Anais do Congresso Brasileiro de Iniciação Científica
(https://periodicos.unisanta.br/COB)

ISSN 2317-1316

IMPORTAÇÃO DE UM CAMINHÃO COMPLETO: ETAPAS, DOCUMENTAÇÃO E OPERAÇÃO LOGÍSTICA

IMPORT OF A COMPLETE TRUCK: STEPS, DOCUMENTATION AND LOGISTICS OPERATION

Danilo Oliveira Meireles Nascimento, Caue França Barros, Christofferson Gutembergue Oliveira Silva, Luiz André Evangelista

Universidade Santa Cecília, Curso de Comércio Exterior

danilooliveirameireles@gmail.com

RESUMO – Este trabalho apresenta, de forma integrada e concisa, o processo de importação de um caminhão completo para o Brasil, considerando uma operação hipotética com origem na Alemanha e destino ao Porto de Santos. São abordadas as etapas de planejamento, classificação fiscal, tratamento administrativo, escolha do Incoterm, contratação do transporte internacional, documentação, sistemas governamentais, desembaraço aduaneiro, tributação e entrega do veículo. A metodologia consiste em pesquisa bibliográfica e documental, com consulta a fontes oficiais e regras aplicáveis ao comércio exterior. O estudo evidencia que a importação de veículos exige integração entre importador, exportador, agente de cargas, armador, despachante, terminais e órgãos públicos, além de conferência rigorosa das informações.

Palavras-chave: importação; caminhão; comércio exterior; logística internacional; desembaraço aduaneiro.

ABSTRACT – This paper presents the import process of a complete truck into Brazil, considering a hypothetical operation from Germany to the Port of Santos. It addresses planning, tariff classification, administrative treatment, Incoterms, international transportation, documentation, government systems, customs clearance, taxation and vehicle delivery. The methodology is based on bibliographic and documentary research using official sources and applicable foreign trade rules. The study shows that vehicle imports require coordination among the importer, exporter, freight forwarder, carrier, customs broker, terminals and government agencies, together with strict checking of commercial, logistical and regulatory information.

Keywords: import; truck; foreign trade; international logistics; customs clearance.

1 INTRODUÇÃO

A importação de um caminhão completo envolve uma sequência de atividades comerciais, logísticas, aduaneiras e regulatórias que precisam ser coordenadas desde a negociação com o fornecedor estrangeiro até a entrega do veículo no Brasil. Diferentemente de uma carga convencional, o veículo automotor possui características técnicas e requisitos

ISSN 2317-1316

específicos de homologação, emissões, segurança e registro. Por isso, o planejamento deve considerar não apenas o transporte internacional, mas também a classificação fiscal, o tratamento administrativo e as exigências dos órgãos competentes.

O objetivo deste trabalho é apresentar, de maneira resumida, porém abrangente, as principais etapas de uma operação de importação de caminhão completo, identificando participantes, documentos, sistemas, modais, Incoterms, responsabilidades, custos e procedimentos necessários para que o veículo seja nacionalizado e posteriormente disponibilizado ao importador.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

Foi realizada pesquisa bibliográfica e documental, utilizando informações de órgãos oficiais brasileiros relacionados ao comércio exterior, meio ambiente, trânsito e classificação fiscal, além das regras internacionais dos Incoterms. Para facilitar a compreensão, foi considerada uma operação hipotética de um caminhão novo fabricado na Alemanha, com transporte marítimo até o Porto de Santos e posterior transporte rodoviário até o destino final. O estudo foi organizado segundo o fluxo operacional: planejamento, contratação, embarque, chegada, despacho aduaneiro e entrega.

A pesquisa foi desenvolvida por meio de levantamento bibliográfico e documental, com prioridade para fontes institucionais relacionadas ao comércio exterior, à classificação fiscal, à legislação ambiental, à homologação e ao registro de veículos. A escolha dessas fontes busca dar preferência a orientações oficiais para identificar os procedimentos que precisam ser confirmados antes da realização de uma importação real.

A abordagem adotada é descritiva e qualitativa. Não foi realizada uma importação efetiva nem foram utilizados dados comerciais confidenciais. Para organizar a análise, considerou-se uma operação hipotética de um caminhão novo fabricado na Alemanha, transportado por via marítima até o Porto de Santos e encaminhado posteriormente ao destino final no Brasil. Essa hipótese serve como exemplo didático e não substitui a consulta às regras vigentes para um veículo específico.

As informações foram organizadas em cinco eixos: identificação técnica do produto e classificação fiscal; verificação do tratamento administrativo e da homologação; negociação comercial e definição do Incoterm; contratação do transporte e preparação documental; e

ISSN 2317-1316

despacho aduaneiro, tributação e entrega. Essa organização permite relacionar as decisões iniciais às exigências que surgem nas etapas seguintes.

Para cada etapa, foram identificados os dados necessários e os participantes normalmente envolvidos. A ficha técnica do caminhão apoia a classificação fiscal e a análise regulatória; os dados da compra e venda fundamentam a Commercial Invoice e a valoração aduaneira; e as informações sobre embarque, portos, peso e identificação da unidade são relevantes para o conhecimento de embarque e para a coordenação logística.

Por fim, a análise diferencia responsabilidades contratuais de obrigações legais. Os Incoterms distribuem custos, riscos e tarefas entre vendedor e comprador, mas não determinam a NCM, as alíquotas tributárias nem as licenças exigidas pelo Brasil. Esses elementos devem ser verificados separadamente, considerando a legislação aplicável, as características do caminhão e as condições efetivamente negociadas.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A operação começa com a definição do produto e das condições comerciais. É necessário identificar marca, modelo, ano de fabricação, número do chassi/VIN, motorização, combustível, potência, peso bruto total, capacidade de carga, tipo de carroceria e demais características técnicas. Essas informações são importantes para a classificação fiscal e para verificar se o veículo atende às exigências brasileiras.

A classificação fiscal de caminhões ocorre no capítulo 87 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), especialmente na posição 8704, referente a veículos automóveis para transporte de mercadorias. Entretanto, a NCM de oito dígitos depende das características específicas do veículo, como tipo de motor, peso e configuração. Portanto, a classificação deve ser confirmada antes do registro da declaração de importação.

Após a classificação, deve-se verificar o tratamento administrativo. A importação de veículos pode envolver requisitos relacionados à legislação ambiental e às normas de trânsito. Entre os pontos relevantes estão as exigências do IBAMA relacionadas ao controle de emissões e a documentação de homologação veicular, além das exigências da Senatran para registro e regularização. A consulta prévia evita que o veículo chegue ao país sem atender aos requisitos necessários.

ISSN 2317-1316

Na negociação internacional, importador e exportador definem preço, moeda, condições de pagamento, local de entrega e Incoterm. Em uma operação marítima, podem ser utilizados termos como FCA, FOB, CFR ou CIF, dependendo da divisão de custos, riscos e contratação do frete. O Incoterm não substitui o contrato de compra e venda, mas estabelece responsabilidades relevantes entre vendedor e comprador.

Para um caminhão completo, o transporte marítimo pode ser realizado principalmente por Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), quando o veículo é conduzido para dentro e para fora do navio. Dependendo das dimensões, características e disponibilidade do serviço, também podem existir alternativas de carga geral, breakbulk ou equipamentos especiais. No trecho terrestre, podem ser utilizados veículos como prancha, carreta plataforma ou cegonha, conforme tamanho, peso e condição operacional.

A contratação do transporte normalmente envolve o agente de cargas ou freight forwarder, que coordena reserva de espaço, documentação e comunicação entre as partes. O armador é responsável pelo transporte marítimo contratado. Empresas de logística internacional, como a DSV, podem coordenar a operação e a comunicação com armadores, terminais, transportadores e demais participantes.

Entre os documentos mais importantes estão a Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading (BL), certificado de origem quando aplicável e documentos de homologação. Todos devem ser conferidos quanto a comprador, vendedor, descrição, quantidade, peso, valores, origem, Incoterm, portos e identificação do veículo.

Entre os sistemas e ambientes utilizados estão o Portal Único Siscomex, registros e procedimentos de comércio exterior e ferramentas relacionadas ao despacho aduaneiro. Conforme a operação e o tratamento administrativo, podem ser necessários registros ou licenças antes do embarque. Também devem ser observados os sistemas utilizados por agente de cargas, terminal e importador.

Na chegada ao Brasil, o veículo é direcionado ao terminal e a documentação instrui o despacho. O importador ou seu representante realiza os registros necessários, informa classificação fiscal, valor, origem, condições comerciais e demais elementos. A Receita Federal realiza o controle aduaneiro e pode ocorrer conferência documental ou física. O desembaraço ocorre quando os requisitos aplicáveis são atendidos.

ISSN 2317-1316

A formação do custo deve considerar preço do caminhão, frete internacional, seguro quando aplicável, despesas portuárias, armazenagem, honorários, transporte interno e tributos. O valor aduaneiro é utilizado para a apuração de determinados tributos. II, IPI, PIS/Pasep, Cofins e ICMS possuem regras e bases próprias, de modo que o cálculo final depende da NCM, valor da operação, estado de destino e demais condições.

Depois do desembaraço, o caminhão pode ser retirado do terminal e encaminhado ao destino por transporte rodoviário. Ainda devem ser concluídas as etapas de regularização e registro do veículo, incluindo procedimentos exigidos pelos órgãos de trânsito. Assim, a importação não termina com a chegada física ao Brasil, mas com a conclusão das etapas aduaneiras, fiscais, documentais e de registro.

Os principais participantes são importador, exportador, agente de cargas, armador, terminal portuário, despachante aduaneiro, transportador rodoviário, seguradora quando contratada e órgãos públicos como Receita Federal, IBAMA, Senatran e Secretarias de Fazenda. A comunicação entre eles é essencial para evitar atrasos, custos adicionais e problemas documentais.

NEGOCIAÇÃO → CLASSIFICAÇÃO/NCM → TRATAMENTO ADMINISTRATIVO → CONTRATAÇÃO DO FRETE → EMBARQUE → TRANSPORTE INTERNACIONAL → CHEGADA AO BRASIL → DESPACHO ADUANEIRO → DESEMBARAÇO → TRANSPORTE INTERNO → REGULARIZAÇÃO E ENTREGA

O planejamento deve começar antes da confirmação da compra. O importador precisa reunir marca, modelo, ano, número do chassi ou VIN, motorização, combustível, potência, peso bruto total, capacidade de carga e configuração do veículo. Essas informações permitem avaliar se o caminhão atende ao uso pretendido e se existem exigências técnicas, ambientais ou administrativas específicas. A falta de dados completos pode atrasar a classificação fiscal, a análise regulatória e a preparação dos documentos.

A classificação fiscal não deve ser definida apenas pelo nome comercial do produto. Caminhões destinados ao transporte de mercadorias costumam estar relacionados à posição 8704 da Nomenclatura Comum do Mercosul, mas o código completo de oito dígitos depende das características da unidade, incluindo motorização, peso e configuração. Por isso, a classificação precisa ser confirmada na nomenclatura vigente, de preferência com apoio técnico, antes do registro da declaração aduaneira.

ISSN 2317-1316

A verificação do tratamento administrativo é igualmente importante. A importação de veículos pode envolver requisitos ambientais e de homologação, incluindo procedimentos relacionados ao IBAMA e aos órgãos de trânsito. O cumprimento de uma exigência não significa que todas as demais estejam automaticamente atendidas. Recomenda-se, portanto, elaborar uma lista de requisitos e confirmar quais documentos, licenças ou comprovações devem estar disponíveis antes do embarque.

A escolha do Incoterm deve acompanhar a negociação comercial e a contratação do transporte. No FCA, o vendedor entrega a mercadoria ao transportador indicado pelo comprador no local acordado, e o comprador geralmente organiza o transporte principal. No DAP, o vendedor assume custos e riscos até o local de destino nomeado, enquanto o comprador realiza o desembaraço de importação e paga os tributos devidos. A escolha depende de quem tem melhores condições para negociar frete, coordenar fornecedores e administrar os riscos. O local exato de entrega deve ser descrito no contrato.

Para o transporte marítimo, o Ro-Ro pode ser uma alternativa quando o caminhão pode entrar e sair do navio rodando por rampas próprias. A disponibilidade depende da rota, do transportador, das dimensões e do peso do veículo. Em outros casos, podem ser avaliadas soluções de carga geral ou equipamentos específicos. A decisão deve considerar não apenas o frete, mas também a segurança da movimentação, as despesas de terminal, o tempo de trânsito e a infraestrutura disponível nos portos.

A logística envolve mais do que a travessia marítima. É necessário coordenar a retirada do caminhão na origem, sua chegada ao terminal, a reserva de espaço, os prazos de recebimento e embarque, a emissão do conhecimento de transporte, o acompanhamento da viagem e a programação da retirada no destino. Após a liberação, o transporte rodoviário deve ser compatível com o peso, as dimensões, a condição mecânica e as regras de circulação. Uma falha de coordenação pode gerar armazenagem adicional, estadias ou atrasos.

A documentação deve ser conferida de forma integrada. A Commercial Invoice registra as condições comerciais, a descrição e o valor da mercadoria; o Packing List detalha a apresentação física da carga, quando aplicável; e o Bill of Lading comprova o recebimento da carga para transporte marítimo e identifica informações da viagem. Certificados de origem e documentos de conformidade podem ser necessários conforme a operação. O número do

ISSN 2317-1316

chassi/VIN, a descrição do veículo, os pesos, os valores, o país de origem e os portos devem ser coerentes entre os documentos.

Na conferência documental, também devem ser comparados os dados do comprador e do vendedor, o Incoterm, a moeda, as quantidades e a identificação da unidade. Divergências podem resultar em pedidos de correção, exigências ou atraso na liberação. O agente de cargas, o importador e o despachante precisam manter comunicação contínua para que eventuais inconsistências sejam identificadas antes da chegada da carga, quando possível.

No Brasil, o procedimento deve ser acompanhado nos sistemas oficiais aplicáveis, incluindo o Portal Único Siscomex e os registros relacionados ao despacho aduaneiro. O fluxo específico pode variar conforme o enquadramento da operação e o tratamento administrativo vigente. Por isso, não se deve presumir que toda importação de caminhão terá exatamente os mesmos registros ou seguirá uma sequência idêntica; a consulta deve ser feita para o veículo e para a data efetiva da operação.

A Receita Federal realiza o controle aduaneiro e fiscal. O IBAMA pode atuar em requisitos ambientais relacionados às emissões e à conformidade, enquanto os órgãos de trânsito participam das etapas de homologação e regularização necessárias à circulação. O importador deve acompanhar cada obrigação até sua conclusão, pois o desembaraço aduaneiro, por si só, não garante que todas as etapas de regularização veicular estejam finalizadas.

A estimativa de custos deve ser elaborada antes da compra e atualizada durante o processo. Além do preço do caminhão, podem existir frete interno no país de origem, frete marítimo, seguro, despesas de terminal, armazenagem, honorários do despachante, transporte interno e custos de regularização. A tributação pode envolver Imposto de Importação, IPI, PIS/Pasep, Cofins e ICMS, observadas as bases e alíquotas específicas. O cálculo correto depende da NCM completa, do valor aduaneiro, do estado de destino e das regras vigentes.

Para organizar o cálculo, primeiro deve ser determinado o valor aduaneiro segundo as regras aplicáveis, considerando o preço e os elementos que legalmente devem ser incluídos, como frete e seguro internacional quando cabíveis. Depois, cada tributo é apurado de acordo com sua base e alíquota. O custo logístico total também inclui despesas que podem não integrar a mesma base tributária. Sem os dados concretos da operação, não é adequado apresentar um valor final como se fosse uma cotação real.

ISSN 2317-1316

Os prazos dependem da disponibilidade de navio, do tempo de trânsito, dos horários-limite do terminal, da análise dos órgãos competentes, de eventual conferência aduaneira, do pagamento dos valores devidos e da disponibilidade do transporte interno. Assim, é preferível trabalhar com estimativas fornecidas pelos prestadores e prever margem para correções documentais, inspeções e exigências. O acompanhamento contínuo reduz o risco de custos imprevistos.

As responsabilidades devem ser definidas com clareza. O exportador entrega o caminhão conforme o contrato e fornece os documentos acordados; o importador fornece informações corretas e cumpre obrigações fiscais e regulatórias; o agente de cargas coordena os serviços logísticos contratados; o armador realiza o transporte marítimo; o despachante atua nos procedimentos aduaneiros conforme a autorização recebida; e o transportador rodoviário executa a movimentação terrestre. A distribuição final das tarefas depende dos contratos e do Incoterm escolhido.

Em síntese, os principais riscos podem ser reduzidos com planejamento antecipado, confirmação da NCM, verificação dos requisitos antes do embarque, escolha adequada do Incoterm, contratação de transporte compatível e conferência cruzada dos documentos. A comunicação entre importador, fornecedor, agente de cargas, despachante, armador, terminais e órgãos públicos é decisiva para reduzir retrabalho, atrasos e custos adicionais. O acompanhamento deve continuar até a entrega e a regularização do veículo.

4 CONCLUSÃO

A importação de um caminhão completo é uma operação que exige planejamento integrado entre comércio exterior, logística, legislação aduaneira, requisitos técnicos e transporte. O sucesso depende da correta definição do produto e da NCM, da verificação antecipada das exigências administrativas, da escolha adequada do Incoterm e do modal, da conferência dos documentos e do acompanhamento do desembaraço. Também é indispensável considerar os custos envolvidos e as exigências posteriores de regularização. Dessa forma, o processo pode ser entendido como uma cadeia contínua, na qual cada etapa influencia a seguinte e a qualidade das informações compartilhadas entre os participantes é fundamental para reduzir riscos, atrasos e custos.

5 DECLARAÇÃO DE USO DE IA

ISSN 2317-1316

Declaração de Uso de IA: Durante a elaboração deste trabalho, utilizou-se ferramenta de inteligência artificial como apoio à organização, redação e revisão do conteúdo. O material foi revisado pelos autores, que assumem total responsabilidade pelo texto final.

6 REFERÊNCIAS

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Licença de importação para veículos leves e pesados, motos e máquinas. Brasília, DF: IBAMA.
BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). LCVM/LCM – Proconve/Promot. Brasília, DF: IBAMA.
BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). Assuntos de trânsito e homologação de veículos. Brasília, DF: Ministério dos Transportes.
BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) e Tarifa Externa Comum. Brasília, DF: MDIC.
BRASIL. Receita Federal do Brasil. Portal Único de Comércio Exterior – Siscomex. Brasília, DF: Receita Federal.
BRASIL. Receita Federal do Brasil. Declaração Única de Importação (DUIMP). Brasília, DF: Receita Federal.
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). Incoterms® rules. Paris: ICC.