

RECOF: instrumento para melhorar competitividade das micro e pequenas empresas do setor automotivo

## RECOF: INSTRUMENTO PARA MELHORAR COMPETITIVIDADE DAS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DO SETOR AUTOMOTIVO

### RECOF: A TOOL TO IMPROVE COMPETITIVENESS SMALL BUSINESS IN AUTOMOTIVE SECTOR

Jorge Monteiro Júnior

UNIP

[jorgemonteiro@uol.com.br](mailto:jorgemonteiro@uol.com.br)

Oduvaldo Vendrametto

UNIP

[oduvaldov@uol.com.br](mailto:oduvaldov@uol.com.br)

Adilson Rocha

UNIP

[adrocha@terra.com.br](mailto:adrocha@terra.com.br)

#### Resumo

A característica do desenvolvimento industrial nacional como não desenvolvedor tornou-o dependente da produção e vontade internacional. As empresas transnacionais lançam seus produtos conforme interesses do mercado. A crise econômica de 2008, que afetou com menos intensidade no Brasil, reduziu a produção de veículos e como consequência a de autopeças. A recuperação rápida, já em 2009, trouxe desequilíbrio no abastecimento de autopeças afetando especialmente as micro e pequenas empresas. A falta de peças ou componentes para o setor automotivo recolocou na pauta o Regime Aduaneiro de Entrepósito Industrial (RECOF) sob Controle Informatizado, que pode atenuar os efeitos danosos da descontinuidade de produção, e facilidades logísticas e tributárias. O artigo apresenta análise do setor automobilístico, mostra a funcionalidade do RECOF e como pode atuar em colaboração em situação de crise ou de maneira permanente, contribuindo para o aumento de competitividade do setor automotivo, em especial para as micro e pequenas empresas do setor de autopeças.

**Palavras-Chave:** RECOF; Setor Automotivo, Setor de Autopeças, Regimes Aduaneiros.

#### Abstract

The characteristic of the national industrial development as a not developer has made it dependent on the production and international will. Transnational companies launch their products according to market interests. The 2008 economic crisis, which affected to a lesser extent in Brazil, reduced vehicle production and the effect of auto parts. Fast recovery, in 2009, brought an imbalance in the supply of auto parts especially affecting small business. The lack of parts or components for automotive replaced on the agenda of Regime Aduaneiro de Entrepósito Industrial (RECOF) under computer control, which can mitigate the harmful effects of disruption of production and logistics facilities and tax. The article presents analysis of the autoparts industry, shows the functionality of RECOF and how it can work in collaboration in a crisis or permanently, contributing to increased competitiveness of the automotive sector, especially for micro and small enterprises of the autoparts sector.

**Keywords:** RECOF, Automotive sector, Auto Parts Industry, Customs Procedures.

#### 1. Introdução

O setor automobilístico brasileiro passa por expressivo crescimento e revela contradições estruturais. A falta de política industrial de longo prazo foi substituída por decisões oportunistas e

Jorge Monteiro Júnior; Oduvaldo Vendrametto; Adilson Rocha

criou sem controles, setores que são dependentes das iniciativas e interesses internacionais. A opção governamental pela economia de mercado a partir do início da década de noventa, fez florescer no Brasil montadoras, ou seus representantes, em número extraordinário, interessadas no mercado interno e na exportação. Hoje, atuam no território nacional vinte e duas marcas, nenhuma nacional, que montam veículos no Brasil. Esse número deve crescer com a chegada dos chineses e indianos. Com toda essa capacidade instalada, a produção de veículos saltou para a quarta posição, em 2010, no ranking mundial.

O desbalanceamento entre a capacidade das montadoras e dos seus fornecedores locais, associado às estratégias das montadoras de usar redes internacionais de fornecedores de peças ou conjuntos, torna compulsória a necessidade de importações de peças e componentes. Para que essas montadoras mantenham sua capacidade produtiva e de competição, as autoridades brasileiras criaram mecanismos alfandegários especiais facilitadores como é o caso do RECOF, admissão temporária em entreposto, exportação temporária, reimportação, entre outros. A pujança da cadeia produtiva do setor automotivo com a diversidade de atividades econômicas tornou-a imprescindível para a geração e manutenção de empregos e recolhimento de impostos.

## 2 Revisão da Bibliografia

A economia brasileira, dez anos após o Plano Real, mostrou-se estar bem estruturada e preparada para adversidades nacionais e internacionais.

Embalado pelo crescimento econômico chinês, desde a década de noventa, que promoveu forte valorização das *commodities*, o Brasil ganhou destaque, principalmente, como fornecedor de produtos primários, minérios e agrícolas. Obteve vantagens significativas no balanço entre exportações e importações, conforme mostra a Tabela 1 - Balança Comercial Brasileira.

Tabela 1. Comparação entre exportações e importação brasileiras

Valores: bilhões de dólares											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Exportações	58,3	60,4	73,2	96,7	118,5	137,8	160,6	197,9	152,9	201,9	256,0
Importações	55,6	47,2	48,3	62,8	73,6	91,4	120,6	172,9	127,7	181,6	226,2
SalDOS	2,68	13,2	24,8	33,8	44,9	46,4	40,3	24,9	25,3	20,3	29,8

Fonte: Construída a partir de dados do MDIC- SECEX, 2012

Esse desenvolvimento levou o Brasil fazer parte do chamado BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China), criado pelo economista Jim O'Neill (2001), analista de mercado do grupo Goldman Sachs, através de um estudo de previsão de crescimento econômico no mundo para os próximos cinquenta anos. Ele chegou à conclusão de que justamente essas quatro nações eram as mais promissoras e deverão ocupar nas próximas décadas o topo no *ranking* das maiores economias do mundo.

No final de 2008, a crise econômica internacional que teve origem no setor de crédito imobiliário americano, desdobrou para outros países e trouxe preocupação com a continuidade do crescimento econômico brasileiro. Contudo, os reflexos sobre a economia brasileira não tiveram repercussões tão graves como na Europa Ocidental e Estados Unidos. O Governo agiu rápido com medidas para evitar que os reflexos da crise atingissem o consumo e levasse a desestruturação da produção. Resoluções, como a redução do IPI (Impostos sobre Produtos Industrializados), estimulou a economia, aumentou a demanda e conseguiu conter parte significativa do desemprego sem que a economia entrasse em estagnação.

RECOF: instrumento para melhorar competitividade das micro e pequenas empresas do setor automotivo

A indústria automotiva, que antes da crise econômica era das mais importantes da economia brasileira, no segundo semestre de 2009, início da crise, teve redução nas suas vendas e o setor de autopeças sentiu bastante esse cenário econômico. Porém, com o aquecimento da demanda doméstica, em 2010, o setor de autopeças não conseguiu retomar os níveis de produção exigidos pela nova demanda. Esse crescimento forte de vendas de veículos não foi seguido na mesma velocidade pelos fornecedores. Estes, após uma crise, necessitam rearticular equipes, compor seus estoques, reativar seus sistemas de fornecedores e logística, ficando impedidos de responder na frequência em que os pedidos são solicitados.

Da saúde do segmento automotivo passam a depender fortemente os municípios, estados e a própria união. Sensível às consequências do problema e para evitar possíveis reduções de produção e de arrecadação, medidas são tomadas rapidamente. Sobre isso, o IPEA (2009) emitiu nota técnica expondo que: “O que explica a queda recente da receita tributária federal? Elaborada pela Dimac/Ipea (órgãos públicos), apontava que as desonerações tributárias explicam parcela significativa (49%) da queda na arrecadação dos principais tributos federais no primeiro semestre de 2009” (IPEA, 2009). Esclarecendo que a medida tomada, fundamentada em estudos, revelava a vantagem da desoneração como forma de reduzir os prejuízos de arrecadação devido a grande queda de vendas. A redução do IPI para automóveis estimularia as vendas, afetando positivamente toda a cadeia produtiva. Desta forma, as perdas de arrecadação seriam bem menores, compensadas pelo aumento das vendas e manutenção de empregos.

## 2.1. O nascimento da indústria automobilística brasileira

Outra questão que se levanta é sobre o DNA da indústria automobilística brasileira. Em torno de 1950, aquecia o debate político e acadêmico em torno das propostas da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe). Historicamente, os países avançados ou “centrais”, desenvolvedores de técnicas e tecnologias, produtos industriais, no sistema capitalista sempre gozaram de uma situação melhor que os “periféricos”, em termos de organização política, do trabalho e de ganhos. Aos centrais cabiam os manufaturados e os serviços. Aos países periféricos, pobres, de economia atrasada, restava produzir alimentos in natura e matéria prima.

Da exportação desses produtos de baixo valor agregado os países periféricos obtinham recursos para importar produtos de base técnica e tecnologia para melhorar seu sistema de produção, saúde, transporte e infraestrutura. Entretanto, o resultado dessa troca de produtos sempre foi perverso para os periféricos.

A relação de recursos financeiros obtidos pelos periféricos pela exportação de seus produtos era significativamente deficitária em comparação com a que consumia com a importação. A distância entre desenvolvimento técnico, a prosperidade dos países centrais (ricos) e os países periféricos (pobres) aumentava, com a consequente degradação do emprego, das condições de vida, provocando, muitas vezes, nestes países subdesenvolvidos rupturas no tecido social e político. Via a industrialização como meio de criar riqueza e tornar o processo de troca, exportação / importação menos injusto. Propunha, então, como saída desse ciclo, a criação de um sistema produtivo industrial que substituísse as importações. Essa argumentação serviu de justificativa teórica ao processo de industrialização por substituição de importações. (MARÇAL, 2006; BIELSCHOWSKY, 2000).

Ao assumir a Presidência da República, Getúlio Vargas, 1951/1954, instalou no governo duas correntes que propunham formas diferentes para a condução da economia brasileira

Jorge Monteiro Júnior; Oduvaldo Vendrametto; Adilson Rocha

desenvolver-se mais rapidamente. Antagônicas, uma criada em 1951, como Assessoria Econômica da Presidência da República – AEPR. Os partidários desse grupo, considerado desenvolvimentista era representado por empresários e nacionalistas do setor público. (LAUERHASS; 1986, p. 76) afirma em seu livro: O nacionalismo e a indústria acabaram se apoiando mutuamente levados pelo interesse recíproco. Tinha como proposta o desenvolvimento autônomo, mantendo as decisões econômicas internamente às fronteiras do país, enfatizando a necessidade de que o controle sobre o desenvolvimento preconizado permanecesse nacionais, sem negar, entretanto, as necessidades de capital e tecnologias externas. (BIELSCHOWSKY, 2000; LAUERHASS, 1986).

A outra, representada pelos liberais, que professavam de políticas cooperação, remanescentes do Governo Dutra, a Comissão Mista Brasil – EUA para o Desenvolvimento Econômico. Ao iniciar a década de noventa, acordos de liberação do mercado interno encontrou o sistema produtivo desatualizado e sem condições de competir e deficitárias de capital, Sobre a produção nacional havia o custo Brasil, caracterizado por tributação abusiva, além do baixo grau de desenvolvimento tecnológico e inovação.

O potencial brasileiro de consumo, com a liberação despertou o interesse de empresas estrangeiras, especialmente do setor automobilístico. A concessão de vantagens quando a produção fosse local levou a instalação de quase todas as marcas existentes mundo no Brasil. Ao mesmo tempo, empresas de autopeças estrangeiras, com capacidade produtiva de alta escala, centros de pesquisa tecnológica avançado, vinculadas aos montadores, deixaram as empresas nacionais de autopeças praticamente inviáveis. Em decorrência, indústrias de autopeças nacionais perderam o valor de mercado e foram absorvidas por gigantes internacionais, como a alemã Mahle, as americanas Dana e Delphi, a italiana Magnetti Marelli e a francesa Valeo. De base estrangeira, montou-se no Brasil um poderoso setor automobilístico.

Conforme relatório da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotivos (ANFAVEA) a crise econômica mundial de 2008 foi enfrentada com o atendimento da demanda do mercado interno.

Por outro lado, o desabastecimento de peças por falta de capacidade produtiva com o aquecimento da economia em 2009 e 2010 poderia ser atenuado com a utilização do RECOF.

## 2.2. Setor de autopeças brasileiro

O setor de autopeças tem uma relação direta com a indústria automobilística e no Brasil e embora sua origem seja nos anos 30, ela se consolidou na década de 1950, mais especificamente no governo de JK, com o processo de substituição das importações e incentivando a produção nacional, mesmo que formada por empresas estrangeiras.

Em 1990, o setor de autopeças brasileiro começou a se deparar com um novo cenário – a globalização. A liberação das importações e a estabilização econômica do país com o Plano Real (1994) provocou a entrada de produtos estrangeiros de melhor qualidade. A valorização das *commodities* devido ao crescimento da China, a política econômica mais responsável, promoveu o mercado de consumo interno brasileiro e dos periféricos, dando-lhes melhores possibilidades de importação de bens e serviços. Acontecimento que tem facilitado a exportação de veículos montados no Brasil.

As indústrias de autopeças, devido à elevada carga tributária e a escassez de matérias primas, como aço, alumínio, borracha e poliamida provoca rupturas da cadeia produtiva, surgindo

RECOF: instrumento para melhorar competitividade das micro e pequenas empresas do setor automotivo

CCR – Capacity Constrained Resources (Recursos Restritivos de Capacidade). Como consequência tem-se o aumento do custo de produção. Segundo a revista *Automotive Business*, de agosto/2011, os custos de produção locais são até 60% superiores aos dos países competidores. Levando o setor à perder competitividade frente aos preços praticados no exterior, como China, Coréia, Índia, entre outros.

Segundo o Sindipeças (2011) a crescente entrada de veículos importados no país e a perda de competitividade das autopeças nacionais deverão resultar no fechamento de pequenas e médias empresas do setor no curto prazo, na avaliação de consultores e representantes da indústria brasileira de componentes automotivos. Embora o governo tenha anunciado um pacote de medidas específicas para a indústria, com um novo regime tributário automotivo, na ocasião do lançamento do Plano Brasil Maior, a ausência de iniciativas que tenham impacto no curtíssimo prazo deixará marcas negativas nos elos mais fracos da cadeia - os fornecedores que não têm encontrado fôlego financeiro para investir em modernização.

Conforme Souza, et al (2007) é fato que as micro e pequenas empresas contribuem crescentemente para o desenvolvimento das cidades, regiões e dos países em todo o mundo, apesar disto, diversos são os dilemas enfrentados pelos gestores e pelos governos na busca por facilitar e incentivar políticas de subsídios que propiciem condições adequadas à manutenção, desenvolvimento e consolidação destes modelos de negócio. De uma forma geral, as próprias características das empresas de menor porte ao lado das condições adversas especialmente enfrentadas, contribuem de forma decisiva a serem mais susceptíveis às adversidades empresariais, fiscais e decorrentes do mercado ou ramo de atuação.

Esta situação pode ser revertida com a adoção de regimes aduaneiros especiais que permitem às micro e pequenas empresas a isenções que incluem o imposto de importação, o imposto sobre produtos industrializados (IPI), o Programa de Integração Social (PIS), a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), conforme dispõe o Decreto nº 6795/2009 (BRASIL,Regulamento Aduaneiro). No estado de São Paulo as empresas contam ainda com a isenção do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), através do Regime Especial Simplificado de Exportação da Secretaria de Estado da Fazenda.

O Brasil conseguiu se ajustar rapidamente após a crise internacional de 2008, principalmente o setor automotivo. Contudo, o setor de autopeças não teve a mesma eficiência e embora continue produzindo e exportando, os números mostram que as importações de autopeças vêm crescendo gradativamente. O relatório do Sindipeças– (<http://www.sindipecas.org.br/arquivos/BCANOV2011.pdf>) dados do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC) – demonstra esse crescimento, conforme a tabela 2, o déficit da balança comercial de autopeças avançou 29,35%, ampliando-se de US\$ 3,12 bilhões em 2010 para US\$ 4,04 bilhões.

Tabela 2 – Comparação da balança de exportação/importação de peças.

Balança comercial de autopeças comparação de janeiro a outubro (US\$)			
	Exportação	Importação	Resultado(*)
2010	7.828.973.480	10.948.774.352	- 3.119.800.872
2011	9.346.347.674	13.381.654.209	- 4.035.306.535
Var.%	19,38	22,22	29,35

Fonte: Adaptado de MDIC SECEX. (2010) (\*) significa déficit

Para o futuro o Sindipeças, baseado nas informações do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), prevê o agravamento dos resultados devendo o déficit da

Jorge Monteiro Júnior; Oduvaldo Vendrametto; Adilson Rocha

balança do setor de autopeças para 2012 ter crescimento, sinalizando a fragilidade da competitividade tanto no exterior quanto no nosso próprio país.

Os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) sobre a capacidade ociosa que variou de janeiro/2011 a setembro/2011, em média, 17,46%, ou seja, existem condições da indústria melhorar seu desempenho. O Governo Federal, reagindo à evolução dessa situação elaborou, em agosto de 2011, a Medida Provisória (MP) 540/2011, estabelecendo novo regime tributário para o setor automotivo. Busca-se incentivar a competitividade das empresas brasileiras.

Quanto às medidas anunciadas há dúvidas sobre sua eficácia. Este setor sempre esteve a reboque da competência estrangeira, não só pelos insipientes setores de P&D das empresas como pelas suas principais fontes de inovação como feiras, internacionais, conferências, encontros e publicações especiais. (IBGE, PINTEC, 2008).

Embora o Brasil esteja neste momento com a economia estável, não pode se acomodar, deve mudar o pensamento e o discurso sobre desenvolvimento econômico e tecnológico. O entendimento que máquinas e equipamentos de última geração significam ter tecnologia, com *know how* de outros países, deixa o Brasil na condição de país operário e dependente do conhecimento externo.

O Governo através do DECRETO Nº 7.567, de 15 de setembro de 2011, estabeleceu que as montadoras instaladas no Brasil devessem cumprir a exigência de 65% de conteúdo nacional para isenta-se do aumento em 30% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Na avaliação do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), na prática, esse índice de nacionalização de peças reduz, na realidade a algo em torno de 21%.

Segundo o presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), para acompanhar os investimentos anuais de US\$ 4,4 bilhões programados pelas montadoras até 2015, as empresas de autopeças teriam que investir US\$ 1,4 para cada US\$ 1 das montadoras de autoveículos, o que daria um investimento anual de US\$ 6 bilhões.

As dificuldades de natureza econômica, tecnológica e a falta de políticas de longo prazo para o setor levam à remediação como a criação do RECOF.

### 3. Metodologia

Esta pesquisa apresenta um relato histórico do desenvolvimento industrial, indicando a inexistência de uma política industrial indutiva, tanto no aspecto da pesquisa, do conhecimento e do desenvolvimento, como no financeiro, nem mesmo para setores em que se observa notória vocação nacional. Utiliza portanto o método histórico que consiste em investigar o passado para melhor compreender a realidade atual. Analisa-se também a legislação sobre regimes aduaneiros que são incentivos fiscais, especialmente para as pequenas empresas.

Inicialmente far-se-á uma revisão histórica das políticas industriais que produziram o retrato atual do setor automobilístico. A seguir tratar-se-á da expansão ocorrida nesse setor a partir da adoção da política de globalização econômica de mercado adotado pelo Brasil a partir da década de 90. E, finalmente, serão apresentadas as conclusões relativas ao tema, quanto à possibilidade que o setor possa trazer mais benefício às micro e pequenas empresas e à economia brasileira via RECOF.

### 4. Regime Aduaneiro de Entrepasto Industrial sob Controle Informatizado – RECOF

RECOF: instrumento para melhorar competitividade das micro e pequenas empresas do setor automotivo

Regimes aduaneiros são procedimentos criados pelas entidades governamentais para reduzir a burocracia e incentivar o comércio exterior, bem como evitar lapsos que possam reduzir ou impedir operações de produção.

Instituído pelo Decreto nº 2.412 (1997) o RECOF permite a importação de mercadorias para operações de industrialização de produtos destinados ao mercado externo, com a suspensão do pagamento de impostos.

Segundo Ashikaga (2011), o RECOF permite à empresa importar, com suspensão de tributos federais, mercadoria que, depois de submetida à industrialização, será destinada ao mercado externo, podendo parte dessa produção ser nacionalizada. Sob esse regime especial, tanto a operação de importação quanto o processo produtivo são realizados sob controle aduaneiro, com o acompanhamento do fisco federal.

O artigo 420 do Recof disciplina o controle aduaneiro da entrada, permanência e saída de mercadorias, efetuado de forma individualizada pelo estabelecimento importador habilitado, mediante um processo informatizado, utilizando um software, desenvolvido pelo beneficiário que compatível com sistemas informatizados de controle da Receita Federal, gerando relatório mensal das mercadorias.

Os insumos poderão ser importados com ou sem cobertura cambial, mas também poderão ser adquiridos no mercado interno com suspensão dos tributos federais. O prazo para a extinção desse regime aduaneiro especial é de até um ano, prorrogável por igual período.

Os impostos suspensos são representados pelo II (Imposto de Importação), pelo IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), pela contribuição para o PIS (Programa de Integração Social) e pela COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social).

O RECOF para o setor automotivo é regulamentado pela IN SRF 254 (2002), posteriormente revogada pela IN SRF nº 417, de 20 de abril de 2004, onde são suspensos os pagamentos do II e o IPI. As suspensões tratadas pela referida Instrução Normativa referem-se às mercadorias importadas e adquiridas no mercado interno que se destinam à industrialização de produtos para exportação.

Trata-se de um regime especial (RECOF automotivo) que objetiva a redução da burocracia no comércio internacional, facilitando as importações e incentivando as exportações. As principais vantagens oferecidas pelo regime são representadas pela agilidade no processo de desembaraço aduaneiro nas importações, redução nos custos do capital de giro, racionalização do fluxo de caixa e redução dos custos de armazenagem.

O processo de desembaraço aduaneiro pelo RECOF automotivo é informatizado, proporcionando a liberação da carga nos portos e aeroportos, no máximo em 24 horas. A entrada de matérias-primas e componentes importados é garantida, sem a necessidade de passar pelo processo aduaneiro habitual, evitando a retenção dos itens por imprevistos, como por exemplo, uma paralisação na SRF – Secretária da Receita Federal, além do benefício da suspensão de impostos (II e IPI).

Assim, as autoridades aduaneiras evitam a retenção dos produtos por maior tempo e as empresas credenciadas podem manter baixos níveis de estoques, para um abastecimento *just-in-time*, reduzindo os custos com armazenagem, aumentando o giro das mercadorias estocadas e tornando ágil a distribuição dos produtos no mercado.

Jorge Monteiro Júnior; Oduvaldo Vendrametto; Adilson Rocha

A contrapartida exigida pela legislação vigente é que seja dado à SRF, o acesso total aos arquivos da empresa. Esse acesso é proporcionado pelo sistema *front-end* via Internet, sendo necessário que todas as informações estejam atualizadas e corretas. Além da agilidade proporcionada, Portugal (2006), afirma que existe ainda o compartilhamento do regime com os fornecedores, ganhos de fluxo de caixa, com o pagamento dos impostos somente no momento da venda no mercado nacional (se o bem não for exportado), redução das taxas de armazenagem e controle informatizado do processo.

Nas operações habituais de importação de produtos, que no processo industrial compõem outros produtos destinados ao mercado externo, no desembaraço aduaneiro é exigido o pagamento do II e do IPI. Quando da exportação, as empresas podem se creditar desses impostos pagos na compra (importação). Esses créditos são compensados quando do pagamento dos mesmos impostos, devidos em operações realizadas internamente (DUTRA, 2006).

Nas operações habituais de compra de matérias-primas e insumos nacionais, para comporem produtos finais destinados ao mercado interno ou externo, o IPI é pago na compra destes. Na realidade o IPI faz parte do preço de compra. Quando da venda do produto final (mercado interno ou externo), a empresa se credita do IPI pago na compra das matérias-primas e insumos.

Nas exportações, o crédito pode ser compensado no IPI devido sobre a venda para o mercado interno. Nas operações internas, como a empresa já pagou o IPI na compra, pode creditar-se deste, quando devido na venda do produto final (DUTRA, 2006).

Segundo Bortolli (2006) a tendência é que esta modalidade seja um fator de sobrevivência no setor de autopeças, pois além da rápida liberação de insumos importados, os impostos são suspensos até a venda do produto acabado. É importante salientar que o período de suspensão dos impostos não pode exceder mais de um ano da entrada do material até sua aplicação e a destinação.

Para os produtos a serem exportados ou vendidos para clientes habilitados no RECOF, os impostos relativos à importação ficam isentos de pagamentos e os destinados para o mercado interno são corrigidos somente pela variação da respectiva alíquota e/ou variação cambial de moedas estrangeiras.

De acordo com Portugal (2005), o papel do RECOF é vital para o país, pois não se limita às questões econômicas, mas repercute também em ganhos logísticos para as empresas que se utilizam desse regime. Criado com o objetivo de estimular e facilitar as operações de importação e exportação das empresas, dando maior competitividade e agilidade para seus produtos e insumos nas trocas comerciais internacionais, o regime tem ajudado muitas empresas a reduzir seus custos com logística e impostos.

Desta forma, o RECOF torna ágil o desembaraço de mercadorias direcionadas ao comércio exterior, ao mesmo tempo em que reduz os custos alfandegários e simplificam o gerenciamento logístico de armazenamento, transporte e distribuição, atividades que oneram os custos logísticos nas cadeias de suprimentos.

O RECOF automotivo reduz a burocracia dos processos de importações, torna ágil e desonera a aquisição de componentes, proporcionando aumento da competitividade às empresas exportadoras do setor automotivo. Para se beneficiar do RECOF automotivo, a empresa deve manifestar seu interesse à SRF, aderindo ao programa por meio da utilização de um software. O setor automotivo é o terceiro segmento beneficiado com um regime aduaneiro especial para empresas com potencial para dar suporte às exportações.



RECOF: instrumento para melhorar competitividade das micro e pequenas empresas do setor automotivo

A aplicação do regime poderá ser estendida a mercadorias a serem empregadas em desenvolvimento de produtos, em testes de funcionamento e resistência e em operações de renovação, recondição, manutenção e reparo.

O prazo de suspensão do pagamento dos tributos incidentes na importação é de até 01 ano, prorrogável por período não superior a um ano. Todavia, em casos justificados, o prazo poderá ser prorrogado por período não superior, no total, a cinco anos.

#### 4.1 Da co-habilitação

A co-habilitação foi prevista para beneficiar as micro e pequenas empresas do setor de autopeças que ficam isentas das exigências previstas para as montadoras. Podem se habilitar ao RECOF enquanto fornecedoras de montadoras habilitadas no RECOF que se encarregam de co-habilitá-las no regime.

Na industrialização de produtos da indústria automotiva, a co-habilitação poderá alcançar também os fornecedores de produtos nacionais ou produzidos no País com matérias-primas, partes e peças importadas, destinados à linha de produção do fornecedor.

Não será exigido, do fornecedor co-habilitado, o cumprimento dos requisitos estabelecidos para as montadoras. Contudo, a empresa habilitada responderá solidariamente pelas obrigações tributárias decorrentes da admissão de mercadoria no regime pelo fornecedor co-habilitado. Pode ocorrer ainda o fornecimento de mercadorias admitidas no regime, ao beneficiário, no estado em que foram importadas pelo fornecedor co-habilitado.

O fornecedor co-habilitado a operar o regime deverá manter escrituração fiscal e registro de movimentação diária de estoque que possibilitem o controle de entrada, permanência e saída de mercadorias no regime e de apuração de créditos tributários devidos, extintos ou com exigibilidade suspensa, bem assim da utilização das autorizações concedidas.

Pesquisa realizada por Bortoli, (2006) junto à empresa habilitada junto à Receita Federal para atuar no regime aduaneiro especial ([http://www.recof.com.br/empresas\\_homologadas.htm](http://www.recof.com.br/empresas_homologadas.htm)) possibilitou constatar os benefícios que a legislação permite às empresas.

#### 5. Conclusão

A forma como a indústria automobilística estrangeira se instalou no Brasil e as políticas que se seguiram, fez perpetuar e acentuar a dependência da economia a um segmento que se tornou dos mais importantes. A significativa contribuição de impostos, a grande geração de empregos na cadeia produtiva, dá a esse segmento poderosos instrumentos de pressão e barganha com o Governo. Ao primeiro sinal de qualquer crise, interna ou externa, econômica, financeira ou política, as empresas e o governo se mobilizam para eliminar ou atenuar seus efeitos.

O RECOF é um desses instrumentos, facilitadores para as empresas credenciadas manter de forma incentivada estoques de produtos importados. Com isso, as empresas produtoras, estrategicamente reduzem seus custos importando autopeças quando conveniente e reduzindo riscos de parada por falta de fornecimento. O Governo permite também o uso do RECOF por co-habilitados. É aqui que as micro e pequenas empresas entram no regime sem precisar atender as exigências de capital ou volume de exportação. Estarão no regime enquanto forem fornecedoras de empresas homologadas.

Jorge Monteiro Júnior; Oduvaldo Vendrametto; Adilson Rocha

As micro e pequenas empresas precisam ter conhecimento de dispositivos legais como o RECOF através da integração nas cadeias produtivas a que pertencem. Aqui aparece um círculo virtuoso já que o RECOF implica a necessidade de integração maior entre as empresas, e essa integração possibilita a permanência das empresas no regime e obtendo na plenitude os benefícios do regime.

### Referências

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, disponível em <http://www.anfavea.com.br/>, consultado em dezembro de 2011.

ASHIKAGA, C. E. G. Análise da tributação na Importação e na Exportação. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

AUTOMOTIVE BUSINESS, revista, publicação agosto/2011

BIELSCHOWSKY, R. Pensamento Econômico Brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimento – 4ª. Edição. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.)

BORTOLI, L. O. Análise das mudanças de processos e dos benefícios gerados com a implementação do Recof automotivo, Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Ponta Grossa, 2006.

BRASIL, Decreto nº 2.412, de 03 de dezembro de 1997. Institui o Regime Aduaneiro Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Informatizado – RECOF. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 04 de dezembro de 1997.

BRASIL, SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL, Instrução Normativa SRF nº 417, de 20 de abril de 2004 disponível em <http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/Ins/2004/in4172004.htm>, consulta em novembro de 2011.

BRASIL, Regulamento Aduaneiro, DECRETO Nº 6.759, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2009, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm) acesso em novembro de 2011.

DUTRA, D. J. S. Uma comparação entre os mecanismos de tributação sobre a produção industrial nos países do Mercosul. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Ponta Grossa, 2006.

IBGE, PINTEC - Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Indústria, Pesquisa de Inovação Tecnológica 2008

IPEA— Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas - Diretoria de Estudos Macroeconômicos /Dimac; NOTA TÉCNICA “Impactos da Redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de Automóveis” agosto 2009

LAUERHASS, L. J – “Getulio Vargas e triunfo do nacionalismo brasileiro” – Belo Horizonte, Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1986,

MARÇAL, E. F – Economia, Brasília (DF). V7, n.2, p.307-329, maio-agosto 2006 .

MDIC, SECEX disponível em [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br) consulta em janeiro de 2012.

RECOF: instrumento para melhorar competitividade das micro e pequenas empresas do setor automotivo

OLIVEIRA, I. R. de,. Missão Cooke – o Estado Novo e Implantação da CSN. Rio de Janeiro, e-papers serviços editoriais, 2003

O'NEILL, J., "Building Better Global Economic BRICs," Global Economics Paper 66, Goldman Sachs, Economic Research Group, 2001.

PORTUGAL, U. P, RECOF e os ganhos logísticos. Disponível em agosto de 2005. Acesso em novembro de 2011.  
<http://www.supplychainonline.com.br/modules.php?name=News&file=article&sid=141>

SEBRAE: estudo de atividade empresarial sobre a contextualização do comércio varejista de autopeças de Sergipe, realizado em fevereiro de 2008.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE COMPONENTES PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES, disponível em [www.sindipecas.org.br](http://www.sindipecas.org.br), consultado em dezembro de 2011.

SOUZA, W. & QUALHARINI, E. O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO NAS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS, III Workshop Gestão Integrada: Riscos e Desafios, Centro Universitário Senac, 2007.

VALOR ECONÔMICO, VALOR SETORIAL INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA,, 2011, disponível em <http://www.revistavalor.com.br/home.aspx?pub=65&edicao=1> consulta em dezembro 2011.