

So geht's ...

**Export
nach
Brasilien**

4. Auflage

AHK

**CÂMARA
BRASIL
ALEMANHA**

hellmann[®]
Worldwide Logistics



Die Deutsch-Brasilianische Industrie- und Handelskammer São Paulo dankt **HELLMANN Worldwide Logistic do Brasil Ltda.** für die Zusammenarbeit und die Schirmherrschaft bei dieser Publikation

Herausgegeben von der
Deutsch-Brasilianischen Industrie- und Handelskammer São Paulo

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	3
Die Transportwege nach und in Brasilien	4
Die Rolle des Zolldeklaranten (despachante) bei der Abwicklung Wareneinfuhren nach Brasilien	6
Das Brasilianische Zoll-und Steuersystem	7
Zahlungsverkehr - Zahlungsbedingungen	9
Die Importdokumente im Warenverkehr nach Brasilien	10
Besonderheiten bei der Wareneinfuhr nach Brasilien	15
Zollager (EADI)	18
FAQ - Die häufigsten Fragen im Zusammenhang mit der Wareneinfuhr nach Brasilien	20



Weltweit auf dem fünften Platz, was territoriale Ausdehnung und Einwohnerzahl betrifft (8,5 Mio. km² /176 Mio.), zählt Brasilien mit einem **Bruttoinlandsprodukt von US\$ 498,4 Mrd. (2003)** zu den größten (Nr. 15) Wirtschaftsnationen der Welt. Das **Importvolumen von rund US\$ 48,3 Mrd. (2003)** läßt darauf schliessen, daß hier noch viel Potential vorhanden ist.

Die Bundesrepublik Deutschland ist nach den Vereinigten Staaten und Argentinien der wichtigste Handelspartner Brasiliens. Nicht zuletzt durch die massive Einwanderung von deutschen Staatsbürgern und deren aktivem Mitwirken am Aufbau der brasilianischen Nation besteht zwischen Brasilien und Deutschland traditionell eine enge Beziehung. Mit ca. **1.200 Niederlassungen deutscher Firmen** ist Brasilien einer der größten deutschen Industriestandorte außerhalb Deutschlands.

Bemüht, mit den großen Handelsnationen dieser Welt gleichzuziehen, ist es Brasilien allerdings noch nicht vollständig gelungen, die nicht tarifären Handelshemmnisse bezüglich Wareneinfuhren aus Ländern außerhalb des Mercosul (Brasilien, Argentinien, Paraguay, Uruguay) abzubauen.

In den nachfolgenden Kapiteln sollen die wichtigsten brasilianischen **Import- und Zollvorschriften** kurz dargestellt und aufgezeigt werden, dass der Export ins größte Land Südamerikas keineswegs so kompliziert ist, wie er gelegentlich dargestellt wird.

Die vorliegende Schrift ist ein einführender Überblick und stellt daher keinen Ersatz für das Hinzuziehen von Fachleuten dar. Trotz größtmöglicher Sorgfalt können die Autoren keine Haftung für den Inhalt dieser Publikation übernehmen.

DIE TRANSPORTWEGE NACH UND IN BRASILIEN

Luftverkehr

Brasilien verfügt über ein dichtes Streckennetz. Außer den großen internationalen Fluggesellschaften, VARIG und TAM, operieren zahlreiche regionale Carrier, die alle wichtigen Städte und Regionen durch regelmäßige Liniendienste verbinden. Der technische Standard des eingesetzten Fluggerätes ist durchweg hoch, die Flotte unterliegt einer konstanten Erneuerung.

Die wichtigsten **internationalen Verkehrsflughäfen** des Landes sind:

São Paulo/Guarulhos (GRU); Rio de Janeiro (GIG); Campinas/Viracopos (VCP); Belo Horizonte (BHZ); Porto Alegre (POA); Curitiba (CWB); Brasília (BSB); Salvador (SSA); Recife (REC); Manaus (MAO); Fortaleza (FOR).

Der weitaus größte Teil der Luftfrachtimporte nach Brasilien wird über die inzwischen teilweise überlasteten Flughäfen Guarulhos und Galeão abgewickelt. Entlastung dürfte der Ausbau des Luftfracht-Sektors am Flughafen Viracopos in Campinas schaffen. Aber auch außerhalb der Achse São Paulo-Rio de Janeiro werden Flughafenerweiterungen mit Hochdruck vorangetrieben, so z.B. in Curitiba und Porto Alegre.

Binnenschifffahrt

Obwohl Brasilien mit dem Amazonas, São Francisco und Tietê/Paraná über schiffbare Stromsysteme verfügt, die zu den größten der Welt zählen, werden nur **rund 3%** der Gütertransporte über die Binnenwasserstraßen abgewickelt.

Seeschifffahrt/Küstenschifffahrt

Neben dem größten Seehafen Südamerikas, Santos, sind die Häfen von Rio Grande, Itajaí, São Francisco do Sul, Paranaguá, São Sebastião,

Rio de Janeiro, Vitória, Salvador, Recife (Suape), Fortaleza, Belem und Manaus zu nennen. Die **Privatisierung** der Seehäfen wird seit Mitte des Jahres 1996 erfolgreich vorangetrieben.

Die Küstenschifffahrt spielt nur eine untergeordnete Rolle bei Binnentransporten.

Da Brasilien **keine Freihäfen** betreibt, ist zollfreie Lagerung bzw. Umschlag von Waren im Hafengebiet selbst nicht möglich (s. hierzu Abschnitt "Zollager"). Die bislang einzige Freihandelszone ist die Zona Franca de Manaus.

LKW-Verkehr

Diese Transportmodalität steht mit Abstand an der Spitze der Inlandtransporte. Auf den brasilianischen Straßen rollen mehr als 1,5 Mio. LKWs. Sie bewegen **mehr als die Hälfte aller zu transportierenden Güter**. Ein Netz von geteerten Straßen und einigen wenigen Autobahnen ist nur im Süden und Südosten des Landes vorhanden. In den entlegeneren Gebieten des Westens und Nordens wird der Straßentransport fast nur auf Staub- und Schotterstraßen abgewickelt.

Der Zustand der Straßen führt zu einem starken Verschleiß der Fahrzeuge, der sich in hohen LKW-Frachtraten niederschlägt. Nicht selten liegen die Vor- und Nachlaufkosten über denen des Seetransportes. Der Straßentransport ist jedoch effizient, schnell und relativ sicher. Die maximale Zuladung für normale LKWs ist auf 25.000 kg Brutto beschränkt.

Eisenbahnverkehr

Während der letzten Jahrzehnte ist die Eisenbahn stark vernachlässigt worden. Mit dem Verkauf der Eisenbahnen des Bundesstaates São Paulo, FEPASA, an private Betreiber wurde jedoch 1996 die **Modernisierung** begonnen. Andere, ebenfalls staatliche Eisenbahnen sind inzwischen ebenfalls privatisiert worden und im Jahre 2003 konnten bereits über 30% des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden.

DIE ROLLE DES ZOLLDEKLARANTEN (DESPACHANTE) BEI DER ABWICKLUNG VON WARENEINFUHREN NACH BRASILIEN

Der Warentransport und die zollmäßige Importabwicklung sind in Brasilien zwei getrennte Bereiche. Die meisten Speditionen beschäftigen daher sog. **Despachantes** innerhalb des Unternehmens oder arbeiten eng mit auf diesen Sektor spezialisierten Büros zusammen. Der Despachante ist ein staatlich geprüfter und eingetragener Zolldeklarant. Eine formelle Vollmacht, erteilt vom Importeur, autorisiert den Despachante, seinen Auftraggeber gegenüber allen Behörden zu vertreten.

Die **Einfuhrerklärung** (Declaração de Importação, oder kurz D.I.) darf lediglich vom Inhaber der importierenden Firma, seinem Prokuristen oder einem Despachante unterschrieben werden. In den meisten Fällen übernimmt der Letztere diese Aufgabe.

Diese Konstellation erschwert die **Kalkulation und Abwicklung von Freihaus- Transporten** nach Brasilien. In der Regel kann der vom ausländischen Auftraggeber ernannte Spediteur bzw. sein Despachante die Verzollung nicht vornehmen, weil diesem die entsprechende Vollmacht des hiesigen Importeurs fehlt. Der Haus-Despachante der importierenden Firma wird außerdem kaum seine Tarife offenlegen, so daß eine exakte Transportofferte "frei Haus" nur schwer erstellt werden kann. Diese Situation führt dazu, daß normale Importsendungen entweder auf Basis FCA, FOB oder CFR abgewickelt werden.

DAS BRASILIANISCHE ZOLL-UND STEUERSYSTEM

Bei der Nationalisierung, d.h. der endgültigen Einfuhr von ausländischen Waren, werden in Brasilien folgende Zölle und Steuern erhoben:

II (Imposto sobre Importação) Einfuhrzoll	<i>Bundessteuer, variiert je nach Produkt (Zolltarifnr.)</i>
IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) Steuer auf industrialisierte Produkte	<i>Bundessteuer, variiert je nach Produkt (Zolltarifnr.)</i>
ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) Steuer auf den Waren- und Dienstleistungsumlauf	<i>Landessteuer, variiert je nach Bundesland und Produkt</i>
PIS (Programa de Integração Social) ab 01/05/2004 Sozial-Zusatzabgabe	<i>Bundessteuer, 1,65 %</i>
COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) ab 01/05/2004 Beitrag zur Finanzierung der sozialen Sicherheit	<i>Bundessteuer, 7,60 %</i>

Steuern und Zölle werden **akkumuliert berechnet**. Hierzu lässt sich noch anmerken, dass die Steuern IPI, ICMS, PIS und COFINS auch bei lokaler Herstellung in dieser Form erhoben sind.

Die Höhe der ICMS wird von den einzelnen Bundesstaaten autonom festgesetzt und liegt je nach Warenart zwischen 12 und 25%, in São Paulo in der Regel bei 18%. Da unsere folgende Beispielsendung in Santos zum Verbleib im Bundesstaat São Paulo verzollt wird, beträgt der Satz 18%. Die Steuern **PIS** und **COFINS** auf Importe sind am 01.05.2004 neu eingeführt worden.

Das anschließende Beispiel soll dies verdeutlichen (es handelt sich um eine reine Beispielsrechnung, die natürlich im konkreten Einzelfall angepasst werden muss):

Ein 20' Container einer beliebigen Ware, Versand per Seeschiff von Bremen nach Santos, Endbestimmung São Paulo.

Warenwert FOB Bremen	EUR 50.000,00
Seefracht Bremen/Santos	EUR 722,00
Versicherung (0,5 %, berechnet auf den FOB-Wert + Seefracht)	EUR 253,61
CIF-Wert	EUR 50.975,61

Berechnungsgrundlage ist der CIF-Wert der Sendung. Die **Transportversicherung** wird stets mit 0,5 % angesetzt, auch wenn der tatsächliche Wert der (stets in Brasilien einzudeckenden) Versicherung davon abweichen sollte.

Die gültigen Zoll- und Steuersätze für diese Sendung belaufen sich auf:

(Übertrag CIF-Wert)	EUR 50.975,61
II, 20 % berechnet auf den CIF-Wert	EUR 10.195,12
IPI, 8 % berechnet auf den CIF-Wert + II	EUR 4.893,66
PIS/PASEP, 1,65% berechnet auf den CIF-Wert + II + IPI nach einer im Detail komplizierten Tabelle	EUR 1.217,75
COFINS, 7,60% berechnet auf den CIF-Wert + II + IPI nach einer im Detail komplizierten Tabelle	EUR 5.609,02
ICMS, 18 % auf den CIF-Wert + II + IPI + PIS + COFINS	EUR 16.000,50
Warenwert CIF Santos verzollt	EUR 88.891,66

Bis zur Freistellung der Sendung fallen noch folgende Kosten an:

Hafenumschlagsgebühren etwa EUR 100,00 pro 20' Container, abhängig vom benutzten Terminal.

Lagergeld von ca. 0,35 %, berechnet auf den CIF-Wert der Sendung, zahlbar pro Lagerperiode von 15 Kalendertagen. Es spielt hier keine Rolle, ob die Sendung lediglich einige Stunden oder die vollen 15 Tage gelagert war!

AFRMM: Abgabe zur Modernisierung der brasilianischen Handelsmarine in Höhe von 25 %, berechnet auf die Frachtkosten gemäß dem B/L.

Das vereinbarte **Honorar des Despachante**.

Die Zahlung aller o.g. offiziellen Abgaben muß sofort in bar oder per Scheck erfolgen, die II wird direkt vom Konto des importierenden Unternehmens abgebucht. Zur Zeit sind in Santos zwischen 3 und 5 Werktagen für eine normale Verzollung zu veranschlagen.

Schließlich soll die Sendung dem Endempfänger in São Paulo zugestellt werden, d.h. es fallen **LKW-Fracht**, Ad Valorem (Pflichtversicherung, die LKW-Unternehmer einzudecken haben, durchschnittlich 0,15 % auf den CIF-Wert der beförderten Sendung), sowie Mautgebühren auf der Autobahn von Santos nach São Paulo an.

ZAHLUNGSVERKEHR - ZAHLUNGSBEDINGUNGEN

Warenimporte nach Brasilien dürfen grundsätzlich **nur von hierzu berechtigten Firmen** vorgenommen werden. Die Erlaubnis, ausländische Waren einzuführen, erteilt die DECEX, die Außenhandelsabteilung des Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Natürliche Personen gelangen normalerweise nicht in den Besitz dieser Erlaubnis.

Nur derart registrierte Unternehmen dürfen **Devisen** zur Begleichung von Handelsrechnungen im Ausland über die brasilianische Zentralbank ankaufen. Das Führen von Fremdwährungskonten ist verboten. Die Zahlungen erfolgen über einen Kursmakler - oft die Hausbank des Importeurs, sofern sie von der Zentralbank für diese Operationen zugelassen ist - direkt an die Bank des ausländischen Lieferanten.

Diese finanziellen Transaktionen werden von der Zentralbank und den Steuerbehörden **streng kontrolliert**. Verstöße gegen die geltenden Normen führen zur Eröffnung von Strafverfahren wegen Devisenschmuggels und können neben Geldstrafen den Verlust des Eintrags im DECEX-Register nach sich ziehen.

DIE IMPORTDOKUMENTE IM WARENVERKEHR NACH BRASILIEN

Die häufigste Ursache von Problemen beim Export nach Brasilien sind Fehler bei der **Dokumentenerstellung**. Brasilianische Zollbeamte sind rigoros: Stimmen die Angaben in den Transport- bzw. Verzollungsdokumenten nicht mit der Sendung überein, wird der Verzollungsvorgang unterbrochen oder sogar ausgesetzt. Dies bedeutet Verzögerungen, Geldbußen oder gar Verlust der Sendung. Auf die ärgerlichen Folgen für die Geschäftsbeziehung Käufer/Verkäufer braucht hier bestimmt nicht eingegangen zu werden.

Zur **Einfuhrverzollung** in Brasilien müssen die bereits erwähnte D.I., also die Einfuhrerklärung, die Handelsrechnung und der internationale Frachtbrief - See-B/L, AWB etc. - vorliegen. Für bestimmte Warengruppen sind außerdem Ursprungszeugnisse, gesundheitsamtliche Bescheinigungen, Prüfzertifikate und eine **Importlizenz**, u.ä. notwendig. Es ist stets empfehlenswert, eine sorgfältig erstellte Commercial Invoice und eine Packliste beizufügen.

Die Handelsrechnung

Die Handelsrechnung muss folgende Angaben enthalten, damit Probleme bei der Entzollung vermieden werden:

- Vollständiger Name des Exporteurs
- Vollständiger Name des Importeurs mit CNPJ
- Beschreibung der Ware mit Zolltarifnummer NCM
- Genaues Bruttogewicht
- Genaues Nettogewicht
- Warenwert

Die Daten müssen mit denen im BL bzw. AWB übereinstimmen.

Darüber hinaus **muss** auch in der Handelsrechnung der **Hersteller** des Produkts genannt werden. Die Nennung des Herstellers und dessen Kontaktanschrift im Ursprungsland des importierten Produkts in der Handelsrechnung war schon länger vorgesehen. Da in den einschlägigen Regelungen jedoch keinerlei Rechtsfolgen bei Verstößen vorgesehen waren, wurde die Vorschrift in der Praxis kaum beachtet. Seit Anfang 2004 können jedoch bei Nichtbeachtung dieser Regelung nicht unerhebliche Geldbussen verhängt werden (Gesetz Nr. 10.833/03), so dass die Nennung des Herstellers mit Anschrift nunmehr unbedingt zu empfehlen ist.

Die Importlizenz (L.I.)

Die L.I. wird von der registrierten Importfirma bei der DECEX beantragt. Sie hat eine **Gültigkeit von 60 Tagen** nach Ausstellungsdatum und enthält alle relevanten Sendungsdaten für die Verzollung, wie z.B. Namen des Herstellers und des Exporteurs, Ursprungsland, Namen und Steuernummer des Importeurs, Warennummer des Zolltarifs (NBM oder TEC), Gewicht, Warenbeschreibung, Bestimmungs(flug)hafen, Lieferbedingungen nach INCOTERMS etc.

Es ist unbedingt darauf zu achten, daß weder vor dem Ausstellungs- noch nach dem Verfallsdatum der L.I. verladen wird. Ausschlaggebend ist das Datum des internationalen Frachtpapiers, z.B. das B/L-Datum. Die Nichtbeachtung führt in beiden Fällen zu Geldstrafen, die 30% des

CIF-Wertes erreichen können mit einem Minimum von R\$ 500,00 und einem Maximum von R\$ 5.000,00.

Wichtig: Der Exporteur sollte sich rechtzeitig **vor dem Versand** vom Importeur schriftlich bestätigen lassen, ob eine Lizenz vor dem Versand erforderlich ist und eine Proforma-Rechnung eingereicht werden muß. Akzeptiert wird nur das Original der Proforma-Rechnung. L.I.s sind i. A. vor dem Versand zu beantragen, wenn es sich um Investitionsgüter, Maschinen oder Maschinenteile, Lebensmittel und bestimmte Chemikalien handelt. Viele Warengruppen sind jedoch von dem Zwang, die L.I. vor Verladung zu beantragen, befreit.

Bei noch anzufertigenden Waren muß die Proforma-Rechnung außerdem noch die Klausel enthalten:

“Material fabricado sob encomenda. Prazo de entrega:...”

(Deutsche Übersetzung - nicht zur Verwendung! - : Anfertigung auf Bestellung, Lieferfrist:...).

In der Proforma-Rechnung ist der FOB-Wert anzugeben, wobei die im FOB-Wert enthaltenen Inlandsfrachten, Spezialverpackung und die Kosten für die von den brasilianischen Behörden verlangten Dokumente aufgeführt werden können.

Des weiteren ist anzugeben: Name und Anschrift des Vertreters in Brasilien sowie die Höhe der ihm zustehenden Provision. Die Höhe der Provision kann auch separat angegeben werden. Diese Angaben sind jedoch nicht erforderlich, wenn ein Schriftstück vorgelegt werden kann, aus dem die Art der Waren und die Höhe der Provision hervorgehen. Falls kein Vertreter eingeschaltet wird, ist dies ausdrücklich zu erklären.

Die Einfuhrerklärung (D.I.)

Sie wird basierend auf den in der L.I. (wenn erforderlich) enthaltenen Daten erstellt. Ihre Registrierung durch den Zoll, sowie die Zahlung der errechneten Abgaben beenden die Nationalisierung der Sendung, durch die entsprechende Eingabe des zuständigen Zollbeamten in das SISCOMEX-Programm.

SISCOMEX

Die D.I. wird inzwischen via SISCOMEX beantragt. Das SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior, dt. Integriertes Außenhandelssystem) wird seit Anfang der 90er Jahre bei Exporten aus Brasilien angewandt. Es handelt sich hierbei um eine **EDV-gestützte Verknüpfung** von Wirtschaftsministerium, Zollbehörden und Zentralbank. Die Beantragung und Genehmigung der D.I. wird durch Eingabe der geforderten Daten via EDV-Terminal vorgenommen. Dieser Terminal kann beim Importeur selbst oder Despachantes/Spediteuren installiert sein. Öffentliche Terminals befinden sich in ausgewählten Filialen der Banco do Brasil und den Zollämtern.

Ziel des SISCOMEX ist es, Mißbräuche beim Außenhandel zu vermeiden. Sämtliche Daten werden von der Eingabe bis zum Abschluß des Verzollungsvorgangs ständig zwischen den angeschlossenen Institutionen abgeglichen, um vor allem Unterfakturierungen und illegalen Devisentransfers auf die Spur zu kommen.

See-B/L

Die **Warenbeschreibung** im B/L sollte detailliert, aber dennoch so knapp wie möglich gehalten werden. Die Nennung der Warennummer NCM ist nicht mehr Vorschrift; es empfiehlt sich jedoch, sie der Sendungsbeschreibung hinzuzufügen.

Der **Seefrachtbetrag** muß in Ziffern und Worten erscheinen. Da er zur Feststellung des CIF-Wertes durch den Zoll dient, sind Einträge wie "Freight as per Agreement" nicht zugelassen.

Bei Verladungen in Spediteursammelcontainern ist unbedingt zu prüfen, ob der eingesetzte deutsche Spediteur über einen **registrierten Empfangsspediteur (NVOCC-Agent)** in Brasilien verfügt, damit das Haus- oder FIATA-B/L in Brasilien anerkannt wird.

Frachtnebenkosten sollten im B/L nicht genannt werden, lediglich die reine Seefracht. Gelegentlich werden solche Nebenkosten in einem erhöhten Frachtbetrag "versteckt". Dies erhöht jedoch den CIF-Wert der Sendung und führt zu höheren Zoll-, Steuer- und AFRMM-Zahlungen.

Dieses Vorgehen wird von den meisten brasilianischen Importeuren daher nicht gerne gesehen.

Die B/L-Originale sollten unbedingt **mindestens drei Werktage** vor Schiffsankunft im brasilianischen Hafen beim Importeur vorliegen, um Verzögerungen, zusätzliche Lagerkosten und eventuelle Zollstrafen zu vermeiden.

Konnossemente bedürfen keiner Beglaubigung. Sie sind in portugiesischer, englischer oder spanischer Sprache aufzumachen. Order-B/Ls dürfen nur von Banken indossiert werden.

Der AWB

Was oben über Frachtnebenkosten und den Frachtbetrag gesagt wurde, gilt gleichermaßen für das AWB. Ausnahme: **Vorlaufkosten** können im Falle von Ex Works-Verladungen (und nur dann) "Collect" gestellt werden.

Es ist ferner darauf zu achten, daß unter der Adresse des Empfängers dessen **Steuernummer CNPJ** (Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica) genannt wird.

Luffrachtsendungen nach São Paulo als SAO sind zu vermeiden - diesen Flughafencode gibt es nicht. Die Fluggesellschaft ist in diesem Fall frei, in Viracopos (VCP) oder Guarulhos (GRU) auszuliefern. Im Zweifelsfalle sollte GRU benutzt werden.

C.O.D. (Cash on Delivery- Nachnahmesendungen) nach Brasilien sind **nicht** gestattet

Allgemein gilt, daß nur Originaldokumente zur Verzollung vorzulegen sind, also **keine Foto- oder Faxkopien!**

Frachtbriefkopien werden vom Zoll sofort einbehalten. Eventuell nötige Änderungen müssen daher beantragt werden und führen in jedem Fall zu Verzögerungen und Mehrkosten.

Ursprungszeugnisse

sind für Waren der BR Deutschland nicht erforderlich. Bei ausländischen Waren sind Handelskammer-UZ notwendig, die konsularisch legalisiert sein können. Das Konsulat behält eine Kopie.

Es ist unbedingt darauf zu achten, daß **Gewichte** (und andere Maßeinheiten) mit den Angaben auf allen Dokumenten und dem **effektiven Gewicht** der Waren übereinstimmen, der Unterschied darf maximal 5% sein. Schon bei geringen Abweichungen drohen Zollstrafen und die Verzollung wird zusätzlich erheblich verzögert.

BESONDERHEITEN BEI DER WARENEINFUHR NACH BRASILIEN

Leider kommt es gelegentlich vor, daß **Sendungen nicht** vom brasilianischen Importeur **abgenommen** werden. Die angeführten Gründe reichen von Akkreditiv-Diskrepanzen über L.I.-Verfall bis zur Insolvenz des Empfängers, um nur einige zu nennen.

Es empfiehlt sich daher, zumindest die ersten Exporte nach Brasilien nur gegen bestätigte Dokumenten-Akkreditive durchzuführen.

Re-Exporte nicht abgenommener Sendungen von Brasilien sind recht komplexe, kostenspielige und zeitraubende Vorgänge. Die Einschaltung von lokalen Speditionsfachkräften ist in solchen Fällen unbedingt anzuraten. Ohne die Kooperation des Empfängers besteht allerdings nur eine relativ geringe Chance auf erfolgreiche Beendigung des Re-Exports.

Sendungen, die 90 Kalendertage nach dem Eintreffen in Brasilien nicht zur Verzollung angemeldet oder angenommen wurden, unterliegen der Beschlagnahme und Anberaumung der offiziellen Versteigerung durch die Zollbehörden.

Temporäre Importe (IN 317), z.B. für Messen, Ausstellungen, Shows und Spenden, sollen vor Verladung allerdings genau untersucht werden. Für bestimmte Importe besteht in Ausnahmefällen die Möglichkeit, die L.I. nachträglich zu beantragen. Bei **angemeldeten Messen** werden die Messegüter in der Regel temporär eingeführt, so daß man nach der Messe die Waren reexportieren kann. Eine temporäre Einfuhr kann auch endgültig nationalisiert werden, aber nur von einer registrierten Firma. Die Nationalisierung darf nur nach der Messe beantragt werden. Waren, die vor der Messe nationalisiert wurden, können während der Messe verkauft werden.

Werbematerialien können definitiv eingeführt werden. Bei Katalogen und Prospekten sollte jedoch überprüft werden, ob eine Einfuhrlizenz erforderlich ist. **Lebensmittel** benötigen eine Gesundheitsuntersuchung. Die Einfuhr muß vorab von den brasilianischen Behörden genehmigt werden.

Bei **unangemeldeten Messen** sind nur nationalisierte Produkte zulässig. Die Möglichkeit einer temporären Einfuhr sollte schon weit vorab unbedingt geprüft werden.

Für **Tests** muß eine besondere Genehmigung des brasilianischen Zolls beantragt und eingeholt werden.

Muster werden zollfrei zugelassen, sofern sie aufgrund ihrer Beschaffenheit ihrer Bestimmung gemäß weder genutzt noch kommerziell gehandelt werden können. Es empfiehlt sich, Sendungen mit Mustern mit der Aufschrift „Muster ohne Wert“ zu versehen. Musterkollektionen können von Handelsreisenden für die Dauer eines Jahres gegen Hinterlegung einer Sicherheit in Höhe der Eingangsabgaben eingeführt werden. Bei nicht fristgemäßer Wiederausfuhr wird die hinterlegte Sicherheit endgültig vereinnahmt und ggf. eine Strafe verhängt.

Für alle Muster sind - ob sie bezahlt werden oder nicht - Handelsrechnungen erforderlich.

Bestimmte Investitionsgüter und Werbeartikel, können von der IPI befreit werden, sofern sie mit Reedern, die unter **brasilianischer Flagge** fahren, verladen werden. Die Frachtraten der nationalen Reedereien, die auf diese Transporte zur Anwendung kommen, sind u.U. höher, als die der

nicht brasilianischen. Die Befreiung von der IPI führt aber unter dem Strich zu einer Verbilligung dieser Art der Importe. Waiver sind bei der DMM (Departamento da Marinha Mercante) in Rio de Janeiro zu beantragen.

Importverbote für **gebrauchte Güter** bestehen im Prinzip seitens des brasilianischen Gesetzgebers nicht. Gebrauchte Maschinen, Anlagen, Werkzeuge etc. dürfen jedoch nur importiert werden, wenn nachgewiesen werden kann, daß kein gleichwertiges Produkt nationaler Produktion und im Mercosul, vorhanden ist. Entsprechende Anträge werden in den einschlägigen offiziellen Publikationen veröffentlicht. Die einheimischen Produzenten haben 30 Tage Zeit, sich zum Thema zu äußern. Der bürokratische Aufwand ist insgesamt hoch, die Aussicht auf die Erteilung einer Importgenehmigung daher meist gering.

Der Import **gebrauchter Kfz** und **gebrauchter Reifen** ist verboten.

Umzüge ausländischer Staatsbürger mit temporärem oder permanentem Aufenthaltsvisum für Brasilien werden von den Behörden im Allgemeinen problemlos abgefertigt. Es ist darauf zu achten, daß die Einreisepapiere sowie die Packliste der Umzugsgüter (Relação de Bens) vom zuständigen brasilianischen (General-) Konsulat im Ursprungsland beglaubigt wurden. Inhaber temporärer Visa müssen alle nach Brasilien eingeführten Gegenstände nach Ablauf ihrer Mission bzw. ihres Visums wieder ausführen.

Drawback:

Drawback betrifft Waren, die für den Re-Export bearbeitet werden. Der nationale Wertschöpfungsanteil muss grundsätzlich 60% betragen. Ausnahmen sind jedoch im Einzelfall möglich. Auch nach erfolgtem Import kann nachträglich auf das Drawback-Verfahren umgestellt werden. Es gibt insgesamt 7 verschiedene Arten des Drawback, deren Darstellung den vorliegenden Rahmen sprengen würden. Einzelheiten müssten daher im konkreten Fall mit Spezialisten geklärt werden.

ZOLLAGER (EADI)

Um den hohen Lagerkosten der staatlichen Hafen- und Flughafenterminals zu entgehen, sind die meisten Speditionen bzw. Importeure dazu übergegangen, Sendungen gleich nach dem Eintreffen in ein sog. EADIs weiterzuleiten. EADIs sind **private Lagerhäuser unter Zollaufsicht**, in denen Waren bis zur Nationalisierung zollfrei gelagert werden können. Die Verzollung wird von dort stationierten Zollbeamten vorgenommen. Die Abfertigung in den EADIs ist im allgemeinen rascher als in staatlichen Lagerhäusern, so daß selten eine zweite 15-Tage-Lagerperiode zu zahlen ist. Darüber hinaus sind die Lagergeldtarife der EADIs günstiger.

Die maximale Lagerfrist in EADIs beträgt ein Jahr. Veredelungen, Reparaturen, Ummarkierungen, Instandhaltung etc. sind erlaubt (IN 56); ebenso können die in EADIs internierten Waren ohne in Brasilien Zölle oder Steuern zu zahlen, in andere Länder weiterversandt oder nach dem Ursprungsland reexportiert werden.

Warensendungen in **Konsignation** können in sog. Entrepotos Aduaneiros (EA / Private Öffentliche Zollager) bis zu drei Jahren zollfrei gelagert werden. Zur Einlagerung im EA genügen eine Pro-Forma-Handelsrechnung, vom Exporteur auf den Konsignatär aufgemacht, sowie ein Original des internationalen Transportdokumentes, das folgenden Eintrag aufweisen muß:

“Mercadoria Destinada a Admissão no Regime de Entrepoto Aduaneiro na Importação.”

Der Exporteur bleibt rechtlich Eigentümer der Sendung, bis diese ab Zollager EA verkauft wird. Im Moment des Verkaufs stellt der Exporteur eine endgültige Handelsrechnung auf den Käufer laut Kaufvertrag aus. Diesem obliegt es dann, für die Importlizenz und die Verzollung zu sorgen, die analog zur einer normalen Nationalisierung verläuft.

Die geltenden Bestimmungen verlangen, die **Pro-Forma-Handelsrechnung** sehr detailliert aufzumachen. Sie muß folgende Angaben enthalten:

- den genauen Warenwert; Einzel- und Gesamtpreis
- Anzahl, Netto-und Bruttogewicht der Ware
- Modell, Seriennummer
- Namen, Adresse des Herstellers und Exporteurs
- eine Aussage darüber, ob letzterer Preislisten veröffentlicht
- einen Vermerk über die Existenz von Repräsentanten des Herstellers bzw. Exporteurs in Brasilien
- die Bestätigung, daß die ausgehandelten Preise denen auf dem Weltmarkt üblichen entsprechen
- daß es sich um einen Import ohne Devisendeckung (Importação sem Cobertura Cambial) handelt
- den Vermerk "*Mercadoria destinada*", wie er im internationalen Transportdokument erscheint.

Die Proforma- und die endgültige Handelsrechnung müssen zwingend in portugiesischer oder englischer Sprache aufgemacht sein.

Der Transport nach Brasilien muß in diesem Fall zwingend auf Basis "**Freight Prepaid**" erfolgen. Bei Seeverschiffungen von Containern ist die Modalität "House/House" (FCL/FCL) zu empfehlen, um eine reibungslose Weiterleitung vom Hafen an das Zollager EA zu gewährleisten.

FAQ – Die häufigsten Fragen im Zusammenhang mit der Wareneinfuhr nach Brasilien

1. Werden Einfuhrlizenzen beim Import nach Brasilien benötigt?

In der Regel nicht, sondern nur für bestimmte Produkte. (*Nähere Einzelheiten s. Seite 12*)

2. Ist die Einfuhr im Rahmen einer vorübergehenden Verwendung in Brasilien möglich? (temporärer Import)

Ja, für Messen, Ausstellungen, Shows und Spenden. Für andere Zwecke grundsätzlich möglich nur für besondere vorübergehende Verwendungsmodalitäten (bspw. bei der Einfuhr zu Demonstrationszwecken oder für Reparaturarbeiten).

3. Ist die Nennung des Herstellers und dessen Kontaktanschrift im Ursprungsland in der Handelsrechnung für Exporte nach Brasilien erforderlich?

Ja. Die Nennung des Herstellers und dessen Kontaktanschrift im Ursprungsland ist gesetzlich vorgeschrieben. Bei einem Verstoß können von den Zollbehörden Geldbussen verhängt werden. (*Nähere Einzelheiten s. Seite 11*)

4. Ist die Einfuhr von gebrauchten Gütern nach Brasilien möglich?

Ja, jedoch nur unter bestimmten Bedingungen. Die Einfuhr bestimmter gebrauchter Produkte wie z. B. Reifen und Kraftfahrzeugen ist generell verboten. (*Nähere Einzelheiten s. Seite 17*)

5. Können nach Brasilien importierte Produkte in andere Mercosur-Länder zollbefreit exportiert werden?

Nein, auch wenn diese in Brasilien schon nationalisiert wurden. Für zollbefreite Exporte aus Brasilien in andere Mercosur-Länder muss ein Produkt einen "local content" von (in der Regel) mindestens 60 % erfüllen.

UNSERE SPONSOREN

Die internationale Spedition **HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS DO BRASIL LTDA.** ist seit 1981 auf dem brasilianischen Transportmarkt vertreten, zunächst durch einen exklusiven Repräsentanten, seit dem Jahre 2000 unter dem Namen **HELLMANN**. Das Team steht unter deutscher Leitung und setzt sich aus geschulten und motivierten Spezialisten zusammen.

HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS ist in mehr als 130 Ländern der Erde vertreten und zählt mit ca. 7.000 Beschäftigten weltweit zu den größten Speditionsunternehmen, das unter anderem folgende Dienstleistungen erbringt:

Internationale Transportdienstleistungen. See- und Luftfracht. Import und Export. Eigener Sammelcontainerdienst u.a. von Hamburg und Bremen nach Brasilien. Eigene Luftfrachtsammelladungen von allen deutschen Flughäfen nach São Paulo/Guarulhos, Rio de Janeiro und Campinas/Viracopos. Vor- und Nachläufe von und nach allen brasilianischen Regionen. Alle Abläufe sind voll EDV-gestützt.

Verzollung. Einfuhr- und Ausfuhrzollabfertigung. Erstellung und Besorgung von Dokumenten. Beratung. SISCOMEX. Temporäre Importe. Project Shipments. Automotive Logistik. Internationaler Kurierdienst. Lagerung und Distribution.

São Paulo; Santos, Porto Alegre, Curitiba, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Vitória, Salvador, Recife, Fortaleza, Manaus.

BRASILIEN: HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS DO BRASIL LTDA.

Avenida Eng. Alberto de Zagottis, 655

04675-230 São Paulo-SP / Brasilien

Telefon: (+5511) 5693-5580 / Telefax: (+5511) 5524-7535

comercial@br.hellmann.net

DEUTSCHLAND: HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS GmbH & Co. KG

Industriestraße 102

21107 Hamburg

Telefon: (+4940) 500 64 100 (Luftfracht)

Telefax: (+4940) 500 64 110 (Export Luft)

Telefon: (+4940) 753 72 433 (Seefracht)

Telefax: (+4940) 753 72 418 (Export See)

„Thinking ahead – moving forward“

<http://www.hellmann.net>

Die Reihe "So geht's ..." soll deutschen Unternehmen den Einstieg in den brasilianischen Markt erleichtern. Sie ist mit Unterstützung des Kammer-Arbeitskreises "Kleine und Mittlere Unternehmen" entstanden und soll erste Informationen über verschiedene Bereiche des brasilianischen Wirtschaftsalltags vermitteln. Die Themen wurden von Fachleuten vor Ort in Zusammenarbeit mit der Deutsch-Brasilianischen Industrie- und Handelskammer São Paulo bearbeitet.

Die Deutsch-Brasilianische Industrie- und Handelskammer in São Paulo ist die größte deutsche Auslandshandelskammer in Lateinamerika. Sie kann auf eine über 80 jährige Tradition zurückblicken. Mit ihren Abteilungen Außenwirtschaft, Messen, Berufsbildung, Volkswirtschaft, Recht und Öffentlichkeitsarbeit ist sie der zentrale Anlaufpunkt für alle deutschen Unternehmen, die auf dem brasilianischen Markt aktiv sind oder sein wollen.

Deutsch-Brasilianische Industrie- und Handelskammer São Paulo

Rua Verbo Divino 1488 | BR 04719-904 | São Paulo/SP

Tel.: (55 11) 5187-5100 | Fax (55 11) 5181-7013

E-mail: ahkbrasil@ahkbrasil.com

www.ahkbrasil.com