7º da Lei 6.729 (BRASIL, 1997).

Desse modo, conforme o proposto pela Associação Brasileira dos Consumidores Importadores – ABRACI (2018), as importadoras independentes tendem a trabalhar com estoques reduzidos ou sem ter estoque, para não gerar custos sem haver a garantia real da venda do carro, realizando a compra dele apenas quando surgir a demanda através da encomenda de um consumidor, ou quando a empresa entender que há uma viabilidade financeira para importar um carro sem estar vendido, por alguma demanda suprimida no mercado nacional.

Para realizar esse processo de importação, a compra dos carros é feita em uma relação varejo x varejo, aonde a importadora independente compra o veículo na concessionária da marca que tenha o carro desejado, portanto, quando há uma encomenda de um carro para uma empresa que realiza a importação independente no Brasil, ou a empresa entende que existe uma demanda por um modelo específico. Nesse caso, ela realiza uma cotação no exterior, buscando lojas de confiança que tenham em seus estoque o carro no modelo e especificações desejadas, sendo esse processo de busca mais comum na Europa ou nos Estados Unidos.

Encontrando um veículo que satisfaça a demanda, a importadora independente realiza sua compra na loja, atuando como o comprador final e realiza sua revenda para o cliente, posteriormente à importação para o Brasil. A importadora pode atuar também como assessora do próprio cliente para que ele faça a compra em seu próprio nome, realizando uma importação para pessoa física. Assim, a empresa que realiza importação independente auxilia o comprador com todos os trâmites burocráticos da operação, em troca do pagamento de uma comissão, como a habilitação do cliente para acesso dos sistemas informatizados da Receita Federal, conforme a Portaria Conjunta COANA/COTEC n 61 de 26 de julho de 2017 (BRASIL, 2017) e a habilitação do cliente para atuar com o comércio exterior, conforme a Instrução Normativa RFB n 1984 de 27 de outubro de 2020 (BRASIL, 2020). Assim, os dois processos de importação são semelhantes, porém ambos possuem vantagens e desvantagens para o consumidor final e para as importadoras independentes.

2.4 INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

2.4.1 História

A indústria automobilística brasileira vem se consolidando e transformando desde o século XX, como um reflexo internacional e reação de suas influências e impactos. Criado na Europa em 1885, o automóvel foi projetado pelos engenheiros alemães Karl Benz e Gottlieb Daimler, como os primeiros automóveis movidos a combustão interna, dando início ao nascimento da indústria automobilística mundial (DAIMLER, 2015).

Como reação a esse estímulo, o primeiro automóvel introduzido no Brasil foi importado por Santos Dumont e seu irmão, Henrique Santos Dumont, na capital de São Paulo, no ano de 1901 (MELO, 2008; TOLEDO, 2015), causando grande espanto e admiração na população que

nunca havia visto máquina como tal. Por consequência, a atenção dos membros das elites foi atraída e, influenciados por Dumont, importaram novos veículos.

Segundo Nascimento (2016), motivado pela quantidade de veículos importados ao Brasil e a necessidade de escoamento da produção resultada de uma política pautada no café, Henry Ford, fundador da Ford Motor Company e revolucionário da automobilística com o sistema de produção em série, instala uma subsidiária da Ford, em 1919, nascendo a primeira montadora de automóveis do país. Em seguida, em 1925, instalou-se a segunda, da General Motors, ambas em São Paulo (GONÇALVES, 1966). As atividades de suas filiais, que eram controladas por suas empresas matrizes localizadas nos Estados Unidos da América, expandiram-se rapidamente, gerando um impacto significativo na economia nacional.

No governo Kubitschek, em 1956, com seu “Plano de Metas”, que foi implantada a indústria nacional automobilística, na cidade de São Bernardo do Campo – SP, como decorrência dos investimentos diretos nos setores de transportes, siderúrgico, de energia e refino de petróleo (NASCIMENTO, 2016). A partir de 1957, muitas facilidades foram criadas para a expansão e consolidação da indústria automotiva brasileira (ELIAS; TELLES, 2015). Nesse período, começaram a ser fabricados os primeiros modelos de carros em território nacional, a Romi-Isetta e a DKW Universal (CONTESINI, 2016; HERNANDES, 2016; PEREIRA, 2016). Juscelino também, através de seu plano de metas, fechou o mercado para a importação, com o pretexto de incentivos financeiros às empresas.

Apenas na década de 1990, período em que o mundo passa a presenciar de perto a globalização do comércio, o aumento do interesse por novos desenvolvimentos tecnológicos e o aumento das importações, o Brasil volta a realizar importações de automóveis e estimular à instalação de novas fábricas no Brasil pelas montadoras (SILVA, 2003).

2.4.2 Panorama Atual do Mercado Automobilístico Brasileiro

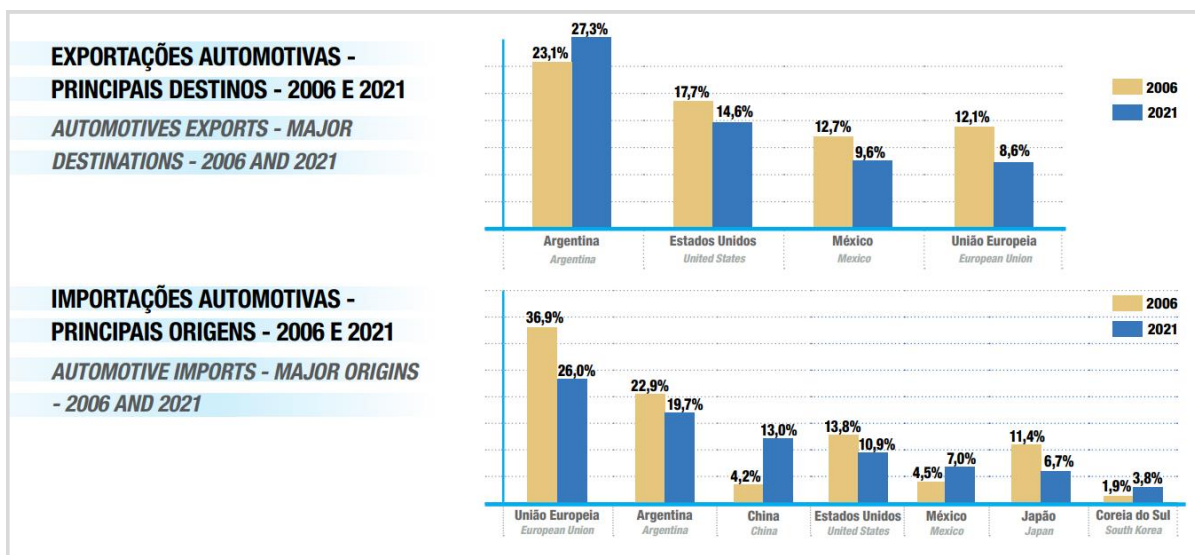
Segundo anuário da FENABRAVE, em 2020 existiam cerca de 7300 concessionárias de veículos automotores no Brasil, localizadas em cerca de 1050 municípios do país e gerando, diretamente, cerca de 300 mil empregos. Segundo o mesmo anuário, o Brasil é o 7º país do mundo com a maior frota de automóveis. Além disso, segundo dados atualizados pela ANFAVEA, em 2022 constatou-se uma queda da capacidade do parque fabril automotivo do país para cerca de 4,5 milhões de autoveículos, tornando-se o 9º maior produtor mundial do ramo. Segundo a nota do DIEESE, também é possível concluir que a grande importância do

setor automotivo brasileiro se dá somente no cenário interno, visto que a participação nacional na produção mundial de veículos produzidos foi de somente 3,29% em 2019.

Além disso, conforme relatório anual da Anfavea divulgado em 2022, a indústria automobilística do Brasil teve um faturamento em 2020 de cerca de 39,6 bilhões de dólares, uma retração de 33% em relação ao faturamento de 2019, reflexo da pandemia de COVID-19, e, gerou cerca de 62,5 bilhões de reais em tributos de maneira direta. Segundo o mesmo relatório, o setor correspondeu a cerca de 2,5% do PIB nacional no ano de 2019. O relatório também informa que o país possui cerca de 27 fabricantes de autoveículos (elencadas nas páginas 18, 19 e 20 do anuário em anexo), com 57 unidades industriais instaladas no país. Estima-se que a produção acumulada de veículos em território nacional, de 1957 a 2021, foi de cerca de 88,7 milhões de veículos produzidos.

Também segundo o relatório anual da Anfavea, em 2021, a indústria automobilística brasileira, incluindo autopeças, exportou cerca de 15,4 bilhões de dólares e importou cerca de 24 bilhões de dólares. Dessa forma, o setor apresentou uma corrente de comércio de cerca de 39,4 bilhões de dólares, com um déficit na balança comercial de cerca de 8,6 bilhões de dólares. O relatório também relata que o Brasil, em 2021, exportou cerca de 376,4 mil unidades de automóveis, tendo como principais destinos Argentina e Estados Unidos.

Figura 4. Principais destinos e origens das exportações e importações automotivas brasileiras



Fonte: Anfavea, 2022.

Segundo a FENABRAVE (2022), as 5 montadoras com maior relevância nos emplacamentos de carros no Brasil em 2021 e suas respectivas porcentagens nos

emplacamentos totais do ano foram: Fiat (21,83%), Volkswagen (15,31%), General Motors (12,26%), Hyundai (9,33%) e Toyota (8,76%). Essas 5 montadoras, somadas, foram responsáveis por cerca de 67% dos carros novos emplacados no país no ano de 2021.

2.5 VEÍCULOS DE LUXO

2.5.1 Luxo e Bens de Luxo

“Luxo” é uma palavra que representa bens ou serviços com valores perceptíveis grandiosos, como qualidade, e preços demasiadamente elevados, que são capazes de agregar status e exclusividade ao produto e a quem o consome, uma vez que está atrelado a um patamar social. Inicialmente destinados exclusivamente à nobreza, os itens de luxo passaram a ser bens de consumo adquiríveis a partir da Revolução Industrial e da burguesia (CYPRIANO, 2015), seguindo neste modelo até hoje, sendo que são acessíveis somente a uma pequena parte da população, apesar de serem almejado por muitos (SILVA, 2013).

Para Berry (1994), o luxo vai além do necessário, algo supérfluo como o desejo por um bem “refinado”, que é ao mesmo tempo exclusivo, caro e raro. Allérès (1992, p. 79) retrata o luxo como “o luxo reservado às classes dominantes, aquelas que são elegantes e de bom gosto, onde esse luxo torna-se uma instituição e referência, oferecendo uma imagem exata de uma sociedade hierarquizada e de um poder absoluto.” Desta forma, Lipovetsky retrata:

Os objetos têm seus valores simbólicos e sua consumação é muitas vezes de competição, de status. Em numerosos casos, a compra de um determinado carro, de uma segunda residência ou de artigos de griffe exprimem uma vontade explícita de se diferenciar socialmente. Assim, os produtos de luxo são sempre valorizados e procurados, mostrando a persistência de códigos de diferenciação social pelo uso de determinados produtos (...). Nós consumimos, através de objetos e marcas, pelo dinamismo, poder, elegância, virilidade, feminilidade, refinamento, segurança e tantas outras imagens que influenciam nossas escolhas (LIPOVETSKY, 1987, p.205-206, apud BARTH, 1996, p.24).

Isto posto, os chamados artigos de luxo ou bens de luxo são produtos e serviços considerados como “um produto melhor, superior, mais duradouro, mais bem acabado, mais bonito” (SCHWERINER, 2005), aliado às condições necessárias de limitação, raridade, forte identidade, apelo aos sentidos, preço indicando valor agregado e desejado, com um público-alvo elitizado, segundo Galhanone (2005). Pode-se encontrar objetos associados à essas características produtos como artigos de vestuário, carros, experiências como viagens, entre

outros. Ainda de acordo com Galhanone (2005), é possível até mesmo agrupar tais bens em função de seus benefícios, como, por exemplo, produtos para embelezamento pessoal, produtos de ambientação e conforto, e produtos de lazer. Neste caso, em todos esses tipos de produtos percebe-se dimensões já levantadas: imagem social e status; prazer pessoal e experiência.

2.5.2 Comportamento do Consumidor de Luxo no Brasil

O comportamento do consumidor é definido por Solomon (2016, p. 6) como “o estudo dos processos envolvidos quando indivíduos ou grupos selecionam, compram, usam ou descartam produtos, serviços, ideias ou experiências para satisfazer necessidades e desejos”. Tal estudo é importante para facilitar a compreensão e o acesso aos potenciais clientes.

Segundo Cypriano (2015), o mercado de marcas de luxo consiste em consumidores dispostos a comprar um produto de preço elevado que possua ótima qualidade, exclusividade e validem ou deem certo status social, enquanto estes consumidores destacam-se na hierarquia social, em uma sociedade composta por classes regidas com base em posses e suas aparências.

Movimentando bilhões de reais em receitas todos os anos, o mercado de luxo brasileiro é dominado por consumidores locais, sendo o contrário da maioria dos países, em que tais vendas são realizadas, em maior parte, através de turistas. Para isso, a adaptação ao comportamento dos consumidores nacionais foi elemento necessário e fundamental, como o oferecimento de formas de pagamento facilitadas, além dos tratamentos especiais (BORGES, 2020), como por exemplo, tratamentos que reconhecem as sensações, o afeto e a necessidade de pertencimento que o brasileiro possui, como serviço personalizado e cuidado com cliente, característica muito presente na atividade do luxo brasileira, assim como o surgimento da categoria premium. As marcas de luxo tiveram que aprender a realizar um movimento de democratização, tornando-as mais acessíveis, não pelo preço, mas pelo acesso.

Uma pesquisa do Instituto Ipsos juntamente com a Luxury Marketing Council sobre o Perfil do Consumidor de Luxo no Brasil, mostrou que o luxo estaria se distanciando da ostentação e se tornando mais íntimo. Segundo a pesquisa, 88% dos 800 entrevistados apontaram que a relação desejada nestes produtos seria, principalmente, em razão da qualidade, autenticidade e a experiência com a marca. A pesquisa mostra também que os automóveis são os produtos de luxo mais consumidos no Brasil, citados por 64% dos entrevistados, seguido por roupas e joias (TERRA, 2009).

2.5.3 Mercado de Automóveis de Luxo no Brasil

No Brasil, o mercado de luxo movimentou R\$ 26 bilhões no ano de 2019, segundo um estudo sobre luxo feito pela Consultoria Euromonitor Internacional, que também faz uma previsão de que deverá crescer para R\$ 29 bilhões até o ano de 2023 (O GLOBO, 2019). Ainda de acordo com a Euromonitor, dos R\$ 26 bilhões movimentados, R\$ 14 bilhões foram somente atribuídos em veículos de luxo. Dados da Bain & Company revelam que, a nível mundial, o segmento automobilístico possui a maior porcentagem das vendas dentre todas as categorias de produtos do segmento de luxo, arrecadando cerca de 550 bilhões de euros no mesmo ano de 2019. A Euromonitor declara que:

O mercado de luxo latino-americano está sujeito ao crescimento nos próximos anos por conta do aumento do consumo da classe média urbana mais abastada, considerada a fatia da população sujeita ao maior crescimento ao longo de cinco anos, com rendas familiares entre R\$ 8.000,00 e R\$ 15.000,00 reais mensais. No entanto, o segmento de luxo na América Latina enfrenta alguns problemas, como a desigualdade social que cria grandes desequilíbrios de renda, os níveis elevados de taxaço na importação de produtos e os altos índices de violência, que limitam o potencial de expansão dos pontos de venda, ficando restritos a regiões privilegiadas (BORGES, 2020, p. 16).

A relevância do mercado de artigos de luxo na economia brasileira pode ser notadamente observada através do setor automobilístico, no qual, enquanto a maioria dos setores econômicos resultaram em prejuízos. Segundo o jornal O Tempo, em 2020 estabelecimentos registraram altas de vendas entre 30% a 100% em automóveis que ultrapassam o valor de R\$ 400 mil (ROCHA, 2020). Como relata Silva (2013), dentro desse universo do luxo há diversos setores industriais, os quais possuem em comum apenas o pertencimento a marcas reconhecidas e prestigiadas globalmente.

Tem-se atualmente no Brasil um mercado de luxo tradicional que continua em expansão com diferentes abordagens do luxo, o qual movimenta potencialmente o país através de recursos financeiros, além de gerar empregos e renda.

2.5.4 Panorama de Algumas Marcas de Carro de Luxo no Brasil

A Porsche, montadora de veículos de luxo sediada na Alemanha, vem apresentando uma evolução em suas vendas no Brasil. Segundo relatório da ABEIFA (2022), à qual a Porsche é filiada, a marca teve um aumento no emplacamento de seus veículos de 26,1% em 2021, comparado ao ano de 2020. A marca emplacou 3088 veículos de janeiro de 2021 a dezembro

de 2021. Um de seus modelos mais vendidos, o Porsche 911, possui versões que, segundo o site oficial da marca, vão de R\$ 709.000,00 a R\$ 1.559.000,00. Esse modelo em específico, em 2021, teve 859 emplacamentos, uma alta de cerca de 13% comparado a 2020.

A montadora inglesa Land Rover é outra marca de veículos de luxo que vem aumentando suas vendas no Brasil nos últimos anos. Conforme relatório da ABEIFA (2022), a empresa emplacou, em 2021, 3.447 unidades que foram importadas, um aumento de 16,3% quando comparado ao valor referente a 2020. Além disso, a Land Rover possui fabricação de modelos em território nacional, e, emplacou 1.720 unidades fabricadas no Brasil em 2021, um aumento de 3,9% comparado a 2020.

Outra empresa que vem aumentando suas vendas no mercado de luxo brasileiro é a BMW, fabricante de automóveis alemã. Segundo a FENABRAVE (2022), a empresa em março de 2022 ocupou a 12^o posição entre as marcas que mais emplacaram automóveis no Brasil, um salto de duas posições comparado ao mesmo período de 2021 (14^a). O aumento de unidades emplacadas foi de cerca de 8%, saltando de 1.142 unidades emplacadas em março de 2021 para 1.234 em março de 2022. A BMW, assim como a Land Rover, possui fábrica em território brasileiro, constituindo assim algumas das poucas fábricas de automóveis de luxo no Brasil.

Nos últimos anos, o mercado de luxo automotivo brasileiro também vem atraindo empresas que não possuíam operação comercial no Brasil. A Aston Martin, fabricante britânica anunciou em março de 2021 a abertura de uma representante oficial da marca no país. Pouco mais de um ano depois, em 2022, a marca inaugurou sua loja oficial no Brasil, na cidade de São Paulo (SP). Essa inauguração, segundo o presidente da Aston Martin São Paulo, Henry Visconde, visa ajudar a marca a ganhar força no mercado brasileiro de carros esportivos e de luxo. A empresa emplacou em março, segundo relatório mensal emitido pela ABEIFA (2022), 3 unidades do modelo Vantage F1, modelo que possui valor estimado de 2,5 milhões de reais, segundo portal especializado da UOL (2021).

Outra marca que iniciou operações comerciais no mercado brasileiro nos últimos anos foi a McLaren. Segundo o site oficial da marca no Brasil, a primeira e única concessionária da marca no país, a McLaren São Paulo, foi inaugurada em 2018. A empresa emplacou, em 2021, segundo relatório da ABEIFA (2021), 16 unidades. Dentre elas, estão 9 unidades do modelo 765LT, que segundo portal especializado da Globo, possui preços a partir de 5 milhões de reais.

A Ferrari, marca italiana, é outra montadora que possui relevância no mercado brasileiro de carros de luxo. A marca emplacou, em 2020, 30 veículos em território nacional, segundo o relatório anual de emplacamentos da Abeifa de 2020. O modelo mais negociado pela marca no

ano de 2020 foi a F8 tributo, que teve 9 unidades emplacadas e custava em 2020 cerca de 3,5 milhões de reais, segundo portal especializado da Globo.

A Lamborghini, fabricante italiana de automóveis de luxo, também possui relevância no mercado nacional de luxo. Segundo a ABEIFA (2021), no ano de 2020 a marca emplacou 20 unidades, sendo que o modelo mais negociado foi o Urus, que teve 11 unidades negociadas em 2020, e, segundo portal especializado da Uol, possui valor estimado em 2,5 milhões de reais.

Outras marcas de veículos de luxo também possuem operação comercial no Brasil, porém com menor relevância em quesitos de número de emplacamentos. É o caso da Rolls Royce, que possui unidade comercial na cidade de São Paulo e negocia modelos como o Cullinan, que custa cerca de 4,6 milhões de reais, segundo portal especializado da Globo (2020). Segundo a ABEIFA (2021), a marca inglesa emplacou, em 2020, 3 unidades de seus carros no Brasil.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta seção apresenta os procedimentos metodológicos utilizados no decorrer do trabalho, versando sobre o método de pesquisa, forma de coleta e análise dos dados.

O objetivo deste estudo é compreender os principais desafios enfrentados pelas empresas que realizam importações independentes de veículos de alto valor agregado no Brasil. Ao buscar entender quais são esses desafios, o estudo tem como base a percepção que as empresas que atuam nesse mercado têm em relação a eles. Devido a importância da compreensão do ponto de vista, das percepções e das vivências de quem atua nesse segmento, o método de pesquisa utilizado será qualitativo, que segundo Robert E. Stake (2011), pode ser entendido como uma forma de pesquisa que tem como pano de fundo a percepção e compreensão humana. Assim, segundo Godoy (1995), há o envolvimento de dados descritivos formulados pelos participantes da situação estudada, através de seus pontos de vista.

De acordo com Godoy (1995), esse método de pesquisa apresenta algumas características comuns a todos os trabalhos:

- 1) O ambiente natural é a principal fonte de dados, por isso, o contato direto do pesquisador com o ambiente é importante;
- 2) O pesquisador é um instrumento fundamental para analisar e interpretar os dados coletados;
- 3) A pesquisa qualitativa deve descrever os dados coletados;
- 4) O pesquisador deve se preocupar com o significado dado à situação estudada, pelas pessoas que participam dela;
- 5) Os pesquisadores utilizam sua intuição na análise dos dados. Assim pode-se observar o foco da pesquisa qualitativa em analisar uma situação através da perspectiva das pessoas ou do grupo (GODOY, 1995).

Além da pesquisa realizada ser descritiva, o que é uma característica do método qualitativo, a pesquisa também será exploratória. Esse método, segundo Henriques e Medeiros (2017), visa desenvolver conceitos ou ideias para então formular-se problemas e hipóteses mais precisas e isso se deve aos temas de pesquisa em que esse método é utilizado, os quais segundo os autores, foram pouco explorados ou estudados.

O estudo utiliza de dados coletados de forma primária e secundária. De acordo com Richardson (1999), os dados primários são os que possuem relação direta com os fatos em análise. Dessa forma, dados que são coletados especificamente para atender aos fins de uma pesquisa são considerados como dados primários, e, esses dados podem ser obtidos através de instrumentos como a entrevista. Ainda segundo Richardson (1999), os dados secundários são aqueles que não possuem uma relação direta com o fenômeno registrado, portanto, foram produzidos para outro fim, não tendo uma ligação direta com o presente estudo a ser realizado.

Esses dados são obtidos através de instrumentos como artigos não científicos, entrevistas concedidas a veículos de comunicação, como jornais e revistas, palestras e matérias institucionais das próprias empresas. Dessa forma, a diferença percebida entre dados primários e secundários está na relação deles com o estudo corrente. Dados primários possuem ligação direta com o estudo, já dados secundários possuem ligação indireta.

Optou-se por utilizar uma associação entre dados coletados de forma primária e secundária pois, em consonância com Richardson (1999), relatos de fontes secundárias possuem informações que podem enriquecer os relatos obtidos de forma primária. Desta forma, um estudo que mescle informações primárias e secundárias, realizando uma triangulação de fontes de coleta de dados, torna-se uma opção de pesquisa mais completa e robusta. Biolchini et al. (2005) salientaram que estudos secundários e estudos primários são complementares entre si. Dessa forma, o grupo define ambas as formas de coletas de dados para serem usadas no presente estudo.

Em relação ao instrumento utilizado para coletar dados primários, a entrevista foi escolhida pois esta ferramenta pode ser usada quando se há a necessidade de obter dados não encontrados em outros registros e documentos (CERVO; BERVIAN; SILVA, 2007). Dessa forma, ela se faz fundamental para o estudo, haja vista a limitação de informações a respeito da importação de veículos de luxo.

Assim, para coletar mais informações a respeito das importações, o protocolo de entrevistas foi formulado com base nos quatro pilares da revisão de literatura: 1) Sistemática de Importação; 2) Importadoras Independentes; 3) Indústria Automobilística no Brasil; e 4) Veículos de luxo. Além das quatro dimensões da revisão de literatura, o protocolo de entrevista, apresentado no anexo I, também foi formulado com base nos objetivos específicos do projeto, visando respondê-los de forma assertiva, utilizando o conhecimento de pessoas que atuam diretamente no mercado de importação independente de veículos de luxo no Brasil. O quadro 2 demonstra essa amarração. Como as questões formuladas não se referem a informações pessoais ou dados das empresas entrevistadas, não tendo nenhuma questão sensível a elas, não houve a necessidade de apresentar o protocolo de entrevista ao Comitê de Ética da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Quadro 2. Objetivos, protocolo e pilares de revisão de literatura

Objetivos Específicos	Protocolo de Entrevista (PE)	Pilares da revisão de literatura (PRL)
1- Mapear os principais marcos legais que orientam a importação de veículos de luxo no Brasil.	PE3	PRL1; PRL3; PRL4
2- Identificar as potenciais barreiras operacionais, notadamente as logísticas e de transporte internacional, envolvidas na importação independente de veículos de luxo no país.	PE2; PE4; PE5; PE6	PRL1; PRL2; PRL3
3- Levantar os potenciais entraves financeiros, notadamente relacionados a formas de pagamento, incidência tributária e câmbio, contidos na importação independente de veículos de luxo no país.	PE7; PE8; PE9	PRL1; PRL2; PRL3
4- Compreender as especificidades relativas ao tratamento administrativo e despacho aduaneiro da importação independente de veículos de luxo no país.	PE10; PE11; PE12	PRL1; PRL3

Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

Para a realização das entrevistas, foram pré-definidos de forma não randômica, potenciais sujeitos que atuam no mercado de importação independente de veículos de luxo, sendo eles pessoas jurídicas que prestam assessoria para esse processo, pessoas físicas que trabalham em importadoras independentes e que sejam responsáveis pela realização da importação e donos de importadoras independentes, mediante a aceitação dessas partes. Essa predefinição foi realizada com base em pesquisas na internet e em redes sociais.

Quadro 3. Potenciais sujeitos do mercado de veículos de luxo

Sujeitos	Justificativa
Paíto Motors	Importadora independente mais conhecida do Brasil e responsável pelos maiores veículos de luxo, assim como os mais caros, importados para o país.
Toys for Boys	Importadora independente de veículos de luxo, responsável por trazer ao Brasil exemplares limitados mundialmente além de importar peças e acessórios.
Kimon Dohme	Uma das principais pessoas envolvidas em assessoria e importação de veículos de luxo para o Brasil, sendo responsável pela importação do carro mais caro em território nacional.
Direct Import	Empresa reconhecida no mercado, com 13 anos de experiência na importação de veículos e 400 entregas realizadas.

Albuquerque Comex	Com 21 anos de experiência e mais de 1100 importações bem sucedidas essa empresa se destaca pelo volume transacionado e pela sua presença no exterior com um escritório em Miami, FL.
DPR Trading	Sediada em Miami, FL e com bases operacionais no México, no Canadá e na Alemanha, a empresa tem presença em diversos mercados, o que facilita a pesquisa pelas melhores oportunidades para a importação de veículos de luxo.

Fonte: Elaborada pelos autores, 2022.

Em conformidade com Godoy (1995), são examinados materiais de várias naturezas, que podem não ter recebido um tratamento analítico ou que podem ser reanalisados, gerando novas inferências. Esta busca denomina-se “pesquisa documental”. No presente estudo, é realizada uma pesquisa documental em materiais institucionais, disponíveis publicamente, publicados em forma digital ou física, produzidos pelas próprias empresas atuantes no mercado de importação de veículos de luxo, buscando informações relevantes sobre este processo.

São obtidos, também, dados para análise através dos meios oficiais das principais associações do setor. Em conformidade com Luchmann (2011), associações podem ser denominadas como grupos e organizações estruturadas, com articulação e redes estabelecidas, cujos membros compartilham identidades e possuem interesses comuns. Na indústria automobilística brasileira, três das principais organizações são a ANFAVEA, a FENABRAVE e a ABEIFA. Essas associações divulgam periodicamente, através de meios oficiais, documentos a respeito da atividade de importação de veículos de luxo.

Além disso, são analisados materiais jornalísticos, bem como jornalismo especializado de revistas. De acordo com Temer (2007), as matérias jornalísticas possuem a notícia como produto, mas, diferentemente destas que são factuais, trata-se de textos com caráter informativo ao público que a consome, orientando-o e esclarecendo-o quanto a interesses humanos e situações. As revistas surgem para atenderem certo assunto especializado à determinado segmento social, discutindo detalhadamente os temas abordados (BERGER, 2011).

Os “blogs” jornalísticos são outra ferramenta de coleta de dados utilizada. Como aponta Gomes (2005), os “blogs” ou *weblogs*, são uma ferramenta em que os chamados “posts”, ou seja, publicações, são atualizados com frequência diária ou semanal, podendo ser pessoais, científicos, jornalísticos, de autores individuais à autores institucionais, tratando dos mais diversos assuntos. Os vídeos também são utilizados como ferramenta de apoio, uma vez que diversas matérias e conteúdos podem ser obtidos através da comunicação audiovisual, auxiliando a obtenção de informações em tempo real (PAZZINI; ARAÚJO, 2013).

Por fim, de acordo com Monteiro, Pajaú e Barroso (2016), leis, combinadas com outros artefatos de pesquisa, possuem o poder de esclarecer questionamentos a respeito de determinados fatos, bem como constituem um documento de prova legalmente instituído. Desta forma, no presente estudo, são consultadas leis e outros documentos legais, através dos meios oficiais do governo.

Quadro 4. Tipos de dados e instrumentos de coleta

Tipos de dados	Instrumentos de coleta
Primários	Entrevista semi-estruturada
Secundários	Materiais institucionais; Documentos das associações de setor; Materiais jornalísticos; Vídeos; "Blogs"; Leis.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

Os dados primários e secundários obtidos são analisados com uma análise de conteúdo que busca enriquecer a tentativa exploratória, de forma a aumentar a propensão à descoberta. Conforme Bardin (1977), essa categorização é uma forma de classificar elementos construtivos em categorias, através da análise, diferenciação e reagrupamento em critérios estabelecidos por classes em que são identificados elementos semelhantes. Desta forma, as mensagens obtidas através dos dados são manipuladas de forma a evidenciar indicadores que tragam inferências a respeito da realidade da importação independente de veículos de luxo realizada no Brasil. Nesta análise de conteúdo, a mensagem poderá ser categorizada em uma ou mais dimensões de análise. Posteriormente, no presente estudo, são criadas categorias de análise, que permitem obter conhecimentos a respeito do tema estudado nesta pesquisa. Abaixo os dados primários (quadro 5) e secundários (quadro 6) utilizados nesta pesquisa são apresentados:

Quadro 5. Entrevistas realizadas

Entrevistas	Resumo
ENT.1	Especialista de mercado que trabalha em uma empresa do setor na importação independente de veículos de luxo para o Brasil. Apresentou como é realizado o processo de importação, suas possíveis barreiras e o cenário atual desse mercado.
ENT.2	Funcionário em uma organização que dá auxílio às importadoras oficiais de carros. Apresentou uma visão geral do mercado de importação, com um foco maior no processo logístico e na homologação de veículos novos no Brasil além de algumas diferenças entre montadoras e importadoras independentes.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

Quadro 6. Fontes secundárias

Título dos Materiais	Tipo	Apresentação
Quanto custa importar um carro	Vídeo-entrevista	O vídeo apresenta quais são os custos relacionados a importação independente, focando nas alíquotas de impostos que incidem.
Importação Independente de veículos novos - Brasil	Vídeo-relato	O vídeo apresenta um passo a passo para a realização de uma importação independente de veículos novos, focando no processo administrativo para sua realização.
Ferrari SF90 Stradale cai de guincho em São Paulo	Matéria Jornalística	A matéria apresenta um caso operacional onde um carro de luxo sofreu um leve acidente durante o seu processo logístico.
Como uma das maiores crises de transporte marítimo da história pode afetar seu bolso	Matéria Jornalística	A matéria disserta a respeito do aumento de preços de frete marítimo e indisponibilidade de navios e contêiners durante a pandemia.
Frete marítimo sobe 472% na pandemia, mostra CNI	Matéria Jornalística	A matéria apresenta gargalos vistos na logística global, principalmente a marítima, vistos durante a pandemia de COVID 19, além do aumento do preço do frete de navios.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

A partir da análise de ambas fontes de dados, primários e secundários, o presente estudo pôde alcançar os resultados para os objetivos previamente apresentados.

4 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir da publicação da Portaria DECEX nº 8, em 1991, no Diário Oficial da União, houve a regulamentação da importação de materiais e bens de consumo usados no Brasil, incluindo veículos. Entretanto, em 2011, através da publicação da portaria nº 23 do SECEX, a referida Portaria DECEX nº 8 foi revogada; porém manteve-se, nesta nova portaria, o disposto sobre importação de bens de consumo, como máquinas, equipamentos e materiais em geral, a qual somente poderá ser permitida na condição de usados desde que não sejam produzidos no País e não possam ser substituídos por similares fabricados em território nacional, ou sejam admitidos no Art. 42 da mesma portaria, enquadrando, entre outros, embarcações, veículos e peças (SECEX, 2011). De acordo com este último artigo, a importação de veículos usados somente é permitida no Brasil desde que o automóvel possua pelo menos 30 anos, e tenha destino para fins culturais e de coleção. Portanto, no mercado brasileiro, veículos importados só podem ser comercializados caso sejam novos ou possuam tempo de fabricação de, no mínimo, três décadas (SECEX, 2011).

Ao importar um carro de luxo, além das habilitações e licenças necessárias, outra legislação que possui efeitos diretos é a tributária. De acordo com o cálculo da ANFAVEA (2018), a parcela de tributos no preço final de um carro no Brasil é a mais alta do mundo. Segundo dados da ANFAVEA (2018), enquanto nos Estados Unidos a média da carga tributária em veículos é de 6,8% e na França 16,7%, no Brasil essa média está em torno de 30,4%, uma diferença considerável. No caso de veículos de luxo, os impostos são ainda maiores.

Isso se deve pois, além do pagamento do Imposto de Importação, devem ser recolhidos também os seguintes impostos: ICMS, PIS, COFINS e IPI. A regulamentação constitucional do ICMS está prevista na Lei Complementar n. 87, de 1996 e incide sobre circulação de mercadorias e prestações de serviços, havendo como contribuinte qualquer pessoa física ou jurídica que exerça estas atividades de forma regular ou em quantidade, com fins comerciais, ainda que tais negócios e serviços tenham origem no exterior, através da importação de mercadorias, como adquirente de mercadorias em licitação ou destinatário de serviços prestados no exterior (BRASIL, 1996).

Enquanto isso, a COFINS foi instituída pela Lei Complementar n. 70, de 1991, sendo regida atualmente pela lei n. 9.718, de 1998, e representa um tributo que incide sobre pessoas jurídicas e empresas, exceto as micro e pequenas empresas submetidas ao Simples Nacional (LC 123/2006), sendo calculado a partir da receita bruta das instituições. O seu objetivo é

financiar determinadas áreas fundamentais da seguridade social no Brasil, como saúde pública, previdência social e outros programas estatais de assistência social. O PIS é recolhido juntamente ao COFINS, os quais são somados e pagos em conjunto, mas ainda possuem diferenças e cada qual seu efeito. A CONFINS destina-se a investimentos previdenciários, enquanto o PIS é arrecadado para ajudar a custear programas de integração social dos empregados (NUBANK, 2022; BRASIL, 1998).

O PIS foi criado através da Lei Complementar n. 7, de 1970, com o objetivo da criação do programa para promover a integração do empregado do setor privado com o desenvolvimento das empresas. Paralelamente à sua criação, foi criado o PASEP, por meio da Lei Complementar n. 8, de 1970, através do qual a União, Estados, Municípios, Distrito Federal e territórios contribuía com o fundo destinado aos empregados do setor público (CAIXA, 2020). Desta forma, se deu o Fundo PIS/PASEP, resultante da unificação dos fundos constituídos com recursos de ambos os programas. Os contribuintes do PIS/PASEP são pessoas jurídicas de direito privado e suas equiparadas na legislação do Imposto de Renda, incluindo prestadores de serviços, empresas públicas e sociedades de economia mista e suas subsidiárias, excluídas as micro e pequenas empresas submetidas ao regime do Simples Nacional (LC 123/2006) (BRASIL, 1970). Com a promulgação da Lei n. 9.718, de 1998, desde fevereiro de 1999, as contribuições são calculadas com base na receita bruta auferida pelas pessoas jurídicas, independentemente do tipo de atividade exercida e da classificação contábil adotada para o rendimento (PORTAL TRIBUTÁRIO, 2022). Entretanto, em decorrência da MP 946/20, de 07 de abril de 2020, foi determinada a extinção do Fundo PIS/PASEP e a transferência de seus recursos para o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, como medida emergencial do Governo Federal para enfrentar o estado de calamidade pública decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19) (BNDES, s.d).

Já a previsão Constitucional do IPI encontra-se no art. 153, inciso IV, da Constituição Federal e regulamenta sua cobrança no Decreto n. 7212, de 2010 (MACKENZIE, 2021). O IPI incide sobre produtos industrializados, havendo modificado sua natureza, função, acabamento, aparência ou uso do produto, ou melhorando-o para consumo, sendo nacionais e estrangeiros. Não há uma taxa única, o campo de incidência do imposto abrange os produtos constantes da Tabela de Incidência do IPI (TIPI) para todas as alíquotas (mesmo que zero) sujeitas ao disposto nas instruções complementares correspondentes, excluindo-se os produtos com o símbolo “NT” (não tributável). É um tributo de competência federal e de natureza extrafiscal, ou seja, é

orientado por interesses políticos, econômicos, sociais ou ambientais (PORTAL TRIBUTÁRIO, s.d).

Esta alta carga tributária dificulta a importação de veículos no Brasil, principalmente os de luxo, que possuem alto valor. No caso do IPI, o impacto é ainda maior, pois, conforme Filho e Campos (ANO), este imposto é considerado um imposto indireto, uma vez que seu custo é repassado pelo contribuinte de direito até o consumidor final, o qual arcará com o ônus da cadeia, na chamada "repercussão tributária". De acordo com a ANFAVEA (2021), o IPI aumenta conforme a cilindrada do motor aumenta. Como veículos de luxo costumam ter alta cilindragem, conseqüentemente sobre eles há maior incidência tributária, o que reflete em seus maiores preços. Por fim, cabe recordar que o ICMS varia de acordo com o estado no qual o veículo será licenciado.

As altas alíquotas possuem forte impacto nas operações das empresas do ramo. Em dezembro de 2020, a ABEIFA publicou um texto no qual suas associadas reivindicavam uma redução nos impostos de importação. Em nota, a ABEIFA (2020) salientava que “com urgência”, o setor de veículos importados necessitava de uma redução no imposto de importação. De acordo com João Oliveira, então presidente da ABEIFA, a medida não seria descrita como incentivo fiscal, ao contrário, fortaleceria a posição do Brasil no comércio internacional, até porque, desde 1990, os veículos importados têm contribuído efetivamente com o amadurecimento do setor automotivo brasileiro na medida em que veículos com patamares superiores (em termos de segurança, tecnologia e eficiência energética, por exemplo) passam a fazer parte do mercado (ABEIFA, 2020).

O Projeto de Lei nº 237, de 2020, quer permitir a importação de carros usados independente de sua idade, e vem gerando diversos debates em torno do tema. Por um lado, há opiniões favoráveis à redução do piso de 30 anos, como a do Deputado Federal Marcel Van Hattem, defensor de que, além das restrições vigentes, o importador ainda precisa cumprir uma série de requisitos burocráticos que, na prática, dificultam a competição do mercado, estabelecendo barreiras a novos entrantes (MORENO, 2021). Por outro lado, Daniel Tavares, coordenador-geral de segurança no trânsito do DENATRAN, aponta que é uma tarefa complexa identificar se os carros usados de outros países estão em bom estado para uso ou se já estão sucateados (MORENO, 2021). Além disso, Henry Joseph, diretor da ANFAVEA, salienta que, para um veículo ser fabricado no Brasil, cerca de 50 requisitos técnicos precisam ser cumpridos, o que garante segurança a estes automóveis, mas gera complexidade para se assegurar que

veículos produzidos fora do país e importados como seminovos e usados atendam às condições técnicas brasileiras (MORENO, 2021).

Na importação independente de veículos, segundo Mazzini (2018), o processo administrativo se inicia com o cadastramento do responsável legal da empresa no Sistema Integrado de Comércio – Siscomex (BRASIL, 2020) e a habilitação junto a Receita Federal no sistema RADAR (BRASIL, 2020), em uma das três modalidades possíveis: limitada, ilimitada ou expressa (BRASIL, 2020). Com esses registros, a empresa está apta a realizar importações, e ela passa a buscar o carro desejado pelo cliente.

A partir desse momento, a busca pelo veículo é feita pelas importadoras mediante parceiros no exterior. Conforme destacado pelo ENT.1, tais parceiros são *dealers* independentes:

(...) Por exemplo, quando a gente coloca um pedido na fábrica, para configurar um carro do zero, esse parceiro nosso vai lá, ele coloca o pedido em uma concessionária, e a gente configura o carro. Mesma coisa para um carro a pronta entrega, muitas vezes é um carro de estoque dele ou muitas vezes é um carro que ele pega com algum outro parceiro dele na região, enfim, vai atrás do carro para a gente aonde for (...) (ENT. 1, 2022).

Esse processo é feito atentando-se ao artigo 27 da Portaria DECEX nº 8 de 1991 (BRASIL, 1991), o qual proíbe a importação de veículos usados. Entretanto, de acordo com o item “h” do Artigo 25, da mesma portaria, é permitida a importação de veículos com mais de 30 anos por serem considerados itens de coleção. Desta forma, o veículo que será importado deverá ser zero-quilômetro e, para cumprir este requisito, há uma quilometragem máxima aceita que, segundo ENT.1, é em torno de 150 quilômetros, que já venha de fábrica, ou tenha mais de 30 anos de fabricação, conforme registro no documento do veículo.

Encontrando um veículo que preencha os requisitos do cliente, é emitida uma Fatura Proforma (BRASIL, 2020; DIAS; RODRIGUES, 2013), que atesta a intenção de compra dele. Segundo ENT.1, é pago um valor de sinal para reserva do veículo e impedir que seja vendido para outra pessoa. Com a decisão do comprador de que este será o veículo a ser importado, Mazzini (2018) informa que é necessário a emissão da LCVM (IBAMA, 2002), podendo ser concedida para até dois veículos; e do CAT, que possibilita o registro e licenciamento do veículo junto ao DENATRAN, conforme Portaria DENATRAN nº 190 de junho de 2009 (DENATRAN, 2009). Além disso, algumas certificações do Inmetro podem exigidas para atestar a conformidade técnica e de qualidade do veículo importado, como de seus componentes mecânicos, por exemplo (INMETRO, 2022).

Mazzini (2018) explica que após a expedição dessas licenças e com a Fatura Proforma preenchida com todas as informações das partes (Importador e Exportador) e do veículo em questão, as informações devem ser computadas no sistema do SISCOMEX, para a emissão da Licença de Importação (BRASIL,2020). Com esta em mãos, a importadora independente está autorizada a trazer o veículo para o Brasil. É neste momento, anterior ao embarque, que é realizado o pagamento do veículo por inteiro, segundo ENT.1, normalmente por meio do pagamento antecipado. Após a quitação, é emitida a Fatura Comercial (BRASIL, 2020; DIAS; RODRIGUES, 2013) pelo exportador, para formalizar a operação. Em seguida é realizado o embarque do veículo para seu envio ao Brasil, através da empresa de transporte, que emite o Conhecimento de embarque (DIAS; RODRIGUES, 2013).

Com a chegada do veículo no Brasil, é necessário realizar o despacho aduaneiro (BRASIL, 2020). Neste momento é feito o registro da Declaração de Importação – DI, documento que contém diversas informações da mercadoria importada, como informações tributárias, comerciais e fiscais ou da Declaração Única de Importação – DUIMP, documento eletrônico criado para substituir a Declaração de Importação, e que apresenta informações aduaneiras e administrativas, além das informações presentes na DI (DIAS; RODRIGUES, 2013; SISCOMEX, 2017). Uma vez que a etapa de registro tenha sido superada, o veículo é submetido à análise fiscal, passando por um dos quatro canais: verde, amarelo, vermelho ou cinza. Após isso, é realizado o desembaraço aduaneiro, momento no qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira (BRASIL, 2014) e são pagos os impostos, como destacado por ENT.1 Somado a isso, há ainda o pagamento do AFRMM e da taxa de armazenagem portuária. Os impostos são pagos com base no NCM em que o veículo se encaixa e com base em seu valor FOB, acrescido do frete e do seguro (AMIGOSPORCARRO, 2019), o AFRMM é pago com base no frete e a taxa de armazenagem é paga com base no preço CIF. Com essas obrigações cumpridas, o veículo pode ser retirado do recinto alfandegário pela importadora independente e entregue ao comprador, ou também diretamente pelo próprio comprador.

Na visão do ENT. 1, dentre todos os possíveis entraves logísticos e operacionais observados na importação de veículos de luxo, o custo do frete aéreo de veículos montados é o que faz a clientela do ramo reagir de forma a descartar o negócio. A partir desta sinalização, nota-se que a importação de veículos de luxo tende a acontecer utilizando somente um modal – o marítimo. Este entendimento é corroborado pelo ENT. 2, que destaca que veículos montados não possuem viabilidade de custo para serem transportados em um modal que não seja o

marítimo. Portanto, é perceptível que a dependência deste modal e suas consequências possuem influência direta no ramo.

A primeira barreira observada é o prazo de entrega maior do veículo ao seu cliente final do que o apresentado pelo modal aéreo. Portanto, quem adquirir um veículo através de uma importadora independente, sendo este transportado através de navios, terá que aceitar o longo prazo de entrega demandado por este modal. Tal fator pode gerar resistência nos clientes, visto que um tempo de espera maior pode incomodar aquele que anseia pela chegada do veículo.

Além disso, a alta demanda e dependência deste modal faz com que ocorrências operacionais e logísticas imprevistas ao redor de todo o globo, em mercados que não necessariamente tenham relação direta com o setor, impactem diretamente as operações de empresas de diversos ramos, inclusive nas importadoras de veículos. A título ilustrativo, durante a pandemia do COVID-19, a disponibilidade de navios e contêineres para realizar o transporte de diversos produtos foi afetada, inclusive dos veículos de luxo, como recordado pelo ENT. 2. Um exemplo disso foi a chamada “crise dos contêineres”, em 2021, quando houve uma incomum escassez de contêineres e espaços em navios disponíveis para transporte de produtos da Ásia para o Ocidente (BBC, 2021). Esta crise mostra como em um mercado global, a dependência de somente um modal implica em riscos logísticos que podem afetar também o mercado de transporte internacional de veículos de luxo, gerando, assim, possíveis entraves logísticos e operacionais.

Vale ressaltar que, em decorrência do ocorrido, no período pandêmico o modal marítimo registrou substancial alta nos preços de contratação de frete, tendo iniciado 2022 com preço médio 5,7 vezes maior do que antes deste período (CNN, 2022). Isto tornou a logística da importação de diversos produtos mais cara, e, com os veículos de luxo não foi diferente, haja vista a ampla utilização deste modal no ramo. É de se supor que flutuações no valor do frete internacional não agradem o consumidor, como destacado pelo ENT. 1, flutuações e imprevisibilidade do custo final do produto podem gerar incertezas na decisão de compra do veículo por parte do consumidor final, o que pode vir a ser uma barreira.

Já conforme sinalizado pelo ENT. 2, a escolha feita por importadoras sobre qual porto brasileiro receberá os veículos para tratamento administrativo e desembaraço aduaneiro não leva em conta somente o fator “localização” do porto, ou seja, qual está mais perto da sede das operações da importadora. Nesta direção, ENT. 2 salienta que alguns importadores escolhem os portos com base nos benefícios que eles podem oferecer para aquele produto, e, desta forma, caso este porto esteja distante geograficamente do centro de operações da importadora, um fator

logístico nacional é adicionado: o transporte dentro do próprio país, o que pode oferecer riscos e desafios, se tornando uma potencial barreira. Incidentes como queda do veículo (UOL, 2021) e esfolamento da pintura (ENT. 1) não são incomuns e geram necessidade de reparo antes da entrega final do produto, acarretando custo e tempo adicionais.

A partir de outra perspectiva, o ENT. 2 cita outra provável barreira operacional na importação independente de veículos de luxo: o pós-venda. Entendido como o suporte oferecido pela importadora ao cliente final após a entrega do automóvel, em caso de necessidade de reparo ou manutenção no automóvel, o pós-venda é mencionado pelo ENT. 2 pelo fato das empresas importadoras independentes não possuírem relação direta com as marcas que montaram o veículo de luxo. Portanto, sua capacidade de oferecer manutenções e reparo no pós-venda é limitada. Isso pode ser considerado uma potencial barreira operacional já que, em veículos comercializados por montadoras e concessionárias com ligação oficial com as marcas do automóvel, o pós-venda tem base consolidada, com disposição de especialistas por marca/modelo capazes de solucionar eventuais problemas do veículo com maior facilidade.

Do ponto de vista financeiro, a decisão de importação de um veículo para o Brasil é impactada por três variáveis, que podem ser entendidas como possíveis entraves. São elas: a variação cambial; a alta incidência de impostos e taxas e o pagamento antecipado.

O preço do veículo é um valor que reflete a marca do carro, a categoria em que ele se enquadra, como por exemplo os esportivos, que são carros que prezam por um maior desempenho e melhor dirigibilidade e apelo no design (HYUNDAI, 2020); e os de luxo, que recebem esse nome por serem considerados melhores, mais bem acabados, mais bonitos, exclusivos e que passam a ideia de valor agregado através do preço (SCHWERINER, 2005; GALHANONE, 2005), seus opcionais e a margem de lucro do lojista. Além do preço, a base de cálculo para a importação de um veículo é feita adicionando o valor do frete e do seguro (AMIGOSPORCARRO, 2019), de modo que o ponto inicial para o preço de venda do veículo seja seu preço na loja (ou na fábrica no exterior) acrescido do frete e seguro. Esse valor deve ser então convertido para o real.

É nesse momento que o importador se depara com o primeiro potencial entrave financeiro: a variação cambial. O modelo de câmbio flutuante adotado pelo Brasil faz com que o valor da moeda no mercado mude de acordo com sua oferta e demanda, o que implica no aumento ou na redução de preço do veículo em um curto espaço de tempo (FIA, 2022). Para o ENT.1, isso acaba afetando diretamente no comportamento do mercado: há aumento da

quantidade de importações quando o real se valoriza em relação ao dólar ou ao euro, e redução da quantidade quando ocorre o contrário, a desvalorização.

Assim, ainda segundo o ENT.1, quando ocorrem picos nas cotações cambiais, o mercado de importação independente de veículos de luxo apresenta um arrefecimento nas vendas devido aos carros ficarem mais caros, até que os clientes consigam se habituar e aceitar os novos preços para retornarem às compras, ou até as cotações cambiais apresentarem uma redução. ENT.1 cita ainda que em anos anteriores, momentos de abrupta variação das cotações cambiais afetaram o mercado de importação de veículos, com a quantidade de veículos importados reduzindo de forma considerável. Contudo, em 2022, ENT.1 explica que as oscilações cambiais foram menores, o que levou os clientes a se acostumarem com a faixa de variação da taxa, mantendo o mercado de importação aquecido.

Com a adição dos impostos e cálculo de todas as cobranças obrigatórias ao importador, com base no NCM 87.03 (correspondente à veículos automóveis de passageiros) (BRASIL, 2022), tem-se o segundo potencial entrave financeiro: a alta incidência de impostos e taxas. Como citado anteriormente, para veículos 0 km essas cobranças correspondem ao II, PIS, COFINS, IPI e ICMS, além das taxas AFRMM e de Armazenagem Portuária. E para os veículos com idade superior a 30 anos, importados para fins culturais e de coleção, a tributação é semelhante à de carros novos, com exceção do ICMS, que apresenta uma alíquota menor por se tratar de veículo usado, conforme Tabela 7 apresentada a seguir.

Quadro 7. Incidência de impostos

Impostos	Alíquota
II	35%
PIS	2,62%
COFINS	12,57%
IPI	- 5,27% (cilindrada não superior a 1.000 cm ³); - 9,78% (cilindrada superior a 1.000 cm ³ , mas não superior a 1.500 cm ³); - 18,81% (cilindrada superior a 1.500 cm ³ , mas não superior a 3.000 cm ³ e cilindrada superior a 3.000 cm ³).
ICMS (no estado de São Paulo)	- 14,5% (para veículos 0Km); - 1,8% (para veículos usados).

Fonte: Brasil, 2022; Reis, 2022.

Assim, caso um cliente da importadora escolha comprar um carro 0 km em que incida a alíquota máxima dos tributos (cilindrada superior à 1.500 cm³), deverá desembolsar 83,5% do valor do veículo (acrescido do frete e convertido em real) para pagar impostos. Desse modo, por corresponder quase ao preço integral do veículo, os impostos incidentes fazem com que seu

preço praticamente dobre. Portanto, observa-se que as políticas tributária afetam diretamente no funcionamento do mercado de importação de veículos, que apresenta ora uma redução no volume importado quando ocorre um aumento de impostos, ora um aumento no volume em caso de inversão de cenário, conforme apontado pelo ENT.1.

Em 2011, quando o governo brasileiro aumentou o IPI para carros importados, com a alíquota passando de 25% para 55%, notou-se um declínio no volume destas operações, o que fez com que o preço de carros importados se elevasse (SILVA, 2013). Por outro lado, ENT.1 explica que, com a recente redução do IPI para automóveis, que saiu de 25% no início de 2022 para 18,81%, uma redução de 6,19%, houve mais buscas pelo seu serviço. Isso se deu tanto em termos de clientes novos, que ao receberem a notícia da redução da alíquota decidem fazer cotações e até mesmo efetivar a importação de um carro, quanto de clientes que já haviam realizado cotações anteriores, mas que com a redução, decidiram realizá-la novamente. Assim, depreende-se mais uma vez que o governo, ao possuir poder para legislar a respeito das alíquotas cobradas na atividade de importação de veículos de luxo, pode afetar o mercado de modo positivo ou negativo.

Em linha com o entendimento anterior, no tocante à cobrança das taxas AFRMM e de armazenagem portuária, observa-se que a primeira passou por uma redução em sua alíquota de 17%, saindo de 25% sobre o frete, no caso de navegação de longo curso, para 8%, segundo a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022 (BRASIL, 2022), mudança que pode ser vista como positiva para o mercado de importação, visto que reduz os custos do processo e assim torna o carro mais barato em real. Já a armazenagem portuária, paga com base no preço CIF, prevê a responsabilidade do exportador em arcar com todos os custos de transporte, seguro e frete da mercadoria até o porto de destino (BRASIL, 2014). E no caso do Porto de Santos, por exemplo, há uma alíquota de 1,20% para um período de oito dias de armazenagem, 2,10% para um segundo período de oito dias e 3,90% em períodos subsequentes de 8 dias, valores com base em contêineres totalmente carregados (FCL – Full Container Load) (SANTOS, 2022).

Por último, após o cliente escolher seu veículo, calcular o preço levando em consideração impostos e taxas, e tomar a decisão de prosseguir com o processo de importação, é realizado o pagamento do veículo, o que, segundo ENT.1, é feito em sua totalidade antes do seu embarque, caracterizando um pagamento antecipado (BORGES, 2018), como citado previamente. Essa forma de pagamento é escolhida pelos exportadores por apresentar o menor risco a sua parte, visto que o envio do veículo só ocorre após o pagamento ser realizado por completo. Contudo, essa prática gera o terceiro potencial entrave financeiro para o comprador.

Enquanto para o exportador o pagamento antecipado é a modalidade mais segura, para o comprador ela gera o maior impacto financeiro, visto que o valor do carro é debitado à vista de seu fluxo de caixa. Por se tratar de um veículo de luxo, esse débito pode ultrapassar a casa do milhão, ocasionando eventual renúncia do comprador em realizar a importação, que pode optar pela compra em uma loja nacional que permita a realização de um financiamento, alternativa que reduz o impacto em seu fluxo de caixa. Além dessa implicação financeira, outro risco do pagamento antecipado é o não recebimento do carro por parte do importador; porém, esses dois pontos podem ser mitigados, segundo ENT.1, com a realização de negócios internacionais em lojas de confiança e que tenham boa procedência.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve o intuito de entender os maiores desafios enfrentados por empresas que realizam a importação de veículos de luxo no Brasil. Durante a revisão literária, foi constatada a escassez de pesquisas tratando diretamente deste nicho, sendo identificada, assim, uma lacuna do conhecimento, motivo pelo qual este trabalho possui relevância. Como apresentado, o mercado de veículos de luxo tem crescido no Brasil e a indústria automobilística tem grande relevância, justificando assim a escolha do tema.

A partir da triangulação entre dados primários e secundários, os quatro objetivos específicos que esta investigação se propôs a responder foram alcançados. No âmbito do primeiro deles, que trata dos marcos legais, pode-se perceber que há uma legislação tributária extensa que rege a importação de veículos de luxo, além de marcos legais que proíbem certas práticas no meio, como a importação de carros usados com menos de 30 anos de uso. Já no segundo objetivo específico, pode-se perceber que o processo de tratamento administrativo e aduaneiro de veículos de luxo não possui grandes peculiaridades a ponto de se diferenciar do processo de importação padrão. A não ser por algumas certificações e registros necessários, a inexistência de particularidades no tratamento administrativo e aduaneiro faz com que não existam dificuldades específicas para a atividade de importação de veículos de luxo.

Quanto aos objetivos específicos 3 e 4, foram mapeadas as principais barreiras do mercado. Em relação às operacionais e logísticas, é notório que a dependência de um único modal (marítimo), aliada aos riscos de danos ao veículo durante todo o processo de transporte, a escassez de navios e containers ocasionada por fatores externos ao nicho e a necessidade de suporte especializado pós-venda, podem gerar entraves que possivelmente prejudicam a importação de veículos de luxo no Brasil. Além disso, tais fatores logísticos acarretam também em flutuações de preços de frete, por exemplo, o que modifica o valor final do veículo, uma barreira também explorada nos resultados.

No tocante aos potenciais entraves financeiros, notou-se também que a volatilidade de moedas internacionais possui alto impacto na atividade, haja visto que as importações tendem a intensificarem com a queda na cotação de moedas internacionais e retraírem com a alta. Além disso, a alta incidência de impostos, discutida também ao abordar os marcos legais, é relevante, pois reduções ou aumentos nas alíquotas cobradas influenciam diretamente no ritmo das atividades. Por fim, a prática de pagamento antecipado previamente ao embarque pode gerar impactar os compradores e, conseqüentemente, negócios das empresas do setor.

A partir da síntese dos resultados, conclui-se que existem barreiras que dificultam a atividade de importação de veículos de luxo. No entanto, com ações dos órgãos competentes (como a redução de impostos), ambiente econômico favorável (a exemplo da valorização na cotação do real) e aumento da experiência da empresa importadora (mediante fornecedores confiáveis e prevenções no transporte), a atividade tende a ser intensificada, o ramo, crescer, e o mercado de veículos de luxo no Brasil, evoluir.

Faz-se necessário salientar que o presente estudo possui limitações. Primeiramente, foram realizadas apenas duas entrevistas, o que limita o alcance de generalizações. Além disso, os entrevistados eram da mesma cidade, o que pode tendenciar a identificação de possíveis fatores locais comparativamente a demais localidades do Brasil, não cobertas no presente estudo. Quanto às possibilidades de investigação futura, pode-se citar que estudos de casos reais de importação de veículos de luxo em que ocorreram as barreiras expostas neste estudo são bem-vindos, já que agregariam ao que foi aqui exposto. Além disso, pesquisas que consigam entrevistar mais sujeitos poderão colaborar para generalizações, assim como aquelas aplicadas em outras regiões do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEIFA. Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores. **Emplacamento Dezembro 2021**: resumo por marca. São Paulo, SP: Abeifa, 2022. Disponível em: <http://www.abeifa.com/uploads/estatisticas/nova-pagina/Emplacamento-Dezembro-2021-resumo-por-marca.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ABEIFA. Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores. **Emplacamento Dezembro 2020**: resumo por modelo. São Paulo, SP: Abeifa, 2021. Disponível em: <http://www.abeifa.com/uploads/estatisticas/nova-pagina/Emplacamento-Importados-Dezembro-2020-por-modelo.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ABEIFA. Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores. **Emplacamento importados dezembro 2021 por modelo**. São Paulo, SP: Abeifa, 2022. Disponível em: <http://www.abeifa.com/uploads/estatisticas/nova-pagina/Emplacamento-Importados-Dezembro-2021-por-modelo.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ABEIFA. Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores. **Emplacamento importados dezembro 2020 por modelo**. São Paulo, SP: Abeifa, 2021. Disponível em: <http://www.abeifa.com/uploads/estatisticas/nova-pagina/Emplacamento-Importados-Dezembro-2020-por-modelo.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ABRACI. **Associação Brasileira dos Consumidores Importadores**. Importação de Carros: Conheça as fases do processo de importação, os agentes intervenientes e impostos incidentes. São Paulo: 10 de abr. de 2018. Disponível em: <https://www.abraci.org/blog/importacao-de-carros>. Acesso em 21 mai. 2022.

ALLÉRÈS, Danielle. *Luxo: Estratégias, Marketing*. São Paulo, **FGV Editora**, 1992.

AMIGOSPORCARRO. **Quanto custa importar um carro – Toys for Boys**. Youtube, 20 nov. de 2019. 1 vídeo (9 min e 32 seg). Disponível em: www.youtube.com/watch?v=LcB_bNfcNtc. Acesso em: 20 out. 2022.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. 2022. Disponível em: <https://anfavea.com.br/anuario2022/2022.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2022.

ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da indústria automobilística brasileira 2021**. São Paulo, SP: Anfavea, 2021. Disponível em: <https://anfavea.com.br/anuario2021/anuario.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da indústria automobilística brasileira 2022**. São Paulo, SP: Anfavea, 2022. Disponível em: <https://anfavea.com.br/anuario2022/2022.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. São Paulo: **Persona**, 1977.

BBC. **Como uma das maiores crises de transporte marítimo da história pode afetar seu bolso.** 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-58454798>. Acesso em: 11 out. 2022.

BERGER, Carolina. **Jornalismo Especializado em Revista:** estudo de caso da revista da papelaria. Rio de Janeiro, 2011. Monografia (Graduação em Comunicação Social/ Jornalismo) Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Escola de Comunicação – ECO.

BERRY, Christopher J. *The idea of luxury: a conceptual and historical investigation.* Cambridge: **Cambridge University Press**, 1994. 271p.

BIOLCHINI, Jorge; MIAN, Paula; NATALI, Ana; TRAVASSOS, Guilherme. **Systematic review in software engineering.** Rio de Janeiro, 2005.

JATO **the way many anticipated.** 2021. Disponível em: <https://www.jato.com/chinese-manufacturers-set-to-become-a-dominant-industry-force-but-not-in-the-way-many-anticipated>. Acesso em: 22 fev. 2022.

BNDES. **Fundo PIS-PASEP.** Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/fundos-governamentais/fundo-pis-pasep>. Acesso em: 14 out. 2022.

BORGES, Daniella Alencar. **Anitta para vivara e a estratégia de popularização da linha *life by vivara*.** 2020. 86 f. Monografia (Especialização) - Curso de Publicidade e Propaganda, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2020.

BORGES, J. T. Cambio: Mercado e Prática. **Editora InterSaberes.** 2018.

BRASIL. Coordenação–Geral de Administração Aduaneira. **Portaria conjunta COANA/COTEC nº 61 de 26 de jul. de 2017.** Dispõe sobre o controle do acesso aos sistemas informatizados da Secretaria da Receita Federal do Brasil [...]. Diário Oficial da União: seção 1, p. 100, 03 ago. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=85065>. Acesso em 01 mai. 2022.

BRASIL. DENATRAN. **Portaria nº 190, de 29 de junho de 2009.** Estabelece o procedimento para a concessão do código de marca/modelo/versão de veículos do Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/portarias/2009/portaria1902009.pdf>. Acesso em: 08 out. 2022.

BRASIL. Departamento de Educação e Cultura do Exército. **Portaria DECEX nº 8, de 13 de mai. de 1991.** Dispõe sobre o Registro do Importador, aos interessados em atuar como importadores, e revoga os normativos que menciona. Disponível em: https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/arquivos/dwnla_1379428638.pdf. Acesso em 01 mai. 2022.

BRASIL. Empresa, Indústria e Comércio. Obter a Licença de Importação. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-licenca-de-importacao>. Acesso em 10 abr. 2022.

BRASIL. IBAMA. **Portaria nº 86, de 17 de outubro de 1996**. Dispõe sobre veículo automotores importados que serão obrigados a atender os limites de emissão de poluentes e níveis de ruído [...]. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/component/legislacao/?view=legislacao&legislacao=99491>. Acesso em: 8 out. de 2022.

BRASIL. INMETRO. **Avaliação de conformidade**. Brasília, DF, 14 jun. 2022. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/qualidade/rtepac/compulsorios.asp>. Acesso em: 22 out. 2022.

BRASIL. Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nº 5.474, de 18 de julho de 1968 [...]. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 25 mar. 2022. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/L14301.htm#:~:text=A%20empresa%20brasileira%20de%20investimento,per%20C3%A2odo%20de%20constru%C3%A7%C3%A3o%20da%20embarca%C3%A7%C3%A3o. Acesso em: 22 out. 2022.

BRASIL. **Lei nº 2.404 de 23 de dezembro de 1987**. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2404.htm. Acesso em: 08 out. 2022.

BRASIL. **Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979**. Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre. Brasília, DF. 28 nov. 1979.

BRASIL. **Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979**. Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 17849, 29 nov.1979. Coleção de Leis do Brasil – 1979 p. 105 Vol. 7. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6729.htm. Acesso em 01 mai. 2022.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 22 nov. 2022.

BRASIL. MAPA. **Institucional**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/aceso-a-informacao/institucional>. Acesso em: 04 abr. 2022.

BRASIL. Postal Único Siscomex. Proposta de novo processo de importação. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Parametrização**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/parametricao>. Acesso em: 16 abr. 2022.

BRASIL. Receita Federal Brasileira. **NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul**. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>. Acesso em: 19 out. 2022.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa RFB nº 1984, de 27 de out. de 2020**. Dispõe sobre a habilitação de declarantes de mercadorias para atuarem no comércio exterior [...]. Diário Oficial da União: seção 1, p.93, 27 out. 2020. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=113361>. Acesso em 01 mai. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Despacho de Importação** – Introdução. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/conceitos-e-definicoes/despacho-de-importacao>. Acesso em: 16 abr. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Distribuição**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/distribuicao>. Acesso em: 17 abr. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Glossário**. 2022. Disponível em: <http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/glossario.html#valorad>. Acesso em: 15 abr. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Importação**. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/despacho-aduaneiro-de-importacao#:~:text=O%20que%20%C3%A9%20importa%C3%A7%C3%A3o%3F,Despacho%20aduanero%20de%20importa%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Modalidade Expressa**. Brasília, DF, 19 nov. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/habilitacao/Pessoa-Juridica/Submodalidade-Expressa/modalidade-expressa-orientacoes-validas-a-partir-do-dia-01-12-2020-inicio-da-vigencia-da-in-rfb-no1984-2020>. Acesso em: 22 out. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Modalidades Limitada e Ilimitada**. Brasília, DF, 19 nov. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/habilitacao/Pessoa-Juridica/Submodalidade-Limitada-e-Ilimitada>. Acesso em: 22 out. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **NCM**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>. Acesso em: 06 abr. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/institucional>. Acesso em: 02 abr. 2022.

BRASIL. Receita Federal. **Simulador do Tratamento Tributário e Administrativo das Importações**. Brasília, DF. Disponível em: www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/. Acesso em: 21 out. 2022.

BRASIL. Receita Federal. Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI) 2022. Brasília, DF, 29 jul. de 2022. Disponível em: www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/legislacao/documentos-e-arquivos/tipi.pdf. Acesso em: 22 out. 2022.

BRASIL. **SECEX - Secretaria de Comércio Exterior**. 2011. Disponível em: https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/aceso-a-informacao/legislacao/portarias-secex/anos-anteriores/portarias_secex_2011/portaria-secex-23-11-consolidada.pdf. Acesso em 20 out 2022.

BRASIL. Secretaria de Comércio Exterior. **Balança Comercial Preliminar Parcial do Mês**. 2022. Disponível em: https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html. Acesso em: 24 mar. 2022.

BRASIL. Secretaria de Comércio Exterior. **Secex**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/legislacao/secex>. Acesso em: 30 mar. 2022.

BRASIL. Secretaria de Comércio Exterior. **Sobre a Camex**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/camex/sobre-a-camex/sobre-a-camex>. Acesso em: 30 mar. 2022.

BRASIL. SISCOMEX. **Habilitação via Sistema Habilita**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/habilitacao/habilitacao-via-portal-habilita>. Acesso em: 05 abr. 2022

BRASIL. SISCOMEX. **INCOTERMS 2020** – tabela resumo. 2021. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/aprendendo-a-exportar/negociando-com-o-importador/incoterms/incoterms-2020-tabela-resumo/>. Acesso em: 15 abr. 2022.

BRASIL. SISCOMEX. **Manual Importação**. 2020. Disponível em: http://www.siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/2020.04.21_Site-MDIC_Material-Usado.pdf . Acesso em: 15 abr. 2022.

BRASIL. SISCOMEX. **Modalidades de Habilitação**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/habilitacao/modalidades-de-habilitacao>. Acesso em: 06 abr. 2022.

BRASIL. SISCOMEX. **Modalidades Limitada e Ilimitada**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/habilitacao/Pessoa-Juridica/Submodalidade-Limitada-e-Ilimitada>. Acesso em: 05 abr. 2022.

BRASIL. SISCOMEX. **Portal Único**. 2022. Disponível em: <https://portalunico.siscomex.gov.br/portal/>. Acesso em: 05 abr. 2022.

BRASIL. SISCOMEX. **Siscomex - Habilitação de Pessoa Jurídica**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/habilitacao/Pessoa-Juridica>. Acesso em: 05 abr. 2022.

BRASIL. SISCOMEX. **Sistema Integrado de Comércio Exterior**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/sistema-integrado-de-comercio-exterior-siscomex#:~:text=Saiba%20Mais...-,%20que%20%C3%A9%20o%20Siscomex%3F,das%20opera%C3%A7%C3%B5es%20de%20com%C3%A9rcio%20exterior>. Acesso em: 04 abr. 2022.

CAIXA. **PIS - Programa Integração Social**. Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/beneficios-trabalhador/pis/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 15 nov. 2022.

CAPARROZ, Roberto. **Esquematizado - Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. Editora Saraiva, 2021. 9786555591361. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786555591361/>. Acesso em: 22 abr. 2022.

CERVO, Amado L.; BERVIAN, Pedro A.; DA SILVA, Roberto. **Metodologia Científica**. 6 ed. São Paulo: **Pearson Prentice Hall**, 2007.

CNN. **Frete marítimo sobe 472% na pandemia, mostra CNI**. 2022. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/frete-maritimo-sobe-472-na-pandemia-mostra-cni/>. Acesso em: 13 out. 2022.

CONTESINI, Leonardo. **O nascimento do Fusca: como um militar inglês criou a Volkswagen após o fim da Guerra**. 2016.

CYPRIANO, Isabel Maria Manini. **Consumidores brasileiros de marcas de luxo: Quem são e quais seus valores**. Digitaliza Conteúdo, 2015.

DAIMLER, Gottlieb. **Beginnings of the automobile (1886- 1920)**. Disponível em: <http://www.daimler.com/company/tradition/company-history/1886-1920.html>. Acesso em: 26 mar. 2022.

DIAS, Reinaldo; RODRIGUES, Waldemar. **Comércio exterior: teoria e gestão, 3ª edição**. Grupo GEN, 2013. 9788522484447. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788522484447/>. Acesso em: 10 abr. 2022.

DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim**. Site oficial Dieese. São Paulo, SP: Dieese, 2021. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec259desindustrializaSetorAutomotivo.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ELIAS, Rodrigo Vilela; TELLES, Silvio de Cassio Costa. A indústria nacional de automóveis e o automobilismo brasileiro: contrastes entre o Rio de Janeiro e São Paulo de 1956 a 1966. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, [s.l.], v. 37, n. 2, p. 172-178, abr. 2015. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1016/j.rbce.2015.02.004>.
FENABRAVE. Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Resumo mensal Março de 2022**. São Paulo, SP: Fenabrave 2022. Disponível em: http://www.fenabrave.org.br/portal/files/2022_03_2.pdf. Acesso em: 01 jun. 2022.

FENABRAVE. Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Resumo mensal Março de 2021**. São Paulo, SP: Fenabrave 2021. Disponível em: http://www.fenabrave.org.br/portal/files/2021_03_2.pdf. Acesso em: 01 jun. 2022.

FENABRAVE. Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Anuário 2020**. São Paulo, SP: Fenabrave 2021. Disponível em: <http://www.fenabrave.org.br/anuarios/Anuario2020.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2022.

FENABRAVE. Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Resumo mensal dezembro de 2021**. São Paulo, SP: Fenabrave 2022. Disponível em: http://www.fenabrave.org.br/portal/files/2021_12_2.pdf. Acesso em: 01 jun. 2022.

FIA. **Política cambial**: importância, tipos e impactos na economia. 2022. Disponível em: <https://fia.com.br/blog/politica-cambial-importancia-tipos-e-impactos-na-economia/#:~:text=atual%20no%20Brasil%3F-,%C3%A0s%20a%C3%A7%C3%B5es%20interventivas%20do%20BCB>. Acesso em: 13 set. 2022.

FIOCRUZ. **Importação** - passo a passo. 2022. Disponível em: <http://www.dirad.fiocruz.br/?q=node/143>. Acesso em: 11 abr. 2022.

GALHANONE, Renata Fernandes. O mercado do luxo: aspectos de marketing. **Revista Rege-USP, São Paulo**, p. 1-12, 2005.

GODOY, A. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 20-29, 1995.

GOMES, Isabela Motta. **Como elaborar uma pesquisa de mercado**. 2013.

GONÇALVES, Vergniaud Calazans. **Automóveis no Brasil – 1893-1966**. São Paulo: Editora do Automóvel, 1966.

HENRIQUES, Antonio; MEDEIROS, João B. **Metodologia Científica da Pesquisa Jurídica, 9ª edição**. Grupo GEN, 2017. 9788597011760. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597011760/>. Acesso em: 28 mai. 2022.

HERNANDES, Dalmo. **Afinal, qual foi o primeiro carro produzido no Brasil?** 2016.

HYUNDAI. **Carro esportivo**: tudo que você precisa saber para se apaixonar por esse estilo. 2020. Disponível em: <https://www.hyundai.com.br/pilulas-hyundai/carro-esportivo-tudo-que-voce-precisa-saber-para-se-apaixonar-por-esse-estilo.html#:~:text=O%20que%20s%C3%A3o%20os%20carros,mesmo%20na%20liberdade%20para%20dirigir>. Acesso em: 11 mar. 2022.

IBAMA. **Licença de importação para veículos leves e pesados, motos e máquinas**. 2021. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/licencas-servicos/veiculos-automotores/licenca-de-importacao-para-veiculos-leves-e-pesados-motos-e-maquinas>. Acesso em: 02 abr. 2022.

IBAMA. **Licença para veículos, motores ou máquinas** (LCVM / Proconve). 2021. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/emissoes/veiculos-automotores/licenca-para-veiculos-motores-ou-maquinas-lcvm-proconve>. Acesso em: 15 abr. 2022.

IBAMA. **Sobre o Ibama**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/sobre-o-ibama#atribuicoes>. Acesso em: 02 abr. 2022.

LUCHMANN, Lígia. Associações, participação e representação: Combinações e tensões. **Lua Nova**, São Paulo, 84: 141-174, 2011.

MACKENZIE. **IPI: O que é o Imposto sobre Produtos Industrializados e como ele afeta a vida de todos**. 2021. Disponível em: https://www.mackenzie.br/noticias/artigo/n/a/i/ipi-o-que-e-o-imposto-sobre-produtos-industrializados-e-como-ele-afeta-a-vida-de-todos?idtag=83e82720-1f5a-45cb-9f1e-7273e1a88182&gclid=CjwKCAiAmuKbBhA2EiwAxQnt7wj8cfuliV4tM8LgaK_aV1DAoAUIBDXEVEI0wkh111IC1DYwxxDedhoC-WsQA_vD_BwE. Acesso em: 15 nov. 2022.

MAZZINI, O. **Importação independente de veículos novos – Brasil**. [S. I.]: Mazzini Engenharia, 2018. 1 vídeo (19 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=cvbgsFbOgDY>. Acesso em: 15 out. 2022.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Campinas, v.30, n.1, p. 201-203, 2008.

MONTEIRO, Andréia; PAJAUÍ, Rita; BARROSO, Tátilla. As leis como fonte para a história da educação na primeira república maranhense. **Revista Bibliomar**, São Luís v. 15, n. 1/2, jan./dez. 2016.

NASCIMENTO, Marcio Silveira. **Implantação e evolução da indústria automobilística no Brasil**. Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína (TO), v. 07, p. 67-79, 2016.

NUBANK. **O que é COFINS: conheça as principais características do tributo**. 2020. Disponível em: <https://blog.nubank.com.br/o-que-e-cofins/>. Acesso em: 12 out. 2022.

O GLOBO. **Apesar da crise, mercado de luxo não para de crescer e deve movimentar R\$ 29 bi em 2023**. 2019. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2019/09/apesar-da-crise-mercado-de-luxo-nao-para-de-crescer-e-deve-movimentar-r-29-bi-em-2023.html>. Acesso em: 16 mai. 2022.

O GLOBO. **Mclaren de R\$ 5 milhões chega ao Brasil em março, mas já acabou**. Autoesporte.globo.com. São Paulo, 09 fevereiro. 2021. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/lancamentos/noticia/2021/02/mclaren-de-r-5-milhoes-chega-ao-brasil-em-marco-mas-ja-acabou.ghtml>. Acesso em: 01 jun. 2022.

O GLOBO. **Os 9 mimos do Rolls-Royce Cullinan, o SUV mais caro do mundo que custa R\$ 4,6 milhões no Brasil**. In: Michelle Ferreira. Autoesporte.globo.com. São Paulo, 13 fev. 2020. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/colunistas/post-coluna/2020/02/os-9-mimos-do-rolls-royce-cullinan-o-suv-mais-carro-do-mundo-que-custa-r-46-milhoes-no-brasil.ghtml>. Acesso em: 01 jun. 2022.

O GLOBO. **Porsches e Lamborghinis perdidos no incêndio do Felicity Ace podem valer US\$ 155 milhões.** 2022. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/porsches-lamborghinis-perdidos-no-incendio-do-felicity-ace-podem-valer-us-155-milhoes-25403956/>. Acesso em: 27 mai. 2022.

PAZZINI, Darlin Nalú Avila; ARAÚJO, Fabrício Viero de. **O Uso do Vídeo como Ferramenta de Apoio ao Ensino-Aprendizagem.** 2013. Artigo (especialização) - Curso de Curso de Especialização em Mídias na Educação, Centro de Tecnologia, Universidade Federal de Santa Maria, Polo de Panambi, RS, 2013.

PEREIRA, Fabiano. **A pré-história da indústria automobilística no Brasil.** 2016. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil/>. Acesso em: 10 abr. 2022.

PORTAL TRIBUTÁRIO. **ICMS - IMPOSTO SOBRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS.** Disponível em: <http://www.portaltributario.com.br/tributos/icms.html>. Acesso em: 17 nov. 2022.

QUATRO RODAS. **Paíto Motors: não existe crise na maior loja de superesportivos do Brasil.** 2020. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/paito-motors-nao-existe-crise-na-maior-loja-de-superesportivos-do-brasil/>. Acesso em: 01 mar. 2022.

QUATRO RODAS. **Porsche ignora a crise e tem crescimento de 24% no Brasil; 911 lidera.** 2022. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/porsche-ignora-a-crise-e-tem-crescimento-de-24-no-brasil-911-lidera>. Acesso em: 24 fev. 2022.

RICHARDSON, R. J. Pesquisa social: métodos e técnicas. São Paulo: **Atlas**, 1999.

ROBLES, J. T.; NOBRE, M. Logística Internacional: Uma abordagem para integração de negócios. **Editora InterSaber**. 2016.

ROCHA, Rafael. **Mercado de carros de luxo segue em alta mesmo na pandemia.** 2020. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/economia/mercado-de-carros-de-luxo-segue-em-alta-mesmo-na-pandemia-1.2400193/>. Acesso em: 16 mai. 2022.

SANTOS. ECOPORTO. **Tabela Geral de Preços.** São Paulo, 01 jan. 2022. Disponível em: <https://ecostorageapp002.blob.core.windows.net/content/Ecoporto/Servicos/Pdf/Tabela-de-Pre%C3%A7os.pdf?V=2017021552544>. Acesso em: 22 out. 2022

SCHWERINER, Mário René. Você se dá ao luxo de...? **Revista da ESPM**, v. 12, n.1, jan/fev. 2005.

SILVA, Ronaldo da. Indústria automobilística brasileira nos anos 90: uma nova territorialização. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 23, n.1, jan/jun. 2003.

SOLOMON, Michael R. O comportamento do consumidor: comprando, possuindo e sendo. 11. ed. Porto Alegre: **Bookman**, 2016. 584 p.

STAKE, Robert E. **Pesquisa qualitativa: estudando como as coisas funcionam**. São Paulo: Grupo A, 2011. 9788563899330. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788563899330/>. Acesso em: 07 mai. 2022.

TEMER, Ana Carolina Rocha Pessoa. Reflexões sobre a tipologia do material jornalístico: o jornalismo e as notícias. **Revista Brasileira de Ciências da Comunicação**, São Paulo, v. 30, n. 1, p. 49-70, jan./jun. 2007.

TERRA, Thiago. **Brasileiro espera qualidade e experiência com marcas de luxo, diz pesquisa**. 2009. Disponível em: <https://www.mundodomarketing.com.br/reportagens/pesquisa/6969/brasileiro-espera-qualidade-e-experiencia-com-marcas-de-luxo-diz-pesquisa.html/>. Acesso em: 16 mai. 2022.

TOP BRAZIL LOG. **Incoterm**. 2020. Disponível em: <http://topbrazillog.com.br/incoterm-2020/>. Acesso em: 11 abr. 2022.

TRIPOLI, A. C. K; PRATES, R. C. **Comercio Internacional : Teoria e Pratica**. Editora **InterSaberes**. 2016.

UOL. **Ferrari SF90 Stradale de R\$ 7 milhões cai de guincho em São Paulo**. 2021. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2021/08/13/ferrari-sf90-stradale-de-r-7-milhoes-cai-de-guincho-em-sao-paulo-assista.htm>. Acesso em: 10 set. 2022.

UOL. **Navio com 1.100 Porsches afunda no Atlântico duas semanas após incêndio**. 2022. Disponível em: <https://www.band.uol.com.br/noticias/navio-com-1-100-porsches-afunda-no-atlantico-duas-semanas-apos-incendio-16482473>. Acesso em: 11 mar. 2022.

ANEXO

PROTOCOLO DE ENTREVISTA (PE)

1. Qual a sua visão sobre a importação de veículos independentes no Brasil hoje? (0) (PE1)
2. Como é realizada a importação independente de veículos no Brasil? (2) (PE2)
3. Quais são os principais entraves legais para importar um veículo de luxo para o Brasil? (1) (PE3)
4. Considerando o mercado brasileiro de importadoras independentes de veículos de luxo, qual sua visão sobre o transporte internacional desses veículos? (2) (PE4)
5. Ainda em relação ao mercado brasileiro de importadoras independentes de veículos de luxo, como a logística pode afetar as operações de importação independente desses veículos? (2) (PE5)
6. No mercado brasileiro de importação independente de veículos de luxo, há cuidados extras a serem tomados no transporte internacional e nacional dos veículos? (2) (PE6)
7. Ainda em relação ao mercado brasileiro de importadoras independentes de veículos de luxo, como a volatilidade na cotação de moedas internacionais pode impactar as operações de importação? (3) (PE7)
8. No mercado brasileiro de importação independente de veículos de luxo, quais as formas de pagamento mais utilizadas e quais suas vantagens e desvantagens? (3) (PE8)
9. Ainda em relação ao mercado brasileiro de importação independente de veículos de luxo, como os impostos impactam as operações de importação? (3) (PE9)
10. Como as ações tomadas pelos órgãos envolvidos impactam o processo de importação independente de veículos de luxo no Brasil? (4) (PE10)
11. Como o tratamento administrativo conferido às importações independentes de veículos de luxo no Brasil impacta esse mercado? (4) (PE11)
12. Como funciona o despacho aduaneiro no mercado de importações independentes de veículos de luxo no Brasil? (4) (PE12)