

TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO – *INCOTERMS*: UTILIZAÇÃO DOS TERMOS EXW NAS EXPORTAÇÕES E DDP NAS IMPORTAÇÕES EM OPERAÇÕES NO BRASIL

JOICE FONDA VOLPI CONDE (FATEC AMERICANA)

joicefonda@yahoo.com.br

NELSON LUÍS DE SOUZA CORRÊA (FATEC AMERICANA)

nelson.correa@fatec.sp.gov.br

RESUMO

O objetivo desse artigo é apresentar a importância dos termos internacionais de comércio (*INCOTERMS*) nas operações de comércio internacional, com foco nos termos DDP nas importações e EXW nas exportações. O problema apresentado é a dificuldade de utilização desses *incoterms* nas operações de comércio exterior aqui no Brasil e o conflito existente com a legislação brasileira e as regras do SISCOMEX. A metodologia utilizada para realização desse trabalho é revisão de literatura e estudo exploratório. Constatou-se a inadequação da legislação brasileira no sentido de viabilizar a utilização dos *incoterms* DDP (para operações em importações) e EXW (para operações em exportações) no comércio internacional devido ao conflito com a atual legislação e procedimentos aduaneiros do Siscomex.

PALAVRAS-CHAVE: *incoterms*, DDP, EXW, comércio exterior.

ABSTRACT

The purpose of this research work is to emphasize the importance of international trade terms (*INCOTERMS*) in international trade operations, focusing on the terms DDP, on imports and EXW, on exports. The problem presented is the difficulty of using these *incoterms* in the foreign trade operations in Brazil and the existing conflict with the Brazilian legislation and the SISCOMEX rules. The methodology used to perform this research was literature review and exploratory study. It was attested the inappropriateness of Brazilian legislation in order to make it possible the usage of *incoterms*, DDP (for import operations) and EXW (for export operations) in International Commerce, due to the conflict with the present law and Siscomex customs house procedures.

Keywords: *incoterms*, DDP, EXW, foreign trade.

1. INTRODUÇÃO

A logística nos dias atuais passou e está passando por uma forte evolução. Esta tratava somente da entrega de um produto à um cliente e hoje podemos observar a amplitude deste segmento, pois além de se relacionar com a entrega de uma mercadoria, também está totalmente ligado a todo o processo produtivo de uma empresa, (exemplo claro disso foi a paralização dos caminhoneiros no Brasil, a qual em poucos dias afetou grandes empresas, clientes, consumidores, enfim, a população em geral).

No comércio exterior, assim como na logística, há vários segmentos e processos, sendo a Importação e Exportação as operações principais, e para essas atividades serem executadas é necessário a parte burocrática e documental, onde se encontra relacionado os Termos Internacionais de Comércio, mais conhecidos como *INCOTERMS*, que são peças chaves para compras e vendas internacionais, pois definem como será realizado todo o processo logístico internacional.

Este estudo tem como objetivo apresentar a utilização dos termos EXW nas exportações e DDP nas importações em operações no Brasil. A ideia principal deste artigo é apresentar os *INCOTERMS* atualmente em uso e como é aplicado e com uma análise dos termos EXW e DDP entender quais são os problemas na utilização destes termos em operação internacional no Brasil e assim responder a pergunta problema: Por que em operações no Brasil o termo EXW é pouco utilizado em exportações e o termo DDP em importações?

Como método de abordagem do artigo presente, foi realizado uma análise de dados coletados em sites relacionados a operações internacionais e normas regulamentadas brasileira como o site da Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), a Resolução Nº 21, de 7 de Abril de 2011, o site da Receita Federal, a Instrução Normativa RFB Nº 1603, de 15 de Dezembro de 2015 e a Portaria Coana Nº 123, de 17 de Dezembro de 2015, além dos dados necessários no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) para habilitar uma empresa para operar no comércio internacional.

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

2.1 LOGÍSTICA

Há dificuldade em dizer a data específica de quando surgiu a Logística. Contudo, quando analisado seus fundamentos e aplicações, pode-se constatar que desde a antiguidade já existia a logística, a princípio apenas como deslocamento de tropas e suprimentos devido a conflitos bélicos, quando os soldados ficavam em lugares distantes, isolados com seus batalhões e necessitavam de um planejamento logístico para o deslocamento dos mantimentos e armamentos. Entretanto com o passar dos anos, a aplicação deste setor se destacou, tornando-se mais presente em todos os processos de uma empresa.

Segundo Carvalho (2002) o transporte, movimentação de materiais, armazenagem, processamento de pedidos e gerenciamento de informações também são atividades da logística e esta promove recursos para a realização de todas as atividades de uma empresa.

Para Novaes (2007) “logística é, na empresa, o setor que dá condições práticas de realização das metas definidas pelo setor de Marketing. Sem ela, tais metas não têm condições de se concretizar adequadamente.” Com isso entendemos que a logística para uma empresa é fundamental para o seu sucesso.

Christopher (2007) acredita que logística é o processo que executa estratégia desde a compra da matéria prima até o produto acabado, inclusive os canais de marketing para que a

entrega dos pedidos sejam com um menor custo resultando no crescimento do lucro de uma empresa.

Conforme Ballou (2015) a logística empresarial está totalmente ligada nos processos de um produto, desde a compra da matéria prima até o produto acabado, em toda a movimentação, armazenagem e entrega do produto ao consumidor final. Então pode-se afirmar que a logística não está somente ligada ao transporte, mas esta facilita todo o fluxo de um produto, sendo sua aplicação de extrema importância para a produção e entrega deste.

2.2 LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Com a globalização, houve um forte avanço industrial e as negociações que eram centralizadas somente entre empresas de um mesmo país se ampliaram e passaram a envolver empresas de outros países, com esta evolução, houve também o crescimento da logística e o surgimento da logística internacional, pois como já citamos anteriormente, a logística está totalmente ligada ao processo industrial desde a compra da matéria prima até a entrega do produto acabado ao consumidor final.

Em cadeias de suprimentos globais, as atividades dentro da logística internacional são ampliadas se comparado com a logística doméstica, na qual também são realizadas tarefas de movimentação de mercadorias, documentação e operações básicas de exportação e importação. (DAVID; STEWART, 2010).

Dessa forma, pode-se afirmar que a logística internacional se caracteriza pela existência de uma negociação entre países diferentes, onde a fabricação do produto está localizada no país do vendedor/ exportador e a entrega do produto acabado para o comprador/ importador está localizado em um país distinto, sendo assim, podemos destacar que a diferença entre a logística e a logística internacional é que além de estar relacionada em todo o processo produtivo da empresa e processo de transporte estará também envolvida com os trâmites burocráticos de uma exportação ou importação, regras e acordos internacionais.

Segundo Bowersox e Closs (2010) “A logística globalizada deve atender a todos os requisitos do país, e ainda fazer face a crescentes incertezas ligadas à distância, à demanda, à diversidade e à documentação das operações.” Sendo assim, a logística internacional não é somente o ato final da importação e/ou exportação, pois a mesma não acontece sem a logística nacional, as duas estão totalmente ligadas, pois uma depende da outra para o processo logístico ser executado com eficiência e assim finalizado.

2.3 COMÉRCIO EXTERIOR

Segundo Souza (2003) o conceito de comércio exterior pode ser entendido como a negociação, ou seja compra e venda de bens e serviços, entre empresas de países distintos de acordo com a legislação existente nos países envolvidos. O comércio exterior são negociações relacionadas em uma importação, que é quando há inclusão de um produto de um país do exterior ao país de origem através de uma compra deste país ou uma exportação, que é quando é retirado um produto do país de origem e levado a outro no exterior através de uma venda realizada pelo país de origem.

Para David e Stewart (2010) “algumas empresas tiveram razões para expandir suas vendas a países estrangeiros, outras tiveram motivos para comprar matérias-primas e suprimentos de outros países.” Portanto o comércio exterior surgiu com a necessidade de troca de produtos entre países distintos, pois nem todos os países produzem os mesmos produtos e alguns produzem as commodities, mas não é suficiente para atender a demanda do país, sendo necessário exportar para assim suprir o mesmo.

2.4 TERMOS INTERNACIONAIS DO COMÉRCIO

Conforme Keedi (2008) Os Termos Internacionais do Comércio, também conhecido como *INCOTERMS* foram instituídos em 1936 em Paris, pela Câmara Internacional do Comércio, que constatou que as normas envolvidas nas importações e exportações precisavam ser definidas e padronizadas. Os *INCOTERMS* são muito importantes para o comércio exterior, pois o *INCOTERMS* escolhido está relacionado ao tipo de modal que será executado o transporte principal, quais as responsabilidades e custos do importador e exportador, se o seguro é obrigatório ou não, entre outras coisas.

Para Ludovico (2012) os termos utilizados em forma de siglas são de grande utilidade devido à clareza com que são definidas as obrigações, riscos e custos das partes envolvidas.

Segundo Keedi (2010) os *INCOTERMS* são regras internacionais que servem para uniformizar e padronizar os usos e costumes dentro do comércio exterior.

Os *INCOTERMS* foram criados para unificar as regras para uma negociação internacional, deixando claro as responsabilidades dos negociantes, dando mais segurança ao importador e/ou exportador, podendo também calcular com mais facilidade todos os gastos na negociação e em todo o processo logístico, tornando mais transparente e eficiente a formação do preço internacional.

Ludovico (2012) ainda afirma que com o passar dos anos o comércio exterior vem crescendo com rapidez e com isso as mudanças nos processos logísticos e as aplicações de novas tecnologias fazem com que seja necessário que os Termos Internacionais do Comércio sejam revisados constantemente. Na última revisão em 2010 foram realizadas alterações para aplicação a partir de janeiro de 2011, mantendo em vigor 11 termos ativos que são: *Ex-Works* (EXW), *Free Carrier* (FCA), *Free Alongside Ship* (FAS), *Free on Board* (FOB), *Cost and Freight* (CFR), *Cost, Insurance and Freight* (CIF), *Carriage paid to* (CPT), *Carriage and insurance paid to* (CIP), *Delivered at terminal* (DAT), *Delivered at place* (DAP) e *Delivered duty paid* (DDP).

Keedi (2010) afirma que os *Incoterms* são divididos por categorias e grupos, facilitando assim o entendimento sobre as responsabilidades do importador e/ou exportador, sendo o primeiro com a maior responsabilidade do importador e o último do exportador conforme Tabela 1.

Tabela 1 – Divisão dos grupos

GRUPO	INCOTERMS	DESCRIÇÃO
E (Partida)	EXW	<i>Ex Works</i>
F (Transporte principal não pago)	FCA	<i>Free Carrier</i>
	FAS	<i>Free Along Side</i>
	FOB	<i>Free on Board</i>
C (Transporte principal Pago)	CFR	<i>Cost and Freight</i>
	CIF	<i>Cost Insurance and Freight</i>
	CPT	<i>Cost Paid To</i>
	CIP	<i>Cost Insurance Paid To</i>
D (Chegada)	DAT	<i>Delivery at Terminal</i>
	DAP	<i>Delivery at Place</i>
	DDP	<i>Delivery Duty Paid</i>

Fonte: Elaborado pelo autor

Ex – Works (EXW): O exportador é responsável por deixar a documentação de exportação pronta e a mercadoria em condições de ser retirada em local previamente acertado (normalmente nas dependências de exportador). Desde o carregamento, os trâmites são todos responsabilidades do importador, onde o mesmo deve pagar todos os custos do transporte e assume todo risco desde o carregamento da mercadoria nas dependências do exportador até o destino final. Pode ser utilizado para todos os modais.

Free Carrier (FCA): O vendedor paga o transporte até o ponto determinado pelo importador (aeroporto de exportação por exemplo). Os riscos e obrigações são transferidos para o primeiro transportador (indicado pelo importador). Pode ser utilizado para todos os modais.

Free Alongside Ship (FAS): A obrigação do exportador é colocar a mercadoria ao lado do navio, no porto que será executada a exportação e a preparação de toda documentação para a alfândega. A partir do carregamento da mercadoria no navio a responsabilidade, riscos e custos passam para o importador. É utilizado somente em transporte marítimo.

Free on Board (FOB): A responsabilidade, riscos e custos são transferidos ao importador, quando a mercadoria transpassar a amurada do navio. O exportador deverá providenciar o transporte do material a partir da empresa do importador até o local de carregamento. A documentação de exportação e a liberação na alfândega no país exportador é responsabilidade do exportador. É utilizado somente em transporte marítimo.

Cost and Freight (CFR): Os riscos do exportador são os mesmos do incoterms FOB, transferindo a responsabilidade ao importador quando a mercadoria transpassar a amurada do navio, entretanto neste termo o custo do frete do transporte internacional corre por conta do exportador. É utilizado somente em transporte marítimo.

Cost, Insurance and Freight (CIF): Similar ao termo CFR, porém além do exportador arcar com o custo do frete, também arcará com o custo do seguro cujo beneficiário será o importador. A responsabilidade é transferida para o importador quando a mercadoria transpassa a amurada do navio que fará o transporte até o destino final. É utilizado somente em transporte marítimo.

Carriage paid to (CPT): A responsabilidade é transferida do exportador para o importador quando é entregue a mercadoria ao primeiro transportador, ainda localizado no país exportador, transferindo também todos os riscos que houver até ao destino final, entretanto o exportador deverá pagar os custos de frete internacional até o destino final. Pode ser utilizado para todos os modais.

Carriage and insurance paid to (CIP): Idêntico ao CPT, o exportador pagará pelo frete e contratara apólice de seguro tendo o importador como beneficiário até o destino final, mas assim como o CPT a responsabilidade é transferida ao importador desde a entrega ao primeiro transportador até ao destino final.

Delivered at terminal (DAT): A responsabilidade do exportador será até o terminal do transporte internacional ou em outro local combinado na negociação. O exportador paga o transporte até o terminal e assume os riscos e custos até o descarregamento no terminal. Pode ser utilizado para todos os modais.

Delivered at place (DAP): assim como o DAT a responsabilidade do exportador será até o terminal do transporte internacional ou em outro local combinado na negociação, entretanto o exportador paga o transporte até o terminal, mas assume os riscos somente até a mercadoria estar pronta para o descarregamento no terminal. Pode ser utilizado para todos os modais.

Delivered duty paid (DDP): As obrigações são do exportador, pois o mesmo assume todas as responsabilidades e custos até o destino final, ou seja, o exportador entrega a mercadoria desembaraçada no local de destino designado pelo importador, inclusive direitos de importação e impostos. Pode ser utilizado para todos os modais.

3. DESENVOLVIMENTO DA TEMÁTICA

O estudo realizado nesse artigo aborda a utilização dos termos internacionais - *incoterms* nas operações de importação (DDP) e exportação (EXW). Será apresentado a seguir a dificuldade de utilização desses *incoterms* em operações no Brasil e as limitações oriundas da legislação brasileira e operacionalização no SISCOMEX, impossibilitando a utilização desses *incoterms* em operações de importação e exportação.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 ANÁLISE DA UTILIZAÇÃO DOS INCOTERMS DDP E EXW NO BRASIL

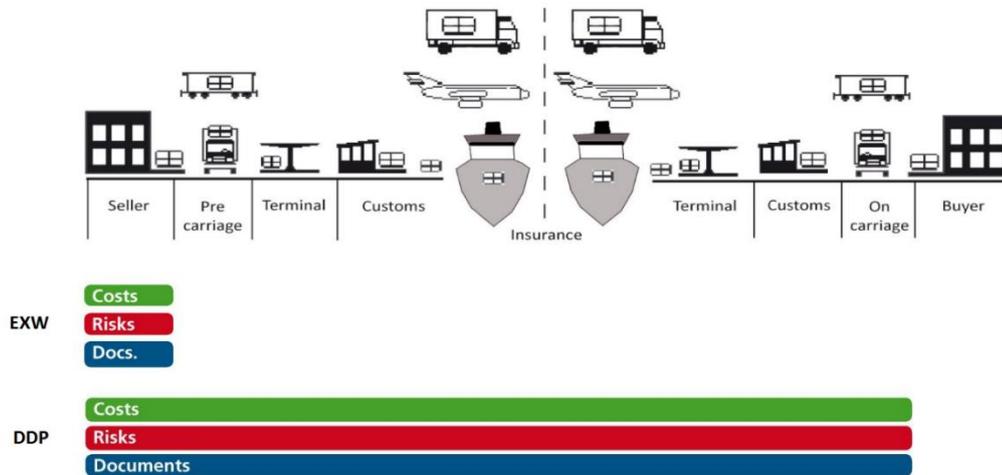
O comércio internacional tem sofrido forte incremento ao longo das últimas duas décadas, inclusive no Brasil, que também adota a tabela dos *Incoterms* versão 2010 desde sua implementação. Assim como em muitos países que praticam importações e exportações, a utilização dos tipos de *incoterms* possuem algumas ressalvas na utilização devido as leis nacionais.

Segundo informações constantes no site da Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior,(CAMEX), a Resolução Nº 21, de 7 de Abril de 2011, aborda sobre os *Incoterms* e estabelece que para a venda executada no comércio internacional, seja importações ou exportações brasileiras, serão aprovadas mediante a condição da compatibilidade com as leis e normas jurídicas nacionais.

No site da Receita Federal, a Instrução Normativa RFB Nº 1603, de 15 de Dezembro de 2015 e a Portaria Coana Nº 123, de 17 de Dezembro de 2015 estabelecem que para toda importação e exportação com finalidade de comercialização no Brasil é necessário a empresa ser habilitada a operar no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e para esta habilitação é estabelecido o requerimento de habilitação que deve conter documentos como CNPJ da empresa ou seu representante legal e também os CPF's dos mesmos, vale ressaltar que há algumas operações que a pessoa jurídica é dispensada da habilitação no Siscomex, entretanto não são importações ou exportações com finalidade de comercialização no Brasil.

Conforme figura 1, pode-se observar com mais detalhe que o termo EXW é o que o exportador tem menos responsabilidades, custos e riscos para o importador e o termo DDP é o que o mesmo tem maior responsabilidade, custos e riscos para o exportador.

Figura 1 – Termos EXW e DDP



Fonte: Adaptado de *International Contracts* (2019)

Como já citado no termo DDP, todos os custos, responsabilidades e riscos, são assumidas na totalidade pelo do exportador, sendo que o mesmo tem que entregar a mercadoria desembaraçada no local de destino. Ao se tratar de uma importação com a utilização do termo DDP, podemos constatar que devido a legislação brasileira, a utilização desse tipo de *incoterms* em operações de importação normal, (com recolhimento de tributos e atracação da mercadoria em zona primária ou secundária) não é possível de ser realizado, pois não há como um terceiro (exportador) fazer o recolhimento dos tributos. No Brasil não existe um dispositivo ou um meio correto e legal para recolher um imposto no nome de outra pessoa, sendo necessário a própria empresa fazer o devido recolhimento. Com isso, a questão em si, não é somente o fato de não ser possível utilizar o termo DDP, mas as responsabilidades e custos que o exportador deve assumir em toda a operação e que ele por não possuir CNPJ e/ou CPF, não poderá completar a operação nos moldes que estabelece o *incoterms* DDP.

Não existe uma forma do exportador fazer o recolhimento dos tributos para nacionalizar a carga em nome do importador, não sendo possível a liberação da carga na alfândega, emissão da Declaração da Importação (DI) e posteriormente do comprovante de importação (CI).

Ao analisar o termo EXW sendo aplicado em importações brasileiras não há problema nenhum, é realizado operações de importações com este termo sem nenhum empecilho, entretanto para as exportações é que há dificuldades por falta de mecanismo para o agente que é representante do importador no exterior, e como representante do importador aqui no Brasil, não existe um CNPJ para esse importador aqui no Brasil, o que inviabiliza a operação de desembaraço aduaneiro de exportação e a elaboração de toda a documentação exigida (Declaração de exportação, Comprovante de exportação, entre outros).

Apesar de tudo, essa operação utilizando o *incoterms* EXW na exportação ainda é possível solucionar da seguinte forma: O exportador precisa incluir este agente no Siscomex para que ele libere a mercadoria realizando todos os trâmites, porém isso criaria uma descaracterização da operação, porque desta forma a criação do vínculo com o agente de carga, o exportador deixou a carga a disposição, mas teve que colocar o agente /despachante do importador no Siscomex e uma vez que esse despachante vai liberar a carga na alfândega no Brasil e vai registrar essa operação no Siscomex do exportador, qualquer problema que houver ali dentro do recinto aduaneiro, (uma multa por exemplo), a lavratura da multa seria

em nome do exportador, descumprindo o que preconiza o termo EXW, pois a operação já não é mais responsabilidade do exportador.

Dessa forma, na importação DDP o exportador no exterior não consegue recolher os tributos no Brasil dentro do Siscomex por ele próprio, dependendo assim do importador e na exportação EXW o agente responsável consegue até coletar a carga no armazém da empresa e colocar dentro da alfândega, mas não consegue desembaraçar por ele sozinho, depende do Siscomex do exportador.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho procurou abordar os termos internacionais de comércio – *incoterms* em operações utilizando o termo EXW nas exportações e DDP nas importações.

Pode ser observado que a utilização desses termos aqui no Brasil são prejudicados, pois devido a legislação brasileira, etapas dos processos de importação e de exportação não podem ser cumpridos por exportadores (DDP) e por importadores (EXW).

Para que esses *incoterms* possam ser utilizados em operações de comércio exterior aqui no Brasil, nossa legislação teria que sofrer alterações, permitindo que importadores no caso do termo EXW e exportadores no DDP, pudessem intervir nas operações, permitindo com isso uma maior flexibilidade para as empresas que operam no comércio internacional. Essas alterações poderiam permitir uma maior integração das operações internacionais contribuindo para o incremento de nossa Balança Comercial. Vale ressaltar que a legislação brasileira que ampara as operações de comércio exterior contribuem para o aumento de custos e burocracia nos processos aduaneiros dificultando e onerando a participação do país no cenário de comércio internacional.

Não foi tratado nesse trabalho as diretrizes relativas ao funcionamento das operações no SISCOMEX para esses *incoterms*, podendo ser tema de futuros trabalhos nessa área principalmente o que tange a complexidade e exigências existentes para operação do sistema.

REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald H. Autor 1 **Transportes, administração de materiais e distribuição física: Logística Empresarial**. 1. ed. – 30. Reimpr. – São Paulo: Atlas, 2015

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. Tradução de Equipe do Centro de Estudos em Logística e Adalberto Ferreira das Neves. 1. ed. – 9. Reimpr - São Paulo: Atlas, 2010.

CARVALHO, José Crespo de - **Logística**. Lisboa: Edições Sílabo, 2002.

CHRISTOPHER, Martin. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Criando redes que agregam valor**. 2. ed. São Paulo. Thomson Learning 2007.

DAVID, Pierre; STEWART, Richard. **Logística internacional**. Tradução de Laís Andrade. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

INTERNATIONAL CONTRACTS. **Delivered Duty Paid (named place of destination)**. Disponível em: < <https://internationalcontracts.net/contract/incoterms-ddp-en> >. Acessado em: 23 fev. 2019. 10h00.

KEEDI, Samir. **Transportes, utilização e seguros internacionais de carga: prática e exercício**. ed. – São Paulo: Aduaneiras, 2008

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. – São Paulo: Saraiva, 2012

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. 3º ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

RACHID, Jorge. **Instrução Normativa RFB Nº 1603, de 15 de Dezembro de 2015**. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=70354&visao=anotado>> Acessado em: 02 mar. 2019. 15h00

RECEITA FEDERAL. **SISCOMEX - HABILITAÇÃO DE PESSOA JURÍDICA. DISPONÍVEL** EM: <<http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/habilitacao/Pessoa-Juridica/Pessoa-Juridica>> Acessado em: 02 mar. 2019. 14h25

SOUZA, Cláudio Luiz Gonçalves. **A Teoria Geral do Comércio Exterior**. 1. ed. Belo Horizonte: Líder, 2003

"O conteúdo exposto no trabalho é de inteira responsabilidade do(s) autor(es)."