BRASIL

Time Release Study
EXPORTAÇÃO

Outubro 2023

TIME RELEASE STUDY

BRASIL

Ministério da Fazenda
Fernando Haddad

Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil
Robinson Sakiyama Barreirinhas

Subsecretaria de Administração Aduaneira
Jackson Aluir Corbari

Coordenação-Geral de Administração Aduaneira - Coana
Mirela Batista

Realização do Estudo

Receita Federal:
Débora Teles Toscano
Diego de Borba Barbosa
Elaine Cristina da Costa
Felipe Rodrigues Moreira
José Carlos de Araujo
Ronaldo Salles Feltrin Correa

Secex:
Igor Vieira Maia
Vladimir de Macedo Souza

Mapa/Vigiagro:
Marcelo Neiva

Ibama:
Daniel dos Santos Pinho
Marcos José de Oliveira

Revisão e Apoio

Receita Federal:
Luciana Werner Cesar Silva
Luciano Freitas Maciel
Rodrigo da Silva Salles Nascimento
Sérgio Garcia da Silva Alencar

Banco Mundial:
Ernani Argolo Checcucci Filho

Instituto Aliança Procomex

Diagramação

Receita Federal:
Rodrigo Despontin

Órgãos Participantes

Apoio

Iniciativa financiada pelo Grupo Banco Mundial através do Programa de Facilitação do Comércio aos Países com Economia em Desenvolvimento, cujo objetivo é a redução do tempo e do custo do comércio nestes países, ajudando-os a atender aos requisitos do Acordo de Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio (WTC).

Aviso Legal - Embora tenham sido empregados todos os esforços para garantir as informações desta publicação, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil não aceita qualquer responsabilidade ou obrigação por erro de fato, omissão, ou interpretação que possa estar presente, nem pelas consequências de quaisquer decisões com base nessas informações. É autorizada a reprodução total ou parcial do conteúdo desta publicação, desde que citada a fonte.

AGRADECIMENTOS

A realização do Estudo Tempos de Liberação de Mercadorias, voltado para a exportação, reveste-se de grande importância para a agenda de facilitação do comércio do País, para a melhoria do ambiente de negócios e o desenvolvimento econômico sustentável, e em especial para a Receita Federal do Brasil. O estudo proporciona informações de alta relevância para além da comunidade de comércio exterior brasileiro, e tem potencial de alcance de todo público internacional. A concretização de estudo desta monta não seria possível sem o esforço, comprometimento e dedicação exemplar de um seleto grupo de indivíduos e instituições.

É primordial que se expresse um sincero agradecimento aos servidores da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Agricultura e Pecuária e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis que apoiaram a consecução deste estudo. Este reconhecimento se estende igualmente aos profissionais do setor privado, cuja participação ativa e colaborativa nos eventos, discussões e divulgação sobre o processo de exportação foi inestimável, ampliando-se igual menção ao Instituto Aliança Procomex e suas empresas associadas, pelo inesgotável suporte na realização deste estudo.

Em reconhecimento ao fato de que o alcance deste estudo vai além das fronteiras nacionais, estendemos nosso reconhecimento ao imprescindível apoio oferecido pelo Grupo Banco Mundial e pela Organização Mundial das Aduanas.

A realização deste trabalho em equipe, sem dúvida, amplia sua abrangência, relevância e significado dos dados e conclusões alcançados, tornando-o uma ferramenta autêntica e valiosa orientada ao futuro.

Os nomes de muitos dos colaboradores deste trabalho podem ser encontrados no Anexo II deste estudo.

PREFÁCIO

No ano de 2020, o mundo estava imerso em um profundo estado de apreensão devido à pandemia da COVID-19, que assolava todos os cantos do planeta. Nesse cenário desafiador, já estavam em andamento os trabalhos para o primeiro estudo sobre os tempos de liberação de cargas. Os resultados desse estudo eram de extrema importância para estimular discussões que pudessem agilizar e tornar mais fluídos os processos de importação no Brasil. Esse aspecto se mostrava crucial naquele momento, uma vez que a importação ágil de equipamentos era essencial para o combate à pandemia.

Mesmo diante das restrições impostas à realização de eventos presenciais e do clima generalizado de apreensão, era imperativo que os resultados desse estudo fossem compartilhados. Surgia, então, a necessidade de adotar uma abordagem inovadora para garantir o acesso amplo aos achados deste estudo. Era essencial que a sociedade como um todo pudesse compreender tanto o modelo conceitual subjacente ao estudo quanto suas principais conclusões.

Foi nesse contexto de mudança e desafios que, em junho de 2020, ocorreu o lançamento pioneiro do primeiro Estudo de Tempos de Liberação de Cargas (TRS) brasileiro (a sigla TRS vem do inglês "*Time Release Study*"). Esse relatório foi o primeiro totalmente digital e abrangia centenas de milhares de operações de importação em todas as fronteiras do Brasil, incluindo transporte marítimo, aéreo e terrestre.

Desde seu lançamento, o TRS brasileiro se firmou como uma fonte de referência. Ele disponibiliza todas as informações obtidas e os dados coletados, promovendo e sustentando diálogos voltados para o aprimoramento dos procedimentos aduaneiros de importação de maneira sólida e objetiva.

No entanto, havia ainda uma lacuna a ser preenchida: a ausência de um estudo análogo para os processos de exportação. Em outras palavras, embora o novo processo de exportação estivesse implementado desde 2018, não existia uma análise objetiva que identificasse os tempos envolvidos na exportação, suas dificuldades e o papel dos principais envolvidos. Foi dessa necessidade que surge o Estudo de Tempos da Exportação Brasileira, seguindo as diretrizes e metodologia da Organização Mundial das Aduanas (OMA). Esse estudo traz à luz, para cidadãos do mundo inteiro, a vasta quantidade de dados sobre os tempos das operações de exportação brasileira.

O estudo apresenta informações sobre os tempos medidos para os diversos modais de transporte e canais de seleção, para as diferentes unidades aduaneiras, para os processos de licenciamento e para as operações por setores econômicos. Tudo isso enriquecido com a visão e a experiência dos diversos participantes envolvidos na pesquisa.

Expressamos nosso sincero agradecimento a todos os colaboradores desse estudo, incluindo os servidores da Receita Federal do Brasil (RFB), os órgãos e entidades governamentais responsáveis pelo controle administrativo, bem como os representantes do setor privado que contribuíram em todas as etapas até a conclusão e publicação do Relatório de Tempos de Liberação de Cargas brasileiro voltado para as exportações. Esperamos, genuinamente, que esse estudo estimule debates importantes em prol da simplificação e agilidade nas exportações brasileiras, assim como almejamos que contribua para criar melhores condições e facilitar a posição dos exportadores do Brasil no competitivo mercado global.

Desejamos a todos uma excelente leitura!

SUMÁRIO EXECUTIVO

O TRS (*Time Release Study*), referente a cargas destinadas à exportação, foi realizado por servidores da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA) e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), contou com a participação ativa do setor privado e apoio do Grupo Banco Mundial (BM) e da Organização Mundial das Aduanas (OMA).

O estudo segue a metodologia da OMA, indicada como instrumento a ser observado quando da elaboração e divulgação dos tempos de liberação de cargas no Acordo sobre a Facilitação do Comércio (AFC), do qual o Brasil é signatário, e teve início em novembro de 2022, estendendo-se pelos meses seguintes.

O escopo definido abrangeu as declarações de exportação que tiveram o **embarque** de cargas entre **1º de março e 30 de abril de 2023, optando-se geograficamente** por avaliar as exportações ocorridas em todo o território nacional e realizadas pelos modais de transporte aéreo, marítimo e rodoviário, que representam 93,1% das exportações brasileiras. Por definição, não foram consideradas as exportações objeto de trânsito entre unidades aduaneiras e que representam 7,2%. Também foram avaliados os tempos necessários para a emissão de Licença, Permissões, Certificados e Outros Documentos (LPCO).

O marco inicial para identificação dos tempos de liberação foi **a entrada da carga no recinto alfandegado**, e teve como marco final o **embarque da carga** para exportação, após o desembaraço. Além do tempo total para o processo de exportação, foram avaliados intervalos intermediários do processo, de forma a se poder identificar com maior precisão eventuais gargalos.

Foram analisados os dados relativos às **exportações comuns** e com **embarque antecipado**. A escolha desses dois tipos de despacho se deve pela quantidade, 94% das Declarações Únicas de Exportação (DU-E) são de exportações comuns, e pelo valor das exportações, 56% das exportações brasileiras são realizadas através do embarque antecipado.

Inicialmente, buscou-se identificar o perfil das exportações brasileiras sob a ótica da DU-E, e as seguintes características foram encontradas:

- Em 93,7% dos casos, ocorre sob condições normais de despacho;
- O documento instrutivo é a Nota Fiscal Eletrônica (98,6% das exportações);
- Em 75,5% dos casos, as DU-Es não requerem tratamento administrativo (LPCO);
- A seleção, em regra, é para o canal verde, com 88,9% das DU-Es;
- Para 83,4% das exportações, as operações são realizadas por empresas não certificadas como Operador Econômico Autorizado (OEA); e
- A via de transporte marítima é a mais utilizada, com 46,9% das operações.

Os principais resultados encontrados em decorrência da análise dos dados foram:

- Foram estudadas 281.785 DU-Es, sendo 275.216 na condição de despacho normal e 6.569 com embarque antecipado;

Tempos Médios Obtidos

Exportações comuns	*Modal Aéreo*	*Modal Marítimo*	*Modal Rodoviário*
107 horas e 52 minutos	*34 horas e 43 minutos*	*193 horas e 22 minutos*	*5 horas e 20 minutos*

- O tempo médio para as **exportações comuns** foi de **107 horas e 52 minutos**;
- Para o modal **aéreo**, o tempo médio foi de **34 horas e 43 minutos**;
- Quanto ao modal **marítimo**, identificou-se o tempo médio de **193 horas e 22 minutos**;
- Foram necessárias **5 horas e 20 minutos** para execução do processo de exportação no modal **rodoviário**;
- As exportações com **embarque antecipado** tiveram o tempo médio de **459 horas e 21 minutos**;
- O tempo médio quando há pendência de **deferimento de LPCO** por parte dos órgãos anuentes foi de **68 horas e 22 minutos**; e
- Quando a pendência é de **vinculação do LPCO à DU-E**, os exportadores consumiram **609 horas e 43 minutos** para cumprir a etapa.

As principais constatações do estudo foram as seguintes:

- O processo de exportação brasileiro foi bem concebido. Apesar disso, ainda há certa distância entre o modelo teórico e o que se realiza na prática;
- Cerca de **85%** de todo o tempo para exportar é consumido na **etapa entre o desembaraço e o embarque**, e significa que a **logística** é o ponto crucial do processo quando se pensa em redução de tempos significativa;
- A **apresentação da carga para despacho**, sob a responsabilidade do exportador, consumiu cerca de **12%** do tempo total de exportação;
- A participação dos **órgãos públicos** nos tempos de exportação é pequena, cerca de **3%** do total;
- A **seleção** para os canais laranja e vermelho, realizada pela RFB, é de menos de **1%** do total de DU-Es;
- Apenas **19%** das **exportações** são realizadas por empresas certificadas **OEA**;
- O tempo médio encontrado para a etapa entre a **parametrização e a distribuição da declaração**, quando selecionada para canal laranja ou vermelho, consumiu aproximadamente **23 horas** para ser realizada no modal **marítimo** e cerca de **18 horas** para o modal **aéreo**. Para o modal **rodoviário**, a média de tempo para esta etapa do processo foi de aproximadamente **10 horas**;
- Identificou-se discrepância na atuação das unidades locais da RFB, quando avaliada a etapa entre a **distribuição da DU-E para análise fiscal e a solicitação da verificação física**. No modal **aéreo** são necessárias **44 horas e 12 minutos**, enquanto para o modal **marítimo** são necessárias **13 horas e 48 minutos**. O modal **rodoviário** é o que consome menor tempo para a execução desta etapa, **5 horas e 51 minutos**;
- O tempo médio necessário para que ocorra a **conclusão do Relatório de Verificação Física (RVF)**, após a distribuição para fins de verificação física foi de **70 horas** no modal **marítimo** e **35 horas** no modal **aéreo**. O menor tempo encontrado foi para o modal **rodoviário**, com **14 horas**;
- Após o desembaraço, o tempo médio para que ocorra a **averbação**, para operações de exportação com embarque antecipado, foi de **76 horas e 41 minutos**. Esse tempo é decorrente do prazo que o transportador tem para prestar informações à RFB, através da manifestação da carga;
- Existem diferenças na atuação das unidades locais da RFB, demandando esforços de harmonização, em benefício dos operadores do comércio exterior;
- Apesar da incidência de poucos casos, o atraso na vinculação do LPCO à DU-E, por parte do exportador, apresenta impacto significativo nos tempos para liberação das cargas. O tempo médio encontrado para essa atividade foi de 121 horas e 29 minutos; e
- Identificou-se que somente 5% dos LPCO com característica de utilização para múltiplos embarques foram efetivamente empregadas em mais de um embarque.

Com base nos achados do estudo, foi possível chegar às seguintes conclusões:

De maneira geral, o presente estudo demonstra que os tempos praticados, aplicáveis aos casos de despacho para exportação comum, são razoáveis, foram 107 horas de tempo médio, considerando-se entre o ingresso da carga no recinto alfandegado e o seu embarque, quando comparados ao tempo médio no período anterior à implantação do novo processo de exportação, que era de cerca de 312 horas.

Identificou-se que o intervalo de tempo que consome mais horas ocorre entre o desembaraço, realizado pela Receita Federal, e o embarque da carga. Este intervalo representa cerca de 85% de todo o tempo, e significa que a logística é o ponto crucial do processo quando se pensa em redução de tempos significativa. A participação dos órgãos públicos

nos tempos de exportação é residual, cerca de 3% do total.

Apesar da seleção para conferência ser pequena por parte da RFB, menos de 1% do total, quando verificamos os tempos dos canais laranja e vermelho, é possível constatar que há espaço para redução do tempo necessário para se exportar. A automatização da distribuição das declarações para análise fiscal, a antecipação da solicitação da verificação física e a maior agilidade na sua realização, podem proporcionar uma redução do tempo do canal vermelho de até 4 dias, minimizando problemas como a perda de embarque e reduzindo custos operacionais.

Com relação ao LPCO, verificou-se atrasos na sua vinculação à DU-E, o que acarreta elevado tempo para o saneamento do processo por parte do exportador. Além desse ponto, identificou-se baixa utilização do LPCO para múltiplos embarque. A ampliação do uso dessa facilidade poderia trazer ganhos de tempo para o exportador, o que significa redução de custos.

Ainda com relação à seleção para conferência, há que se apontar o nível que os órgãos de controle administrativo atuam. Foi verificado que a seleção destes chega a 9% do total de exportações (levando-se em conta os casos cujo LPCO tem tratamento obrigatório após o ingresso da carga no recinto alfandegado). A utilização do gerenciamento de riscos é a medida adequada para racionalização da utilização dos recursos do Estado, assim como para que se busque o foco nas operações que, de fato, oferecem riscos.

Outro ponto importante é relacionado ao Programa OEA. Verificou-se que apenas 19% das exportações são realizadas por empresas certificadas. A rediscussão dos benefícios do Programa com o setor privado é importante para que mais empresas tenham interesse em se tornar OEA. Também é vital que o Programa passe a ser visto não mais como de exclusividade da Receita Federal, mas de todo Estado brasileiro, com a integração dos órgãos que executam o controle administrativo. O envolvimento desses órgãos no Programa OEA é imperativo, transformando-o em OEA Integrado.

Outras medidas como padronização de procedimentos e desenvolvimento de uma cultura de gestão contribuirão para melhorar o processo, com a consequente melhora dos tempos de despacho.

As recomendações a serem apresentadas, de forma resumida, são as seguintes:

- O envio deste estudo para o Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (CONFAC), como estímulo à interlocução com todos os setores envolvidos na logística de cargas aéreas e marítimas na busca de medidas concretas que possibilitem a diminuição dos tempos necessários ao embarque de cargas destinadas à exportação;
- Automatizar a atividade de distribuição, para fins de análise fiscal, das DU-Es em canais laranja e vermelho, de forma a garantir a sua execução em momento imediatamente seguinte à parametrização;
- Recomenda-se à Divisão de Despacho de Exportação e Regimes Aduaneiros (Diexp) da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana) verificar os procedimentos adotados pelas ALF do Aeroporto de Guarulhos, ALF Belo Horizonte, ALF do Porto de Santos, ALF do Porto de Manaus e ALF do Porto do Rio de Janeiro, que apresentam tempo superior à média nacional na conclusão da verificação física, com o objetivo de conhecer os métodos adotados e as possíveis correções a serem feitas. A adoção de verificações físicas remotas é alternativa que pode ser empregada para obter maior agilidade na atividade;
- Recomenda-se à Diexp/Coana verificar os procedimentos do Aeroporto de Viracopos, Aeroporto Eduardo Gomes, Aeroporto de Guarulhos e Aeroporto do Galeão, na etapa entre a distribuição para análise fiscal e a solicitação de RVF, visando identificar os métodos adotados pelas unidades e as possíveis correções a serem feitas na sua execução;
- Recomenda-se à Diexp/Coana verificar os procedimentos adotados pelas unidades aduaneiras de Bagé, Bonfim, Cáceres, Ponta Porã e Tabatinga, na informação do carregamento e embarque da carga, visando identificar os métodos adotados e as possíveis correções a serem feitas, tal qual feito para Pacaraima;
- O estímulo para que o Programa OEA seja expandido para os órgãos de controle administrativo, de forma a torná-lo um programa de Estado e garantidor de benefícios reais para os operadores certificados;
- Recomenda-se ao Centro Nacional de Operadores Econômicos Autorizados (CeOEA) interagir com o setor privado objetivando identificar elementos para maior atração pelos exportadores do próprio Programa;
- Reavaliar o prazo previsto no art. 30 da IN RFB 800/2007, em conjunto com o setor pri-

vado, de forma a aproximar esse prazo com a realidade atual, onde a tecnologia está presente em todos os seguimentos que operam no comércio internacional;

- Considerando a relevância econômica da modalidade de despacho com embarque antecipado, que alcança principalmente as exportações de commodities agrícolas, recomenda-se a realização de mapeamento e reengenharia do processo, em conjunto com representantes de empresas exportadoras, operadores logísticos, terminais portuários, organismos de controle administrativos e responsáveis pelo programa OEA, para avaliar oportunidades

de melhoraria do processo;

- Recomenda-se aos exportadores maior agilidade na vinculação de LPCO às DU-Es, reduzindo-se dessa forma o tempo total necessário para que se realizem as operações de exportações;
- Recomenda-se aos órgãos anuentes revisar marcos normativos e acordos internacionais com vistas a ampliar o percentual de LPCO para múltiplos embarques; e
- Investir em campanhas de divulgação das facilidades de reutilização das licenças para reduzir os custos e tempos das empresas e dos anuentes.

ABSTRACT

The Time Release Study for exportation was carried out by officials from the Secretariat of the Federal Revenue of Brazil (RFB: Receita Federal do Brasil), the Secretariat of Foreign Trade (SECEX: Secretaria de Comércio Exterior), the Ministry of Agriculture and Livestock (MAPA: Ministério da Agricultura e Pecuária) and the Brazilian Institute for the Environment and Renewable Resources (Ibama: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), with active participation from the private sector and support from the World Bank (WB) and the World Customs Organization (WCO).

The study which began in November 2022 and extended over the following months, was conducted following the WCO methodology, which is the recommended framework when estimating the time to release cargo, according to the Trade Facilitation Agreement (TFA), of which Brazil is a signatory.

The scope of this study covers export declarations for cargo shipments between March 1st and April 30th 2023, throughout the entire national territory, carried out by air, sea and road transport, which collectively represent 93.1% of Brazilian exports. Exports in transit between customs units, which account for 7.2%, were not considered. The time required to issue License, Permits, Certifications, and Other documents (LPCO) was also assessed.

Clearance times were calculated starting from the moment cargo entered the bonded warehouse, and the ending once the cargo was loaded for export (onto the corresponding vessel, vehicle, or plane) after clearance. In addition to the total time for the export process, intermediate intervals in the process were evaluated to pinpoint any potential bottlenecks with greater accuracy.

The study considered data pertaining to regular exports and those with advanced loading. These two types of clearance were selected due to factors: quantity, as 94% of Single Export Declarations (known as DU-Es) correspond to regular exports, and the value of exports, as 56% of the value of Brazilian exports are conducted via advanced shipping.

The general profile of Brazilian exports was identified, considering these DU-Es:

- *93.7% Brazilian exports occur under normal clearance conditions;*
- *The basic required document is the electronic invoice (used in 98.6% of exports);*
- *In 75.5% of cases, DU-Es do not require administrative procedures (LPCO);*
- *As a rule, 88.9% of DU-Es are selected for the green channel;*
- *83.4 per cent of export, operations are carried out by companies not certified as Authorised Economic Operators (AEO);*
- *46.9% of export operations are conducted by sea.*

The following are the main results obtained from the data analysis:

- *From the total 281,785 DU-Es considered in the study, 275,216 pertained to exports conducted through regular clearance, while 6,569 of the data corresponded to advanced loading operations;*
- *The average time for regular exports was 107 hours and 52 minutes;*
- *For exports by air, the average time was 34 hours and 43 minutes;*
- *For exports by sea, the average time was 193 hours and 22 minutes.;*
- *For exports by land, the average time was 5 hours and 20 minutes for the export process to be completed;*
- *Exports with advanced loading took 459 hours and 21 minutes to conclude the overall process, on average;*
- *In the cases when the LPCO is pending approval from the relevant administrative agencies the average time was 68 hours and 22 minutes;*
- *When the LPCO connection to the DU-E is pending, exporters spent 609 hours and 43 minutes completing this stage.*

The main findings of the study were as follows:

- *The Brazilian export process is sound in theory, but there is still a disconnect between the theoretical model and the practical application;*
- *Logistics is the critical point for significant time reduction, as 85% of the total export time is consumed in the stage between clearance and loading;*
- *The stage in which exporters present the cargo to be cleared consumed around 12 per cent of the total export time;*
- *The share of public agencies' participation in export times is minimal, accounting for around 3% of the total;*
- *Less than 1% of the total DU-Es are classified by RFB into orange and red customs clearance channels.*
- *Only 19% of exports are carried out by AEO-certified companies;*
- *When cargo is directed to orange and red customs clearance channels, the average time between the initial selection and the declaration's distribution for inspection takes approximately 23 hours for exports by sea, about 18 hours for cargo embarking in the air transport mode, and approximately 10 hours for cargo travelling by road;*
- *Local RFB units presented discrepancies in their performance when evaluating the stage between DU-Es being distributed for fiscal analysis and physical inspection requests. In air transport mode, 44 hours and 12 minutes are needed, while in the maritime mode, it takes 13 hours and 48 minutes. Road transport mode consumes the least time to complete this stage, at 5 hours and 51 minutes;*
- *The average time required to complete the inspection after DU-Es are distributed to their respective auditor in the RFB was 70 hours in maritime exports and 35 hours when using air transport. The shortest time was for road transport, at 14 hours;*
- *After clearance, the average time for registering cargo, for export operations with advanced loading, was 76 hours and 41 minutes. This time is due to the time allowance that the carrier has to provide information to the RFB, through the Cargo Manifest;*
- *Differences in the performance of RFB local units were identified, requiring harmonization efforts for the benefit of foreign trade operators.*

Based on the findings of the study, the following conclusions were reached:

In general, this study demonstrates that the times practised, applicable to cases of regular clearance or ordinary exports, are reasonable. The average time was 107 hours, considering the time between the cargo entering the customs warehouse and its loading.

It was identified that the time interval that consumes the most hours occurs between clearance, carried out by the RFB, and the loading of the cargo. This time-share represents around 85% of the total time, meaning that logistics is the crucial point in the process when aiming for significant time reduction. The share of public agencies in export times is residual, at around 2% of the total.

Despite RFB's low selection rate for inspection, corresponding to less than 1% of the total, when taking into consideration the times for the orange and red channels, it is evident that there is room for reducing the time required to export. Automating the distribution of declarations for fiscal analysis, anticipating audit requests and streamlining inspections could reduce red channel times by up to four days, minimising issues such as lost shipments and reducing operational costs.

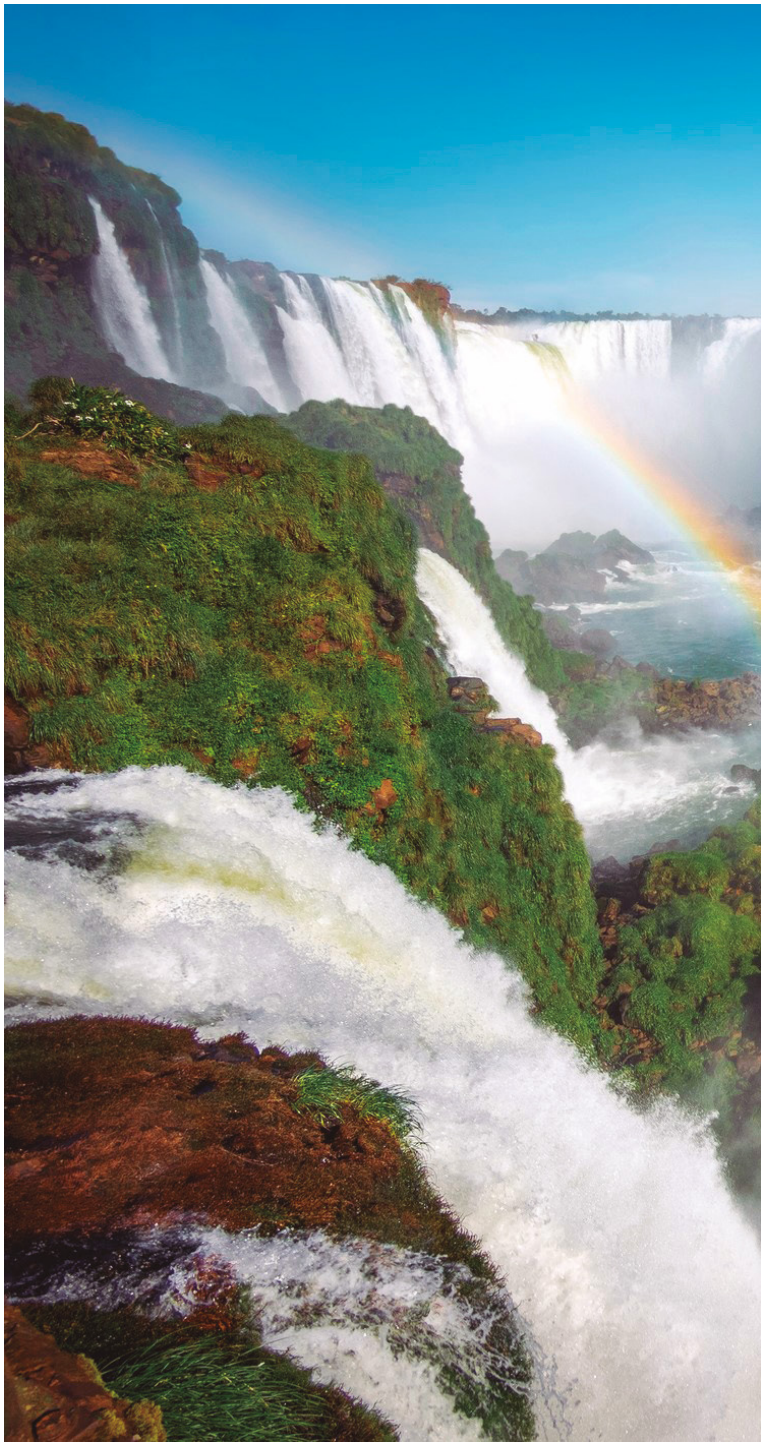
Moreover, regarding selection for inspection, it is important to highlight the level at which the administrative control bodies operate. It was found that they select up to 9% of all exports (considering cases where LPCO treatment is mandatory after the cargo enters the customs warehouse). Risk management is the appropriate measure to rationalise the use of state resources, as well as to focus on the operations that genuinely pose risks.

Another important point relates to the AEO. It was observed that only 19% of exports are carried out by certified companies. Rediscussing the programme's benefits with the private sector is essential to encourage more companies to become AEO-certified. Furthermore, it is vital that the programme is no longer seen as a Customs initiative, but of the entire Brazilian state, with the integration of the bodies responsible for administrative control. The involvement of these agencies in the AEO is imperative, transforming it into an Integrated AEO Programme.

Other measures such as standardising procedures and fostering a management culture, will contribute to improving the process, resulting in reduced clearance times.

The recommendations can be summarised as follows:

- *This study should be submitted to CONFAC, aiming to stimulate dialogue with all the sectors involved in air and sea cargo logistics in the search for concrete measures that may lead to reducing the time required to ship cargo destined for export;*
- *The activity pertaining to the distribution of DU-Es for fiscal analysis, when the cargo is selected into orange and red channels, should be automated in order to guarantee the respective auditors receive the corresponding documents immediately after it has been selected for inspection;*
- *Diexp/Coana should review the procedures adopted by the local units that extrapolate the national average time required to complete physical inspections, aiming to understand their current employed methods and potential corrections. The adoption of remote physical inspections is an alternative that can be employed to increase efficiency in this activity;*
- *Diexp/Coana should examine the procedures at Viracopos Airport, Eduardo Gomes Airport, Guarulhos Airport and Galeão Airport, focusing on the step between the DU-Es distribution for fiscal analysis and the request for inspection, in order to identify the methods adopted by these units and potential corrections and enhancements;*
- *Diexp/Coana should examine the procedures adopted by the customs units in Bagé, Bonfim, Cáceres, Ponta Porã and Tabatinga, when informing the loading of cargo, to identify the methods employed and potential corrections to be implemented, similar to the assessment conducted for Pacaraima;*
- *The AEO Programme should be expanded to include administrative control bodies, making it a state programme that provides tangible benefits to certified operators;*
- *The National Centre for Authorised Economic Operators should interact with the private sector with the objective of identifying elements to make the programme more attractive to exporters;*
- *The timeframe specified in Article 30 of IN RFB 800/2007 should reevaluated, together with the private sector, to align this timeframe with the current reality, where technology plays a significant role in all segments of international trade;*
- *Considering the economic relevance of the early clearance procedure, which mainly applies to agricultural commodities exports, it is recommended to conduct a mapping and reengineering of the process, in collaboration with representatives from exporting companies,*



logistics operators, port terminals, administrative control agencies, and those responsible for the Authorized Economic Operator (AEO) program, to assess opportunities for process improvement;

- *The exporters are recommended to expedite the linking of LPCO to DU-Es, thereby reducing the total time required for export operations;*
- *It is recommended that the regulatory authorities review normative frameworks and international agreements to increase the percentage of LPCO for multiple shipments;*
- *There should be greater investment in promotional campaigns to raise awareness about the advantages of reusing licenses to reduce costs and processing times for companies and licensing authorities.*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

SEÇÃO ZERO: o processo de exportação
Controles aplicáveis à exportação 26
Níveis de conferência aduaneira 26
Fluxo de uma operação de exportação ordinária 27
Situações especiais de despacho 27
Conhecendo melhor a exportação através de números 29

SEÇÃO UM: planejamento
Razões para a realização do estudo 32
Objetivos do Estudo 32
Escopo e alcance do estudo 32
Metodologia 33
Ciclo de aperfeiçoamento contínuo 33
Visão geral da metodologia 33
Preparação do estudo 34
Grupo de trabalho 34
Coleta de dados 34
Análise dos dados 35
Tratamento dos valores atípicos 35

SEÇÃO DOIS: coleta, tratamento e análise dos dados
Intervalos do processo de exportação a serem avaliados 39

SEÇÃO TRÊS: resultados do estudo
1 - Operações de exportação sem situação especial de despacho 42
Dados gerais 42
Análise por canal de conferência 43
Análise por modal 50
Modal marítimo 50
Modal Aéreo 54
Modal Rodoviário 58
2 - Operações de exportação com embarque antecipado 64
3 - Operações de exportação realizadas por operadores OEA 68
4 – Operações de exportação com análise por atividade produtiva e capítulo NCM 70
Desdobramento por modal de transporte 72

5 - Operações de exportação com obrigatoriedade de LPCO. 82
Processos com licenciamento ou anuência 82
Impacto do LPCO no tempo de liberação da carga 82
1 - Controle administrativo sem impacto na logística 82
2 - Controle administrativo com interferência na logística - Pendência de deferimento do LPCO 83
3 - Controle administrativo com interferência na logística - Pendência de vinculação de LPCO à DU-E 83
Análise dos quantitativos estudados para emissão de LPCO 83
Momento do licenciamento – Antes ou depois da apresentação da carga para despacho 84
Controle administrativo – inspeção física 86
Quantitativo de operações com LPCO por canal 87
Utilização de LPCO em múltiplas operações 88

SEÇÃO QUATRO: análise específica de licenciamento dos anuentes
Tempos de análise dos licenciamentos 92
Análise por órgão de controle administrativo 93
MAPA 93

SEÇÃO CINCO: conclusão e recomendações
Achados, comentários e recomendações 97

ANEXO 1
Questionário 102

ANEXO 2
Participantes dos eventos realizados em São Paulo 106

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Quantitativo por Situação Especial do Despacho 29
Tabela 2 - Quantitativo segundo o documento instrutivo 29
Tabela 3 - Quantitativo segundo à sujeição ao controle administrativo 29
Tabela 4 - Quantitativo segundo o canal de conferência 29
Tabela 5 - Quantitativo de operações por empresas certificadas OEA 30
Tabela 6 - Quantitativo por via de transporte internacional 30
Tabela 7 - Percentual de DU-E por Situação Especial de Despacho no ano 2022 35
Tabela 8 - Percentual de DU-E por Documento Fiscal no ano 2022 35
Tabela 9 - Percentual de DU-E por Trânsito Aduaneiro entre unidades no ano 2022 35
Tabela 10 - Quantitativo de Declarações 38
Tabela 11 - Quantitativo após exclusão de outliers 38
Tabela 12 - Quantitativo após exclusão de outliers – embarque antecipado 39
Tabela 13 - Intervalos para exportação sem situação especial de despacho 39
Tabela 14 - Intervalos para exportação com embarque antecipado - Fluxo carga 39
Tabela 15 - Intervalos para exportação com embarque antecipado - Fluxo DU-E 39
Tabela 16 - Quantitativo por Canal 42
Tabela 17 - Tempos médio (TM), mínimo (T Mín) e máximo (T Máx) entre a entrada da carga no recinto e seu embarque - total e por canal 42
Tabela 18 - Tempo médio e quantitativo por modal 43
Tabela 19 - Canal verde - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos 43
Tabela 20 - Canal laranja todos - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos 44
Tabela 21 - Canal laranja RFB - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos 45
Tabela 22 - Canal laranja RFB sem exigência fiscal - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos 46
Tabela 23 - Canal laranja RFB com exigência fiscal - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos 46
Tabela 24 - Canal laranja Órgãos Intervenientes - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos 47
Tabela 25 - Canal vermelho RFB - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos 48
Tabela 26 - Canal vermelho - Tempo médio (em horas) por modal e por intervalos - sem exigência 49
Tabela 27 - Canal vermelho - Tempo médio (em horas) por modal e por intervalos - com exigência 49
Tabela 28 - Marítimo - Tempos médio, mínimo e máximo entre a entrada da carga no recinto e seu embarque - total e por canal 50
Tabela 29 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local - total 50
Tabela 30 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja 51
Tabela 31 - Marítimo - Quantitativo e tempo médio – seleção para o canal laranja 51
Tabela 32 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja RFB com exigência 52
Tabela 33 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho 53
Tabela 34 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho – com exigência 54
Tabela 35 - Aéreo - Tempos médio, mínimo e máximo (em horas) entre a entrada da carga no recinto e seu embarque – total e por canal 54
Tabela 36 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local - total 55
Tabela 37 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja 55
Tabela 38 - Aéreo - Quantitativo e tempo médio (em horas) – seleção para o canal laranja 56
Tabela 39 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja RFB com exigência 56
Tabela 40 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho 57
Tabela 41 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho – com exigência 58
Tabela 42 - Rodoviário - Tempos médio, mínimo e máximo entre a entrada da carga no recinto e seu embarque – total e por canal 58

Tabela 43 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local - total 59
Tabela 44 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja 60
Tabela 45 - Rodoviário - Quantitativo e tempo médio – seleção para o canal laranja 60
Tabela 46 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja RFB com exigência 61
Tabela 47 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho 62
Tabela 48 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho – com exigência 63
Tabela 49 - Quantitativo após exclusão de outliers – embarque antecipado 65
Tabela 50 - Quantitativos e tempos médios (em horas) - embarque antecipado 66
Tabela 51 - Quantitativos e tempos médios (em horas) por unidade local - embarque antecipado 66
Tabela 52 - Quantidade e tempos médios (em horas) por canal – fluxo DU-E – embarque antecipado 67
Tabela 53 - Quantidade e tempos médios (em horas) por unidade local - canal laranja – embarque antecipado 67
Tabela 54 - Quantidade de DU-E - OEA e não OEA 68
Tabela 55 - Comparação da seleção para canais de conferência - OEA e não OEA 68
Tabela 56 - Comparação tempo médio (em horas) - OEA e não OEA 69
Tabela 57 - Comparação dos tempos médios (em horas) no modal aéreo - OEA e não OEA 69
Tabela 58 - Comparação dos tempos médios (em horas) no modal marítimo - OEA e não OEA 70
Tabela 59 - Comparação dos tempos médios (em horas) no modal rodoviário - OEA e não OEA 70
Tabela 60 - Tratamento dos dados considerando o valor e peso líquido - operações sem situação especial de despacho 71
Tabela 61 - Tratamento dos dados considerando o valor e peso líquido - operações com embarque antecipado 71
Tabela 62 - Seções ISIC de exportações sem situação especial de despacho 71
Tabela 63 - 10 principais classificações ISIC considerando VMLE dólar 72
Tabela 64 - 10 principais classificações ISIC do modal marítimo considerando VMLE dólar com intervalos de tempos 73
Tabela 65 - Principais unidades de despacho do modal marítimo para a classificação ISIC estudada com intervalos de tempos 74
Tabela 66 - 10 principais classificações ISIC do modal aéreo considerando VMLE dólar com intervalos de tempos 75
Tabela 67 - Principais unidades de despacho do modal aéreo para a classificação ISIC estudada com intervalos de tempos 76
Tabela 68 - 10 principais classificações ISIC do modal rodoviário considerando VMLE dólar com intervalos de tempos 77
Tabela 69 - Principais unidades de despacho do modal rodoviário para a classificação ISIC estudada com intervalos de tempos 78
Tabela 70 - Seções ISIC de exportações com embarque antecipado 79
Tabela 71 - Exportações com embarque antecipado, modal marítimo, agregadas pela classificação ISIC 80
Tabela 72 - Exportações com despacho antecipado, ISIC "agropecuária - produção vegetal, animal e caça", por Unidades de despacho 81
Tabela 73 - Tempo médio por pendência de LPCO que impacta na logística 84
Tabela 74 - Tempo médio da pendência de deferimento 85
Tabela 75 - Tempo médio (em horas) da pendência de vinculação 86
Tabela 76 - Quantitativo de LPCO emitidos 87
Tabela 77 - Quantitativo de DU-e por canal de conferência e impacto na carga 87
Tabela 78 - Quantitativo de LPCO que permitem ou não múltiplos embarques 88
Tabela 79 - Quantitativo de LPCO para múltiplos embarques 88
Tabela 80 - Quantidade de operações com análise a posteriori 90
Tabela 81 - Modelos de LPCO 90
Tabela 82 - Tempo médio (em horas) de deferimento por órgão 92
Tabela 83 - Modelos de LPCO do MAPA 93
Tabela 84 - Tempos médios para emissão de LPCO por modelo - MAPA (tempo médio em horas) 93

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Fluxo básico para operações comuns de exportação 28
Figura 2 - Ciclo do TRS 33
Figura 3 - Fluxo exportação sem situação especial de despacho 40
Figura 4 - Fluxo exportação com embarque antecipado – Fluxo carga 41
Figura 5 - Fluxo exportação com embarque antecipado - Fluxo DU-E 41
Figura 6 - Fluxo canal verde 43
Figura 7 - Fluxo canal laranja RFB 45
Figura 8 - Fluxo canal laranja interveniente 47
Figura 9 - Fluxo canal vermelho 48
Figura 10 - Fluxo do controle administrativo sem impacto na logística 82
Figura 11 - Fluxo do controle administrativo com pendência de deferimento de LPCO 83
Figura 12 - Fluxo do controle administrativo com pendência de vinculação de LPCO à DU-E 83
Figura 13 - Visão do impacto de LPCO no fluxo de exportação 84

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abreviatura/Sigla	Descrição
ABGF	Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A.
ACD	Apresentação da Carga para Despacho
AEO	*Authorised Economic Operator* (Operador Econômico Autorizado)
AFC	Acordo sobre a Facilitação do Comércio
ALF	Alfândega
ANM	Agência Nacional de Mineração
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
BB	Banco do Brasil
BM	Grupo Banco Mundial
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRICS	Grupo de países de mercado emergente em relação ao seu desenvolvimento econômico, reunindo Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CCE	Carga completamente exportada
CCT	Módulo Controle de Carga e Trânsito no Portal Siscomex
CeOEA	Centro Nacional de Operadores Econômicos Autorizados
CGCE	Classificação de Grandes Categorias Econômicas
CNEN	Comissão Nacional de Energia Nuclear
Coana	Coordenação-Geral de Administração Aduaneira
CUCI	Classificação Uniforme do Comércio Internacional
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior
DFPC	Diretoria de Fiscalização de Produtos Controlados
Diexp	Divisão de Despacho de Exportação e Regimes Aduaneiros
DU-E	Declaração Única de Exportação
GR	Gerenciamento de risco
Ibama	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IQR	*Interquartile range*, ou intervalo interquartil
IRF	Inspetoria da Receita Federal do Brasil
ISIC	*Standard Industrial Classification of All Economic Activities*
LPCO	Licenças, Permissões, Certificados e Outros documentos
MAPA	Ministério da Agricultura e Pecuária
MCTI	Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação
MD	Ministério da Defesa
Mercosul	Mercado Comum do Sul
NCM	Nomenclatura Comum do Mercosul
NFe	Nota fiscal eletrônica
OEA	Operador Econômico Autorizado
OMA	Organização Mundial das Aduanas
PF	Polícia Federal
PUCOMEX	Portal Único do Comércio Exterior
RFB	Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil
RVF	Relatório de Verificação Física
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SH	Sistema Harmonizado
SIGVIG 3.0	Sistema de Informações Gerenciais do Trânsito Internacional de Produtos Agropecuários em sua versão 3
TA	Tratamento administrativo
TFA	Acordo sobre a Facilitação do Comércio (sigla em inglês)
TRS	Estudo de Tempos de Liberação (sigla em inglês)
UL	Unidade Local
VMLE	Valor da mercadoria no local de embarque
WB	*World Bank Group*
WCO	*World Customs Organization*

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, o comércio exterior brasileiro tem apresentado crescimento consistente, o que reflete a crescente integração do País na economia global. As exportações brasileiras em 2022 tiveram um salto de mais de nove vezes os valores identificados para o ano de 1997, quando foram exportados 37 bilhões de dólares. Em 2022 as cifras alcançadas foram de 356 bilhões de dólares.

Paralelamente ao crescimento do comércio exterior brasileiro, ocorreu uma considerável modernização dos controles aduaneiros e administrativos, e a adoção de tecnologias avançadas e sistemas informatizados revolucionou a gestão das operações comerciais. Particularmente relevantes são o processo de exportação e a implementação da Declaração Única de Exportação (DU-E), inovações que simplificaram os procedimentos burocráticos, reduziram os tempos de espera e tornaram as operações de exportação mais eficientes, não apenas facilitando o fluxo de mercadorias, mas fortalecendo a imagem do Brasil como um parceiro comercial seguro e confiável.

No âmbito internacional, o Brasil aderiu ao Acordo sobre a Facilitação do Comércio, da Organização Mundial do Comércio (OMC), acordo que busca agilizar e simplificar os procedimentos aduaneiros e promover maior fluidez no comércio global. Indo mais além, o País ratificou a Convenção de Quioto Revisada, que busca aprimorar os padrões e as práticas em relação aos procedimentos aduaneiros, visando maior harmonização e previsibilidade nas operações comerciais internacionais.

Em síntese, os avanços no comércio exterior brasileiro nas últimas décadas têm sido notáveis, e desde a abertura da economia até a modernização dos controles aduaneiros e a adesão a acordos internacionais, o Brasil demonstra um compromisso em se tornar um participante ativo e competitivo no comércio global. A contínua busca por eficiência e a adaptação às demandas do cenário internacional são elementos-chave que moldaram a jornada de progresso no âmbito do comércio exterior.

O contexto internacional

O contexto internacional para operações de comércio exterior é marcado por avanços e transformações significativas ao longo dos últimos anos, influenciando a forma como os países conduzem suas trocas comerciais. O Brasil, como importante ator global, participa ativamente de diversos acordos e iniciativas que moldam esse cenário.

Acordos de Livre Comércio e Blocos Regionais: Uma tendência considerável no cenário internacional é a proliferação de acordos de livre comércio, além da construção de blocos econômicos regionais. Nesse contexto, o País persegue acordos bilaterais e multilaterais para diversificar seus parceiros comerciais e reduzir as barreiras ao fluxo de mercadorias. Um desses exemplos é o Mercosul (Mercado Comum do Sul), bloco que persegue a integração econômica entre países sul-americanos.

Acordos internacionais relevantes: O Brasil é parte de acordos que impactam diretamente o comércio internacional. São exemplos o Acordo de Facilitação do Comércio da OMC, acordo que busca simplificar e agilizar os procedimentos aduaneiros, beneficiando a fluidez do comércio, além de ser membro do BRICS, grupo de países formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, que visa à cooperação em diversas áreas, incluindo o comércio.

Desenvolvimentos tecnológicos: A tecnologia desempenha papel central nas operações de comércio internacional. O comércio eletrônico, impulsionado pela globalização digital, viabiliza transações transfronteiriças e permite que empresas alcancem consumidores globais de forma direta, antes impensada. O Brasil, como não poderia deixar de ser, integra esse movimento, adaptando-se à economia digital, e busca aprimorar seus processos e infraestrutura tecnológica.

Sustentabilidade e normas sociais: A preocupação com questões ambientais e sociais é uma tendência no comércio global, e acordos comerciais, como o Acordo de Paris sobre Mudanças Climáticas, in-

centiva a incorporação de práticas sustentáveis nas operações de comércio internacional. O Brasil, com sua rica biodiversidade e produção agropecuária, enfrenta desafios para conciliar o crescimento econômico com a preservação ambiental.

Geopolítica e tensões comerciais: Em razão da grande diversidade de fatores envolvidos no comércio internacional, a incerteza é parte intrínseca desta atividade. O contexto global contemporâneo, marcado por tensões geopolíticas, incluindo disputas comerciais entre grandes potências, gera incertezas no comércio exterior. O Brasil, como forma de mitigar esses efeitos, busca manter relações comerciais abertas e diversificadas para reduzir a dependência excessiva de determinados mercados.

Modernização dos Processos Aduaneiros: A facilitação do comércio internacional é uma das prioridades do Brasil na modernização dos processos aduaneiros. A implementação da Declaração Única de Exportação e variados outros sistemas informatizados têm como objetivo agilizar e simplificar os trâmites aduaneiros, tornando as operações mais eficientes para o operador do comércio internacional.

Em síntese, o cenário internacional para as operações de comércio enfrenta rápidas transformações, influenciando a forma como os países, incluindo o Brasil, conduzem suas atividades comerciais. A participação em acordos comerciais, a adaptação às mudanças tecnológicas e ter em consideração questões de sustentabilidade e governaça são elementos cruciais para um navegar seguro nesse ambiente complexo e dinâmico.

Importância do TRS

A realização pelo Brasil do Estudo de Tempos de Liberação de Mercadorias (TRS), da Organização Mundial das Aduanas (OMA), para a exportação é um passo significativo no aprimoramento das operações comerciais do País. O estudo reveste-se de importância singular, pois objetiva analisar e otimizar o tempo necessário para a liberação de mercadorias nas fronteiras, contribuindo para melhorar a eficiência e competitividade dos exportadores brasileiros, o que resulta na redução de custos transacionais dos operadores, aí incluída a armazenagem de cargas.

Assim como o estudo similar já conduzido para a importação, o TRS focado na exportação traz diversos benefícios, permitindo uma compreensão detalhada dos processos e trâmites envolvidos na liberação de mercadorias para exportação, identificando gargalos, atrasos e pontos de melhoria para redução dos tempos de espera e, consequentemente, os custos operacionais das empresas.

O TRS para exportação extrapola seus limites conceituais, alcançando o potencial de sustentar e ampliar a previsibilidade das operações comerciais brasileiras. Ao mapear os diferentes estágios pelos quais uma mercadoria tramita, as empresas podem aprimorar seu planejamento logístico, evitando atrasos e minimizando riscos associados a imprevistos, com especial destaque para produtos perecíveis ou com prazos de entrega restritos.

A redução dos tempos de liberação de cargas na exportação fortalece a posição do Brasil no cenário internacional, tendo em conta que a agilidade nas operações comerciais é um fator decisivo para a competitividade das exportações brasileiras em comparação com outros países. Indo mais além, é certo que um processo de liberação de cargas mais rápido e eficiente atrai investidores estrangeiros, uma vez que atesta a capacidade do País em facilitar negócios internacionais de maneira eficaz e segura.

Em última análise, o Estudo de Tempos de Liberação de Mercadorias para exportação é um reflexo do compromisso do Brasil no aprimoramento de sua eficiência logística e aduaneira. Através da identificação e resolução de entraves burocráticos, a simplificação dos procedimentos e a implementação de soluções tecnológicas, o País está pavimentando o caminho para um ambiente de comércio internacional mais ágil, transparente e favorável aos negócios, impulsionando o crescimento econômico e a participação competitiva nos mercados globais.

A estrutura do relatório

O presente relatório abrange integralmente todas as áreas recomendadas pelo Apêndice 5 do Guia TRS da Organização Mundial das Aduanas para a elaboração de um documento relacionado ao estudo de tempos. O Sumário Executivo assume o papel de tópico introdutório, onde se destacam os principais achados, recomendações e informações fundamentais do relatório.

Na Seção 0 deste relatório, é delineado o processo de exportação, abrangendo detalhes sobre os controles pertinentes a esse procedimento, os indicadores que medem os níveis de conferência aduaneira, os fluxos característicos de operações regulares e as situações especiais de despacho. Ao término desta seção, é proporcionada uma análise objetiva

que oferece um entendimento mais profundo da dinâmica da exportação.

A Seção 1 engloba os objetivos do estudo, a delimitação do escopo, a amplitude da pesquisa, bem como a determinação da amostragem e o processo de coleta de dados. Adicionalmente, nesta seção, encontra-se a descrição do método aplicado para identificação e exclusão de valores discrepantes, ou *outliers*.

Na Seção 2, é particularizada a abordagem utilizada na coleta, o tratamento e análise dos dados, além de esclarecida a seleção das etapas do processo de exportação sujeitas à análise. São igualmente fornecidos os quantitativos abrangidos pelo estudo.

A apresentação dos resultados do estudo ocorre na Seção 3, organizada de forma a permitir a compreensão dos tempos de acordo com o modo de transporte e o canal de conferência da operação.

Nesta seção, as operações foram segmentadas em duas categorias: operações sem situação especial de embarque e operações submetidas a embarque antecipado. Além disso, os resultados pertinentes aos operadores certificados como OEA e as informações concernentes ao LPCO também são apresentados nesta mesma seção. Como adicional, é apresentada uma análise segmentada por atividade produtiva e por capítulos da NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), identificando eventuais discrepâncias de tempos para operações envolvendo diferentes atividades e capítulos.

A Seção 4 contempla as operações sujeitas ao LPCO que não afetam o fluxo logístico das exportações.

Finalmente, as conclusões e recomendações são expostas na Seção 5, consolidando os *insights* obtidos ao longo do estudo e fornecendo orientações para possíveis melhorias e ações futuras.

SEÇÃO ZERO: o processo de exportação

O processo de exportação brasileiro é operacionalizado, desde o final do ano de 2018, por intermédio do Portal Único do Comércio Exterior (guichê único ou *single window* do comércio exterior brasileiro), tendo como documento base do despacho aduaneiro a Declaração Única de Exportação (DU-E).

A DU-E é uma declaração eletrônica que contém informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, tributária, fiscal e logística que caracterizam a operação de exportação. Seu principal documento instrutivo é a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), documento fiscal que também ampara o transporte da mercadoria até o local de despacho aduaneiro, e do qual a DU-E obtém automaticamente grande parte de suas informações.

A implantação da DU-E, além de representar a modernização da própria declaração aduaneira, também reformulou o paradigma de controle da exportação, passando de um modelo onde as etapas eram executadas segundo um fluxo linear e sequencial para um modelo onde as etapas são executadas concomitantemente, em paralelo, modelo mais flexível e melhor adaptável às diferentes realidades logísticas das operações.

Controles aplicáveis à exportação

Feita uma sucinta introdução do processo de exportação é relevante destacar as modalidades aduaneiras de controle às quais uma operação de exportação está sujeita. As três modalidades de controle a que se submetem a operação de exportação brasileira são:

- **Controle aduaneiro:** O controle aduaneiro acaba por abarcar o processo de exportação brasileiro em sua componente principal e mais sensível, na medida em que está relacionado com o fluxo da declaração em si, no curso do qual se dá o desembaraço aduaneiro pela RFB. Inicia-se com o registro da DU-E e se conclui com a averbação do embarque.
- **Controle de carga:** Tem como objetivo controlar a movimentação física da carga desde sua chegada no local de despacho até sua exportação definitiva. Regra geral inicia-se com o registro da recepção da carga, quando de sua chegada ao local de despacho, e se encerra com a ocorrência do evento denominado Carga Completamente Exportada (CCE). O CCE indica que toda a carga da DU-E foi entregue ao transportador internacional e teve seu embarque por ele manifestado no sistema.
- **Controle administrativo:** Quando aplicável, refere-se ao controle feito por órgãos governamentais responsáveis pela emissão de Licenças, Permissões, Certificados e Outros documentos (LPCO) necessários ao embarque de determinadas mercadorias para o exterior, tais como certificados sanitários e fitossanitários. A maior parte das exportações brasileiras é dispensada deste controle. Ele se inicia com a solicitação do LPCO pelo exportador e se encerra com o deferimento pelo órgão anuente. Existem dois tipos de LPCO: obrigatório para embarque e não obrigatório. No caso de operações que dependam de LPCO obrigatório para o embarque, a DU-E não será desembaraçada até que o LPCO seja deferido.

A ordem de início e processamento dos controles varia em função da logística e, também, de escolhas procedimentais e operacionais por parte do exportador. A conclusão dos controles administrativo (exceto no caso de LPCO do tipo não obrigatório para embarque) e de carga é condição necessária para a finalização do fluxo do controle aduaneiro. Todos os principais eventos dos controles de carga e administrativo são automaticamente notificados à DU-E, possibilitando o adequado tratamento e andamento do fluxo do controle aduaneiro.

Níveis de conferência aduaneira

Apresentadas as modalidades de controle aplicadas na exportação, passa-se a discorrer sobre os diferentes níveis de conferência aduaneira. Em diversas etapas do fluxo da operação de exportação são executadas análises de risco, e dentre suas várias funções está a determinação do nível de conferência aduaneira à qual se submeterá a DU-E. Tais níveis são representados por canais com as cores verde, laranja e vermelho, sendo:

- **Canal verde:** significa que a DU-E foi dispensada de conferência aduaneira e seu desembaraço se dá após análises automatizadas de riscos.
- **Canal laranja:** significa que a DU-E foi selecionada para análise documental.
- **Canal vermelho:** significa que a DU-E foi selecionada para análise documental e verificação física da mercadoria.

Observações importantes acerca do canal laranja:

1. Quando uma DU-E é selecionada para o canal laranja tão somente em função de pendência de um LPCO obrigatório, o sistema não exige a intervenção do Auditor-Fiscal da RFB. A DU-E permanece na situação denominada "Desembaraço pendente de LPCO". Assim que o Portal Único de Comércio Exterior (PUCOMEX) detecta o saneamento da pendência, automaticamente a DU-E é desembaraçada. Para efeitos deste TRS este canal laranja será identificado como "Laranja Anuente". Já o canal laranja onde a operação é analisada e desembaraçada por um Auditor Fiscal da RFB, será identificado como "laranja RFB".
2. Mesmo tendo sido selecionada para canal laranja, sempre que o Auditor-Fiscal da RFB identificar indícios de irregularidades que ensejarem a verificação física da mercadoria, este poderá determinar tal procedimento, sem que haja a alteração do canal previamente indicado.

Fluxo de uma operação de exportação ordinária

Uma operação de exportação ordinária, cujo embarque se dá após o desembaraço aduaneiro, segue normalmente as seguintes etapas[1]:

- O exportador emite a NF-e de exportação e em seguida registra a DU-E no PUCOMEX.
- O transportador nacional transporta as mercadorias até o local de despacho ao amparo da NF-e.
- Quando da chegada da carga no local de despacho, o depositário informa sua recepção no PUCOMEX, também com base na NF-e.
- Com a DU-E registrada e sua carga recepcionada, o PUCOMEX realiza de forma automatizada uma etapa denominada Apresentação da Carga para Despacho (ACD), que na prática submete a declaração ao gerenciamento de riscos.
- O PUCOMEX, com base em regras previamente cadastradas por equipes de gerenciamento de riscos da RFB, executa de forma automatizada a análise de riscos e determina o canal de conferência.
- No caso de canal verde, a DU-E é desembaraçada de forma automatizada.
- No caso de seleção para canal laranja tão somente por pendência de LPCO, a DU-E é automaticamente desembaraçada após o deferimento do LPCO. Cabe destacar que a solicitação do LPCO pode ocorrer antes mesmo de emitida a Nfe, o que dá início ao processo de controle administrativo.
- No caso de seleção para canal vermelho ou canal laranja por outros motivos que não somente pendência de LPCO, a DU-E é então objeto de distribuição para um Auditor-Fiscal da RFB para que realize as conferências pertinentes. Finalizadas as conferências, a DU-E é desembaraçada pelo Auditor-Fiscal da RFB.
- Após o desembaraço, o depositário registra no PUCOMEX a entrega da carga para o transportador internacional.
- Carregado o veículo, o transportador internacional registra no PUCOMEX a manifestação dos dados de embarque da carga.
- O PUCOMEX, detectando que toda a carga da DU-E foi entregue ao transportador internacional e que foi objeto de manifestação, automaticamente conclui o controle de carga, gerando o evento denominado Carga Completamente Exportada (CCE).
- O PUCOMEX, detectando que o controle de carga foi finalizado e que a DU-E está desembaraçada, executa automaticamente a averbação da DU-E, marcando então o encerramento do controle aduaneiro.

Situações especiais de despacho

A parcela mais significativa de DU-E é de operações cujo embarque da mercadoria se dá somente após o desembaraço aduaneiro. Porém, existem situações específicas cuja logística impossibilita a adoção do fluxo padrão. Para tais casos foram disciplinados fluxos alternativos, denominados "situações especiais de despacho" e podem ser agrupados em:

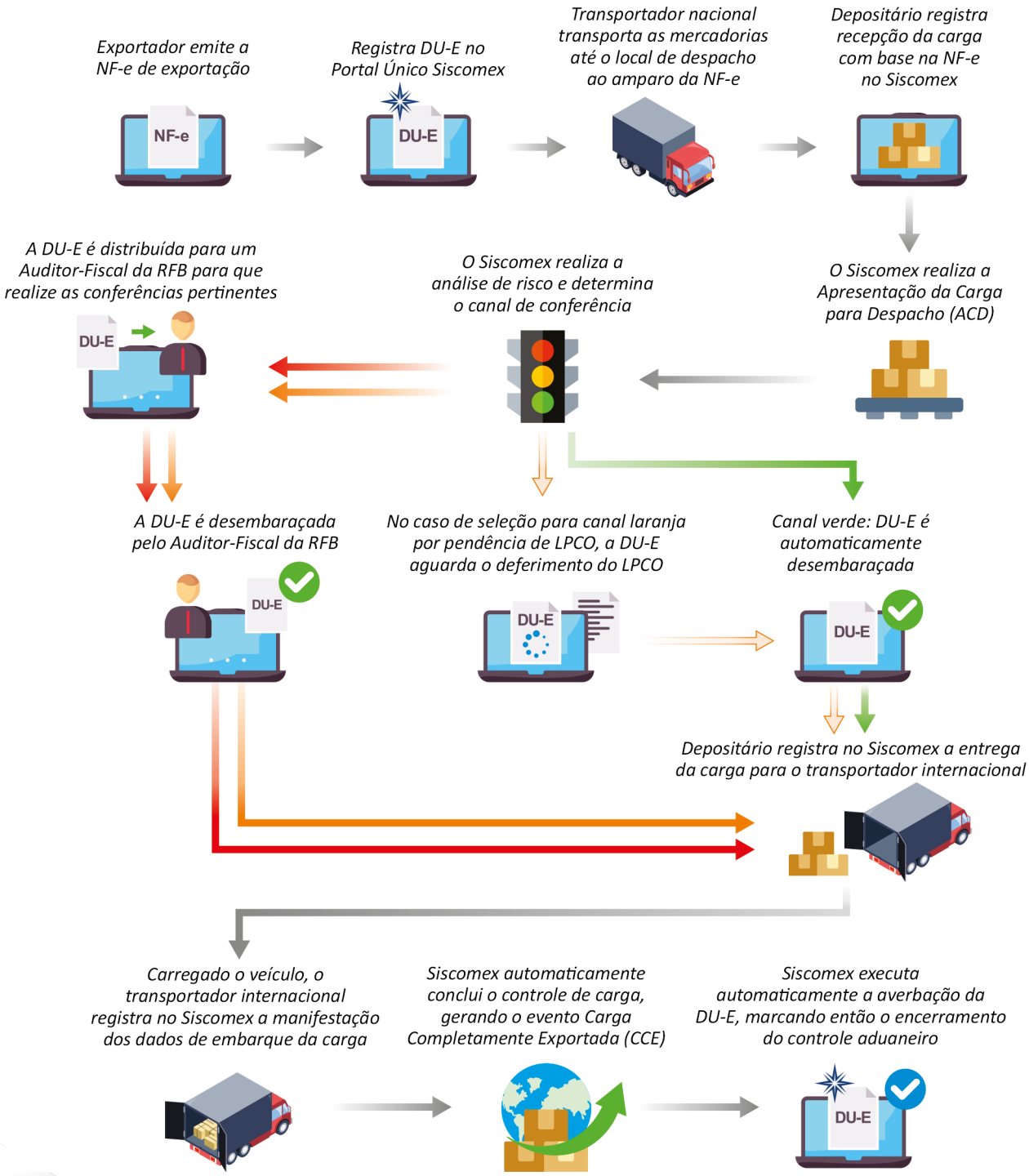
- DU-E com embarque antecipado: utilizado nas situações em que a NF-e de exportação

1 O fluxo descrito é apenas exemplificativo e pode variar em decorrência da possibilidade de etapas serem realizadas anteriormente a outras que foram descritas. Isto é decorrente de um processo flexível, que permite agilidade e se amolda às necessidades do exportador.

não é passível de emissão antes do embarque, pois sua quantidade efetiva só é conhecida após a operação. É adotado especialmente nas exportações marítimas de mercadorias a granel. A DU-E é registrada sem nota fiscal e o embarque antecipado deve ser autorizado pela RFB (de forma automatizada ou após análise de Auditor-Fiscal da RFB). Após o embarque, a NF-e é emitida e a DU-E retificada para sua inclusão. O desembaraço da DU-E ocorre somente após a inclusão da NF-e.

- DU-E a posteriori: utilizado nas situações em que a mercadoria embarca para o exterior antes da DU-E ser registrada. É adotado especialmente nas exportações de mercadorias destinadas a uso e consumo de bordo de embarcações e aeronaves em tráfego internacional. A DU-E é registrada e desembaraçada após a mercadoria efetivamente deixar o País.

Figura 1 - Fluxo básico para operações comuns de exportação



- DU-E sem a saída da mercadoria do País: utilizado em casos excepcionais, previstos em lei, em que se considera que a mercadoria foi para todos os efeitos exportada, mesmo permanecendo em território nacional.

Conhecendo melhor a exportação através de números

Distanciando-se da esfera abrangida pelo atual estudo de tempos, oferece-se uma panorâmica abrangente das operações de exportação no Brasil durante o ano de 2022, proporcionando entendimento mais aprofundado das peculiaridades dessas operações no País. As tabelas a seguir refletem a quantidade total de Declarações Únicas de Exportação embarcadas ao longo do ano de 2022, ultrapassando o período focal deste estudo em particular.

Tabela 1 - Quantitativo por Situação Especial do Despacho

SITUAÇÃO ESPECIAL DE DESPACHO		
	QUANT. DU-E	**%**
Nenhuma (embarque normal)	1.965.708	93,68%
Embarque antecipado	83.414	3,98%
A posteriori	46.503	2,22%
Sem a saída da mercadoria do País	2.798	0,13%
Total	**2.098.423**	**100%**

Tabela 2 - Quantitativo segundo o documento instrutivo

DOCUMENTO INSTRUTIVO DA DUE		
	QUANT. DU-E	**%**
Nota fiscal eletrônica	2.069.015	98,60%
Nota fiscal formulário	164	0,01%
Sem nota fiscal	29.244	1,39%
Total	**2.098.423**	**100%**

Tabela 3 - Quantitativo segundo à sujeição ao controle administrativo

SUJEIÇÃO AO CONTROLE ADMINISTRATIVO		
	QUANT. DU-E	**%**
DU-E sem tratamento administrativo (sem LPCO)	1.583.584	75,47%
DU-E com tratamento administrativo (com LPCO)[2]	514.839	24,53%
Total	**2.098.423**	**100%**

Tabela 4 - Quantitativo segundo o canal de conferência

CANAIS DE CONFERÊNCIA ADUANEIRA		
	QUANT. DU-E	**%**
verde	1.864.662	88,86%
laranja RFB (análise documental pela RFB)	8.458	0,40%
laranja Anuente (apenas pendência de LPCO)	207.461	9,89%
vermelho	17.842	0,85%
Total	**2.098.423**	**100%**

2 DU-Es que requerem LPCO obrigatoriamente.

Tabela 5 - Quantitativo de operações por empresas certificadas OEA

OPERAÇÕES DE EMPRESAS CERTIFICADAS OEA		
	QUANT. DU-E	**%**
OEA	348.046	16,59%
Não OEA	1.750.377	83,41%
Total	**2.098.423**	**100%**

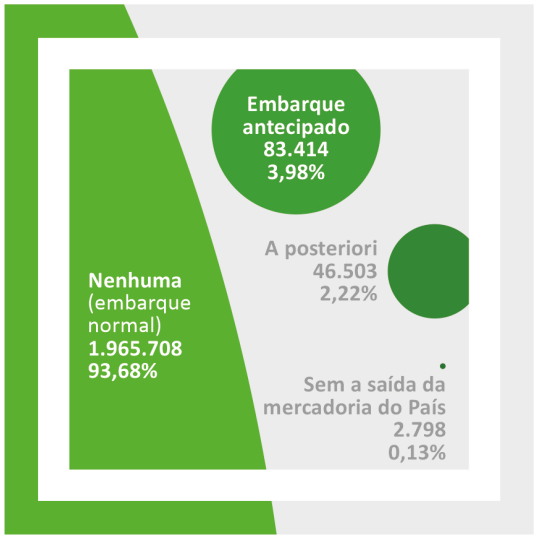
Tabela 6 - Quantitativo por via de transporte internacional

VIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL		
	QUANT. DU-E	**%**
Marítima	985.297	46,95%
Aérea	520.832	24,82%
Rodoviária	448.361	21,37%
Outras	143.933	6,86%
Total	**2.098.423**	**100%**

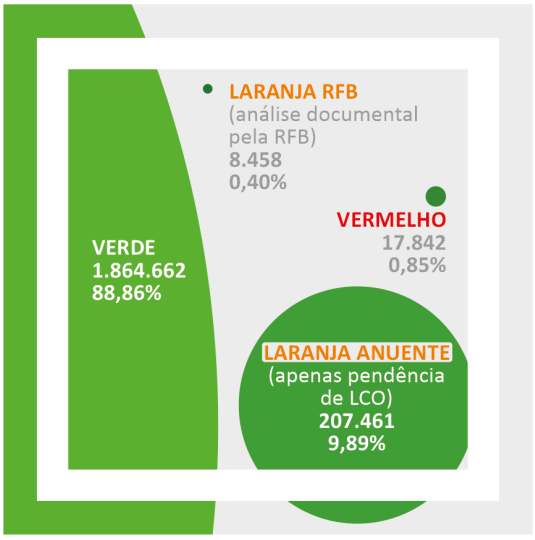
O quantitativo de declarações de exportação, proporciona uma visão clara das diferentes dinâmicas envolvidas nas operações de exportação. Notadamente, a maioria das operações de exportação ocorre sob condições normais de despacho (93,7%). Quanto ao documento instrutivo, revela uma adesão significativa à NF-e (98,6%). Em relação ao controle administrativo, a maioria das DU-Es não requerem tratamento adicional (75,5%). No que tange aos canais de conferência aduaneira, a grande maioria das DU-Es é direcionada para o "verde" (88,8%). Operações por empresas certificadas OEA representam 16,5% das operações, enquanto as não certificadas totalizam 83,4%. Em relação às vias de transporte internacional, observa-se que o transporte marítimo (46,9%) é a opção mais utilizada. Essas informações oferecem um diagnóstico perfeito de como se operacionaliza a exportação brasileira.

Quantidade total de DU-E: **2.098.423**

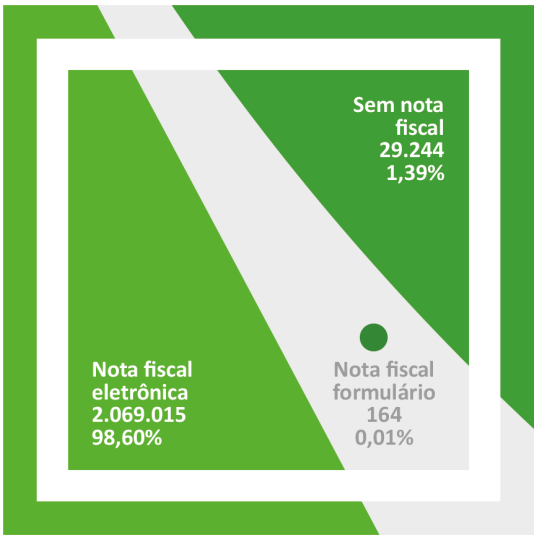
Quantitativo por Situação Especial do Despacho



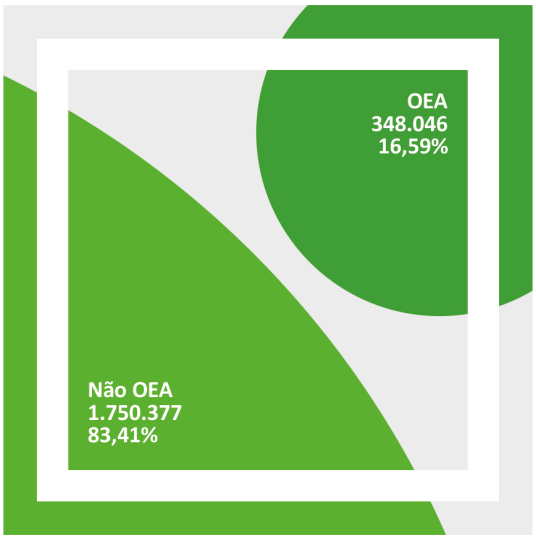
Quantitativo segundo o canal de conferência



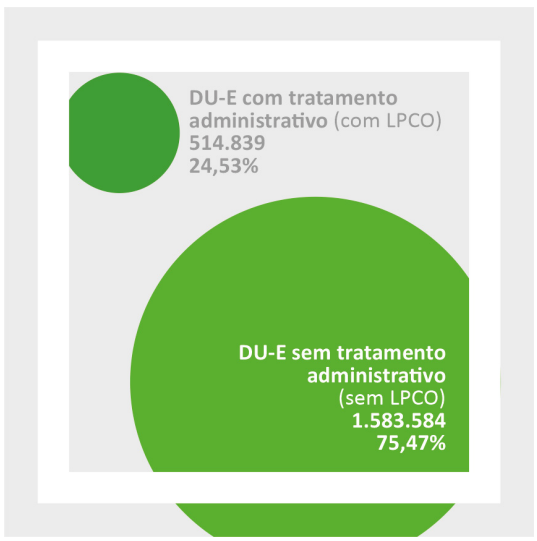
Quantitativo segundo o documento instrutivo



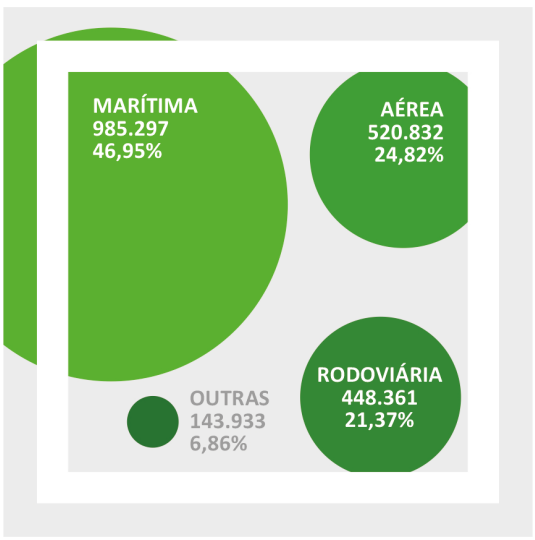
Quantitativo de operações por empresas certificadas OEA



Quantitativo segundo à sujeição ao controle administrativo



Quantitativo por via de transporte internacional



SEÇÃO UM: planejamento

Razões para a realização do estudo

Realizar o estudo de tempos de despacho na exportação previsto no Acordo sobre a Facilitação do Comércio tem significativa importância para o Brasil por diversos motivos: permite uma avaliação completa dos procedimentos aduaneiros na exportação, complementando o estudo já realizado para a importação, e possibilita uma visão abrangente de todo o processo de comércio exterior do País, identificando ineficiências e obstáculos específicos enfrentados pelos exportadores brasileiros.

Indo além, o estudo de tempos de despacho na exportação permite ao Brasil identificar oportunidades de melhoria e implementar medidas específicas para agilizar e simplificar os processos de exportação nacionais. Dessa forma, os exportadores teriam menos burocracia e enfrentariam menores tempos de espera, aumentando a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional. O estudo também permite ao País comparar seus tempos de despacho com padrões internacionais, identificando melhores práticas e *benchmarks* para otimizar seus procedimentos.

Outro importante motivo para realizar o estudo de tempos de despacho na exportação é o cumprimento das obrigações do Acordo sobre a Facilitação do Comércio. Como signatário do acordo, o Brasil tem o compromisso de simplificar e agilizar os processos aduaneiros tanto na importação quanto na exportação. Portanto, realizar o estudo na exportação é uma clara demonstração do comprometimento do País em cumprir suas obrigações e melhorar a eficiência do comércio exterior como um todo.

Em resumo, o estudo de tempos de despacho na exportação previsto no Acordo sobre a Facilitação do Comércio é essencial para o Brasil identificar e solucionar ineficiências nos procedimentos aduaneiros, melhorar a competitividade dos exportadores brasileiros e cumprir seus compromissos internacionais. Com base nessa avaliação, o País pode implementar medidas específicas para agilizar os processos de exportação, reduzir a burocracia e aumentar a eficiência, promovendo um ambiente de negócios favorável e contribuindo para o crescimento econômico sustentável.

Objetivos do Estudo

Os objetivos deste estudo são:

- Aferir o tempo médio despendido no processo de exportação, contado desde o ingresso da carga no recinto alfandegado, até o embarque rumo ao exterior;
- Identificar os intervalos componentes do processo e o tempo médio para cada um deles;
- Medir o tempo médio para os modais aéreo, marítimo e rodoviário, além da segregação por canal de conferência;
- Verificar os tempos praticados pelos órgãos de controle administrativo;
- Analisar as operações de exportação realizadas por operadores certificados OEA; e
- Identificar as principais causas que afetam o processo de exportação e apresentar medidas corretivas para melhoria dos tempos médios nas operações realizadas no País.

Escopo e alcance do estudo

O escopo deste trabalho é a realização do estudo de tempos de despacho para a exportação brasileira, aferindo os tempos de cada etapa do processo, identificando os responsáveis dessas etapas e analisando os fatores que impactam positiva ou negativamente na performance do fluxo das exportações brasileiras.

O alcance do estudo envolve as:

- exportações com embarque ocorrido nos meses de março e abril de 2023, para todos os aeroportos, portos e pontos de fronteira terrestre;
- exportações que não envolveram trânsito aduaneiro nacional;
- exportações exclusivamente realizadas com a utilização da NF-e;
- exportações que não apresentaram situação especial de despacho;
- exportações cujo despacho seja do tipo embarque antecipado; e

- avaliação dos órgãos intervenientes quanto aos respectivos tempos praticados.

Metodologia

Ciclo de aperfeiçoamento contínuo

O TRS vai além de apenas coletar dados, sendo uma metodologia voltada para a melhoria contínua. Ao realizar o estudo de forma regular, é possível identificar áreas de aprimoramento e estabelecer indicadores de desempenho para os procedimentos nas fronteiras. Identificam-se gargalos e, em seguida, são exploradas possíveis soluções e implementadas medidas corretivas.

As administrações aduaneiras mais experientes na condução de estudos de tempo de liberação utilizam o TRS como uma ferramenta para encontrar oportunidades de aperfeiçoamento nos processos analisados. Também é usado para avaliar a eficácia das soluções propostas e monitorar os avanços nos fluxos internacionais de comércio.

A metodologia não se limita apenas a coletar informações, mas, inclusive, buscar constantemente formas de melhorar os procedimentos e garantir um ambiente de comércio mais ágil e eficiente. Ao utilizar o TRS, as administrações aduaneiras têm um método comprovado para identificar áreas de aprimoramento, implementar mudanças e acompanhar os resultados alcançados na facilitação do comércio internacional.

Visão geral da metodologia

A metodologia da Organização Mundial das Aduanas para realização do *Time Release Study* vem sendo aperfeiçoada e atualizada ao longo dos anos, levando em conta as experiências dos países membros e os avanços nos mecanismos de coleta e avaliação de dados. Desde a Versão 3 do Guia da OMA sobre o TRS, em outubro de 2018, uma quarta fase foi adicionada ao estudo.

Resumidamente, as fases do estudo previstas no Guia da OMA são as seguintes:

Fase 1 - Preparação do estudo

A Fase 1 compreende a etapa de preparação. É nesta fase que se delineia o escopo do estudo e a formulação de um plano estratégico para seu desenvolvimento. A qualidade e a confiabilidade dos resultados obtidos estão intrinsecamente ligadas às medidas e decisões tomadas nesse estágio inicial. O sucesso do estudo depende substancialmente da abordagem adotada e da meticulosa construção do seu arcabouço metodológico durante esta fase.

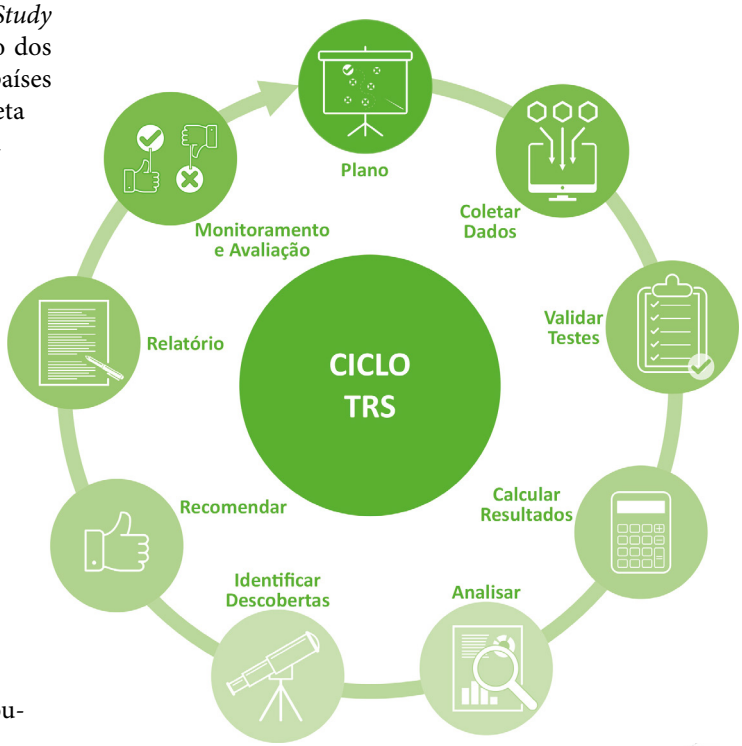
Fase 2 - Coleta de dados

A coleta de dados depende em grande parte da informatização do processo por parte dos órgãos púbicos responsáveis pelos controles aduaneiro e administrativo. Caso os dados não estejam disponíveis para coleta automatizada, haverá a necessidade de se proceder à coleta manual, através do uso de questionário. Pelo alto grau de informatização no Brasil dos processos da Aduana, dos órgãos anuentes e, também, dos demais intervenientes do processo de importação, optou-se por uma coleta de dados 100% eletrônica.

Fase 3 - Análise dos dados coletados e elaboração das conclusões

A terceira fase corresponde à análise dos dados coletados e elaboração das conclusões do estudo, e passa pela verificação da confiabilidade e representatividade dos dados coletados, pela análise dessas informações, elaboração de um relatório final do estudo e finaliza com a divulgação de um comunicado à imprensa e a menção do relatório e seus resultados em diferentes fóruns nacionais e internacionais. Na elaboração do relatório final deve ser incluído um plano de ação em relação às medidas que precisam ser adotadas, tomando como base os principais pontos identificados durante o estudo e as medidas de facilitação classificadas e categorizadas na forma do Acordo sobre a Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio.

Figura 2 - Ciclo do TRS



Fase 4 - Avaliação e monitoramento de recomendações

A Fase 4 representa uma inovação metodológica incorporada pela OMA em 2018 e trata da avaliação e monitoramento da implementação das recomendações listadas no relatório final do TRS. O primeiro nível dessa quarta fase refere-se ao monitoramento e avaliação em âmbito nacional e regional, enquanto o segundo nível refere-se a uma avaliação, efetuada pela Organização Mundial das Aduanas, do relatório e de suas recomendações.

Finalmente, cabe destacar que o TRS é um ciclo de melhoramento contínuo que deve ser conduzido periodicamente. As experiências vividas e o aprendizado obtido na condução do estudo devem ser aplicados na elaboração do estudo subsequente.

Preparação do estudo

Em novembro de 2022, a administração aduaneira do Brasil, reconhecendo a metodologia internacionalmente aceita e com o objetivo de fortalecer as medidas necessárias para alcançar os objetivos delineados no Acordo sobre a Facilitação do Comércio (AFC), deliberou pela condução de um estudo abordando o tempo de liberação das exportações, seguindo os princípios recomendados pela OMA. Importante destacar que estudo semelhante já havia sido conduzido no Brasil para o processo de importação.

O planejamento desse estudo alinhou-se ao Guia para Medição dos Tempos Necessários para Liberação de Mercadorias (Versão 3 – outubro 2018) da OMA e teve sua execução programada para o início de 2023.

Grupo de trabalho

O grupo de trabalho reuniu representantes da Receita Federal do Brasil, da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Agricultura e Pecuária e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, com a colaboração adicional de variados servidores públicos e interações regulares com atores da iniciativa privada.

No mês de abril de 2023, um seminário em São Paulo foi conduzido com o propósito de debater os progressos, obstáculos e possíveis melhorias no processo de exportação. Este evento reuniu 64 representantes de diversas associações, federações e sindicatos ligados ao comércio exterior, principais exportadores nacionais, empresas de transporte, aeroportos, terminais portuários e contou com a participação do Grupo Banco Mundial.

Em agosto de 2023, outro evento significativo aconteceu em São Paulo, com a finalidade de apresentar os resultados preliminares do estudo à iniciativa privada e colher *feedback* para aprimorar o processo de exportação, especialmente em relação às lacunas identificadas. A audiência foi composta pelos mesmos participantes do evento realizado em abril de 2023.

Além das atividades mencionadas anteriormente, a interação com a iniciativa privada foi fortalecida por meio de uma pesquisa online, que contou com a participação 115 respondentes que apresentaram sua visão sobre aspectos-chave do processo de exportação, como: pontos fortes, desafios e avaliação geral. Os resultados desta pesquisa estão compilados no Apêndice A.

Por fim, além dos eventos já citados, consultas diretas a representantes de diversos setores envolvidos no processo de exportação foram realizadas, com o propósito de coletar informações que contribuíram para a construção deste relatório.

Coleta de dados

A obtenção de dados foi realizada através de coleta nos bancos de dados da RFB – "Receita Data", e da SECEX (base conjunta "Siscomex Data", e ocorreu completamente de forma eletrônica. Destaca-se que, esta situação somente foi possível em razão do grau de informatização do processo de exportação no Brasil.

Os dados, objeto deste estudo, foram coletados durante os meses de maio e junho de 2023 e são relativos às DU-Es cujos embarques ocorreram nos meses de março e abril de 2023.

Inicialmente, foi realizada análise exploratória dos dados, a qual resultou na definição de linha de corte para englobar as declarações sem situação especial de despacho ou com a situação especial de despacho de "embarque antecipado" e que fossem amparadas por Nota Fiscal Eletrônica e sem trânsito entre a unidade aduaneira da RFB de despacho e a de embarque.

Analisando as declarações de exportação cujo embarque ocorreu durante todo o ano de 2022 constatou-se que as declarações sem situação especial de despacho representaram 93,7% do total, ou seja, possuem alta representatividade em termos de quantidade de declarações. Já as declarações com situação especial de despacho, na modalidade de "embarque antecipado", embora registrem apenas 3,97% das declarações, possuem alta representatividade, 56,32%, em termos de valor de mercadoria no local de embarque (VMLE) apurado em dólar. Desta forma, as outras modalidades de situação especial de despacho que apresentam rito próprio, inclusive sem saída, foram excluídas do objeto deste estudo (Tabela 7).

Além da primeira delimitação, também foi

Tabela 7 - Percentual de DU-E por Situação Especial de Despacho no ano 2022

Situação Especial de Despacho	Contagem DU-E	Contagem DU-E (%)	VMLE – milhões de dólares	VMLE dólar (%)
Nenhuma (embarque normal)	1.965.708	93,68%	144.144,03	40,42%
DU-E a posteriori	83.414	3,98%	10.041,68	2,82%
Embarque antecipado	46.503	2,22%	200.868,07	56,33%
Exportação sem saída da mercadoria do País	2.798	0,13%	1.533,20	0,43%
Total geral	**2.098.423**	**100%**	**356.586,99**	**100%**

*VMLE = Valor da Mercadoria no Local de Embarque

Tabela 8 - Percentual de DU-E por Documento Fiscal no ano 2022

Documento Fiscal	Qtde DU-E	(%)	VMLE dólar	VMLE dólar (%)
Nota fiscal eletrônica	2.069.015	98,60%	354.488.512.497,65	99,41%
Nota fiscal formulário	164	0,01%	5.052.893,84	0,00%
Sem nota fiscal	29.244	1,39%	2.093.428.320,37	0,59%
Total geral	**2.098.423**	**100%**	**356.586.993.711,86**	**100%**

Tabela 9 - Percentual de DU-E por Trânsito Aduaneiro entre unidades no ano 2022

Trânsito entre Unidades de Despacho e Embarque	Contagem DU-E	Contagem DU-E (%)	VMLE – milhões de dólares	VMLE dólar (%)
Sim	150.228	7,16%	17.984,38	5,04%
Não	1.948.195	92,84%	338.602,60	94,96%
Total geral	**2.098.423**	**100%**	**356.586,99**	**100%**

aplicado um novo filtro para considerar somente as declarações amparadas por NF-e, que equivalem a aproximadamente 99% tanto em volume de declarações ou de VMLE (Tabela 8).

Por último, foram excluídas as exportações objeto de trânsito entre diferentes unidades locais da RFB. Identificou-se que o despacho aduaneiro ocorreu na mesma unidade local da RFB em 92,84% das declarações, logo 7,16% das declarações foram excluídas por esta característica. Importante ressaltar que dentro do percentual objeto do estudo incluem-se os trânsitos simplificados ocorridos entre recintos aduaneiros diferentes que são jurisdicionados por uma mesma unidade local da RFB. Tendo em vista que o trânsito aduaneiro apresenta etapas diferenciadas, entendeu-se que demandará ser abordado em estudo apartado e específico em momento oportuno (Tabela 9).

Igual análise foi realizada nas declarações cujo embarque da carga ocorreu entre os meses de março e abril de 2023, objeto deste estudo, o que resultou em percentuais muito próximos daqueles apurados para o ano de 2022, o que reforçou a definição da linha de corte anteriormente mencionada.

Análise dos dados

Para se efetuar a análise dos dados, foram necessárias algumas etapas intermediárias, que foram executadas em razão da necessidade de saneamento/adequação dos dados coletados. Essas etapas foram:

- Identificação de casos que estivessem fora do período estudado ou que fossem incompatíveis com as datas estudadas;
- Definição dos eventos que determinam o início e o fim do processo para fins do estudo;
- Cálculo do tempo total para cada declaração;
- Separação por canal de conferência;
- Separação por modal de transporte internacional;
- Separação por unidade local de despacho;
- Identificação e tratamento de *outliers*;
- Definição e cálculo dos intervalos de tempo que compõem o processo de exportação.

Tratamento dos valores atípicos

A curva de distribuição dos dados estudados apresentou assimetria positiva e variabilidade acentuada, em razão do direcionamento de mais de 88% de declarações para canal verde, cujos tempos de despacho são muito inferiores aos dos canais laranja e vermelho. Além disso, constataram-se valores atípicos em todos os canais. Para exclusão dos valores considerados atípicos, foi utilizado o Teste

de Amplitude de Tukey (também conhecido como Teoria de Tukey ou Método Tukey). Tal teste prevê a aplicação da diferença interquartílica para identificação dos limites inferior e superior da banda a ser utilizada, conforme a fórmula abaixo:

Fórmula para exclusão de *outliers*:
Limite Inferior = Q1 – 1,5 * (Q3 – Q1)
Limite Superior = Q3 + 1,5 * (Q3 – Q1)
Q1 = 1º Quartil
Q3 = 3º Quartil

O Método Tukey identifica dois níveis de *outliers*, primeiramente aqueles considerados moderados que estão no intervalo de 1,5 a 3 vezes a Diferença Interquartílica (IQR)[3] e aqueles considerados extremos, que ultrapassam as 3 vezes a IQR. Embora, de maneira geral, seja comum utilizar 1,5 vezes a diferença interquartílica para identificar os *outliers*, em algumas situações há a necessidade de ampliar os limites inferiores e superiores dos dados, com o objetivo de preservar informações importantes para o estudo ou quando a amostra apresenta uma maior dispersão. Essa situação foi identificada na análise dos registros que compõem a amostra. Os percentuais identificados foram um indicador da necessidade de ajustar a aplicação do Método Tukey, considerando 3 vezes o valor da IQR. Dessa forma, amplia-se a margem entre o limite inferior e superior, incorporando maior quantidade de registros para a análise, e ficando fora desses limites aqueles cujo comportamento é discrepante.

Portanto, para fins do presente estudo, foi utilizado o método Tukey, considerando *outliers* aqueles dados que ultrapassam as 3 vezes a IQR.

Cabe ainda destacar que a aplicação da fórmula para identificação dos *outliers* foi realizada estratificando-se os dados por:

- Unidade local da RFB;
- Via de transporte;
- Situação especial de despacho;
- Canal.

Esta medida evitou que os dados dos canais vermelho e amarelo fossem prejudicados com a exclusão de um número significativo de observações assim como garantir que não houvesse a exclusão total, ou considerável, de determinada unidade local da RFB ou, ainda, de determinada via de transporte ou situação especial de despacho que sejam mais morosas pela sua natureza.

3 A IQR significa a diferença entre o 1º e 3º quartis e é utilizada no Método de Tukey para identificação de *outliers*.

SEÇÃO DOIS: coleta, tratamento e análise dos dados

Para fins de estudo, são avaliadas as operações, respeitando-se a situação do despacho. Desta forma, as declarações são organizadas em dois grupos, o primeiro, composto pelas operações sem situação especial de despacho; e o seguinte, pelas operações realizadas sob a identificação de "embarque antecipado".

A tabela abaixo apresenta os quantitativos de cada um dos grupos, antes da aplicação do Método Tukey para fins de exclusão dos valores atípicos:

Tabela 10 - Quantitativo de Declarações

Situação especial de despacho	Quantidade
Sem situação especial	286.000
Embarque antecipado	7.790
Total	**293.790**

Para as operações definidas como "sem situação especial de despacho", foi identificado o quantitativo de *outliers* constante na tabela abaixo. Destaca-se a exclusão de 7 registros da quantidade inicial em razão de apresentarem datas incompatíveis com os intervalos avaliados.

Tabela 11 - Quantitativo após exclusão de outliers

Modal/Canal	Qtde total	Exceto *outliers*
AÉREO	**79.241**	**77.624**
laranja	936	895
verde	77.678	76.110
vermelho	627	619
MARÍTIMO	**139.811**	**137.956**
laranja	30.301	29.866
verde	108.819	107.406
vermelho	691	684
RODOVIÁRIO	**66.941**	**59.636**
laranja	497	455
verde	65.762	58.526
vermelho	682	655
Total geral	**285.993**	**275.216**

Após a exclusão de *outliers*, as exportações "sem situação especial de despacho" que serão objetivo deste estudo correspondem a 275.216 registros. Foram excluídos 10.777 registros, correspondente a 3,8% do total inicial.

Para as exportações com embarque antecipado, Aalém da aplicação dos critérios de *outliers*, 828 declarações foram excluídas da análise, representando 10,6% do quantitativo inicial, tendo em vista possuírem intervalos de tempo negativos entre a entrada da carga até o embarque. Tal fato ocorre quando o registro da recepção da carga no local de despacho se dá a partir da nota fiscal de exportação - que somente é emitida após o embarque - e não das notas fiscais de remessa. Trata-se de situação atípica, oriunda na maior parte das vezes de autorizações emitidas unilateralmente pelas Secretarias de Fazenda dos Estados, para que exportadores transportem suas cargas até os locais de despacho sem o amparo de notas fiscais de remessa.

Para o grupo de operações de exportação em que ocorreu embarque antecipado, o quantitativo a ser estudado será o seguinte:

Tabela 12 - Quantitativo após exclusão de outliers – embarque antecipado

Modal/Canal	Qtde total	Exceto *outliers*
laranja	52	39
verde	6.910	6.530
Total geral	**6.962**	**6.569**

Conforme verificado, foram identificados 393 casos de *outliers* para as exportações realizadas através de embarque antecipado. Esse quantitativo representa 5,6% do total inicial.

Intervalos do processo de exportação a serem avaliados

O processo de exportação apresenta características que não permitem um único fluxo para que se possa medi-lo. Desta forma, para apresentação dos intervalos de tempo que compõem o processo, será feita a divisão em duas tabelas com informações para o fluxo das exportações "sem situação especial de despacho" e outro para "embarque antecipado".

Para melhor compreensão do processo, assim como possibilitar a identificação de gargalos do processo, foram identificados os seguintes intervalos a serem medidos e analisados neste estudo:

Tabela 13 - Intervalos para exportação sem situação especial de despacho

da entrada no recinto até o embarque
da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho
da apresentação da carga para o despacho até a parametrização
da parametrização até o desembaraço (canal verde)
da parametrização até desembaraço pendente de LPCO (laranja anuente)
do desembaraço pendente de LPCO até deferimento do LPCO (laranja anuente)
do deferimento do LPCO até desembaraço (laranja anuente)
da parametrização até a distribuição da DU-E para análise (laranja e vermelho)
da distribuição até a formalização de exigência (laranja e vermelho)
da formalização de exigência até o cumprimento de exigência (laranja e vermelho)
do cumprimento de exigência até o desembaraço (laranja e vermelho)
da distribuição até a solicitação de RVF
da solicitação de RVF até a distribuição de RVF
da distribuição de RVF até a conclusão de RVF
da conclusão do RVF até o desembaraço
do desembaraço até o embarque

Tabela 14 - Intervalos para exportação com embarque antecipado - Fluxo carga

da entrada no recinto até o embarque
da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho
da apresentação da carga para o despacho até a autorização para embarque
da autorização para embarque até o embarque

Tabela 15 - Intervalos para exportação com embarque antecipado - Fluxo DU-E

da retificação da DU-E até a averbação
da retificação da DU-E até a parametrização
da parametrização até o desembaraço
da parametrização até a distribuição
da distribuição até o desembaraço
do desembaraço até a averbação

A seguir, são apresentados os fluxos mais comuns do processo de exportação para as duas situações indicadas anteriormente:

Figura 3 - Fluxo exportação sem situação especial de despacho

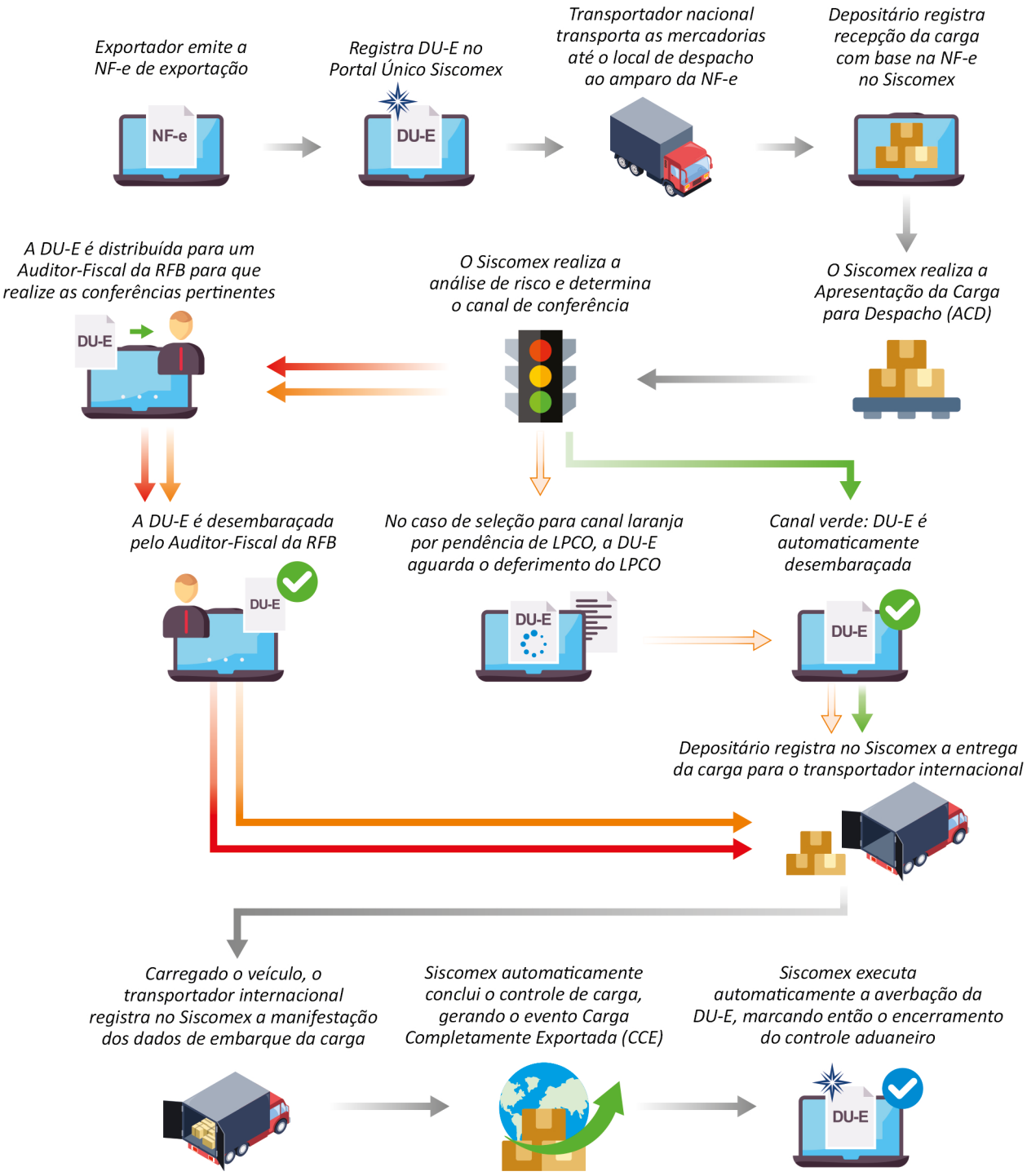


Figura 4 - Fluxo exportação com embarque antecipado – Fluxo carga

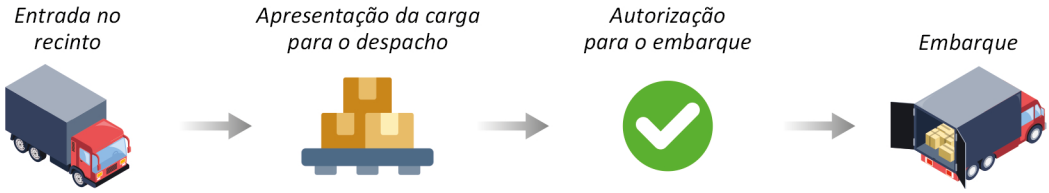
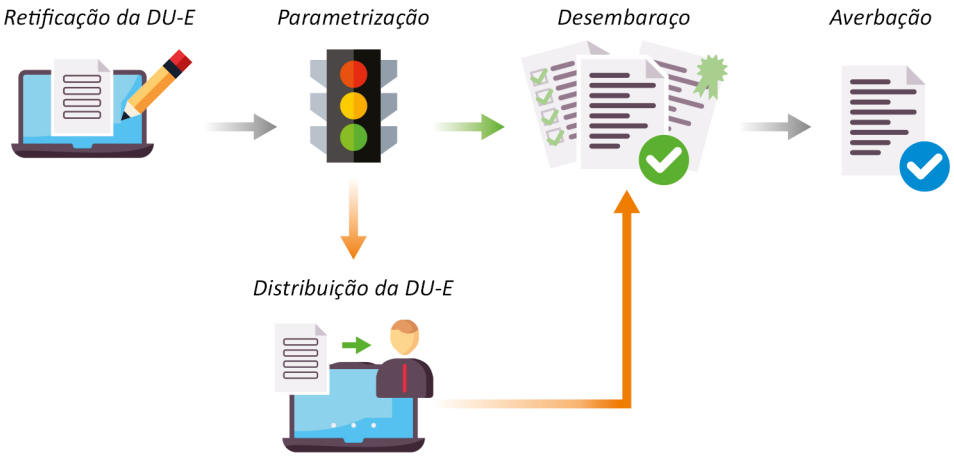


Figura 5 - Fluxo exportação com embarque antecipado - Fluxo DU-E



SEÇÃO TRÊS: resultados do estudo

Nesta seção serão verificados os resultados encontrados em decorrência da análise dos dados recebidos para fins deste estudo.

Para facilitar a compreensão, os resultados serão apresentados da seguinte forma:

1. Operações de exportação sem situação especial de despacho;
2. Operações de exportação com embarque antecipado;
3. Operações de exportação realizadas por operadores OEA;
4. Operações de exportação com análise por atividade produtiva e capítulo NCM; e
5. Operações de exportação com obrigatoriedade de LPCO.

1 - Operações de exportação sem situação especial de despacho

Dados gerais

Inicialmente, verifica-se a distribuição por canal de conferência, onde se constata que 87,95% das exportações são dirigidas para o canal verde, 11,34% para o canal laranja e 0,71% para o canal vermelho.

Tabela 16 - Quantitativo por Canal

Canal	Qtde	%
verde	242.042	87,95
laranja	31.216	11,34
vermelho	1.958	0,71
Total geral	**275.216**	**100**

Achado: O percentual de declarações remetidas para o canal laranja abarca não apenas aquelas selecionadas por meio de regras de gerenciamento de riscos da RFB (que somam 585) como também aquelas selecionadas por pendências de LPCO (que somam 30.631). Portanto, as seleções feitas pelo gerenciamento de riscos da RFB, considerando os canais laranja e vermelho, totalizam 2.543 DU-E, o que representa menos de 1% do total de declarações para este tipo de despacho.

Tabela 17 - Tempos médio (TM), mínimo (T Mín) e máximo (T Máx) entre a entrada da carga no recinto e seu embarque - total e por canal

Canal	Qtde	Entrada - Embarque (em horas)		
		TM	T Máx	T Mín
verde	242.042	92,29	1.903,98	0,00
laranja	31.216	223,00	6.054,40	0,04
vermelho	1.958	198,41	4.792,23	0,36
Total geral	**275.216**	**107,87**	**6.054,40**	**0,00**

Achados:

- O tempo médio do total para a exportação foi de 107 horas e 52 minutos para todos os canais e modais. Observando-se a segregação por canais, identifica-se que o tempo para o canal laranja é o que consome mais tempo para ser concluído, com 223 horas. O canal que necessita de menos tempo é o canal verde, com 92 horas e 18 minutos.
- Com relação ao tempo máximo, há situação de mais de 6.000 horas para o canal laranja.
- Por fim, o tempo mínimo para o canal verde foi de menos de 30 segundos.

Tabela 18 - Tempo médio e quantitativo por modal

Modal/Canal	Qtde	TM Entrada – Embarque (horas)
AÉREO	77.624	34,72
MARÍTIMO	137.956	193,36
RODOVIÁRIO	59.636	5,34
Total geral	**275.216**	**107,87**

Achado: O modal rodoviário é o que necessita menos tempo para ser concluído, seja quando se observa o tempo geral, seja para os tempos por canal. Para este modal são necessárias cerca de 5 horas e 20 minutos em média para o processo ser concluído. De outra parte, o tempo médio para o modal marítimo é o que consome mais tempo para ser finalizado, necessitando de 193 horas e 22 minutos em média para sua finalização.

Análise por canal de conferência

A análise por canal de conferência faz-se necessária em decorrência das características próprias do fluxo do processo de exportação que possibilita a seleção das DU-Es para três canais: verde, laranja e vermelho. É de se destacar que, para o canal verde, há menor intervenção estatal o que, por consequência, ocasiona a necessidade de menor tempo para a finalização do processo de exportação. Situação distinta é encontrada para os canais laranja e vermelho, que exigem análise documental e verificação física, elevando o tempo médio.

A seguir são verificados os resultados do estudo de acordo com o canal de conferência.

Canal verde

Os intervalos de tempo para o canal verde são os seguintes:

Figura 6 - Fluxo canal verde

Tabela 19 - Canal verde - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	76.110	32,51	0,16	0,02	0,00	32,33
MARÍTIMO	107.406	182,77	17,23	0,03	0,04	165,48
RODOVIÁRIO	58.526	3,99	0,04	0,02	0,00	3,93
Total geral	**242.042**	**92,29**	**7,71**	**0,02**	**0,02**	**84,55**

Achados:

- Em média, o tempo para que ocorra o embarque, após o desembaraço, considerando-se todos os modais, representa 91,6% do tempo total. Para o modal aéreo, esse percentual é ainda mais elevado, com 99,4% do tempo total para a execução da atividade.
- Para o modal marítimo, além de 90,5% do tempo para que ocorra o embarque após o desembaraço, ainda são necessários mais 9,4% do tempo para que a carga seja apresentada para despacho.
- Os dados apontam que, no marítimo, os exportadores têm a tendência a registrar a DU-E após o ingresso da carga no recinto, situação oposta ao que se verifica nos modais aéreo e rodoviário.

Canal laranja

Como já indicado, a seleção para o canal laranja pode ocorrer, tanto por regras de gerenciamento de riscos definidas pela RFB quanto por pendências de LPCO.

Por tal motivo, fez-se necessária avaliação considerando-se, primeiramente, todas as declarações que incidiram no canal, independentemente do motivo da seleção. Após, serão avaliadas aquelas incidentes no canal em decorrência da seleção feita pela RFB, e, por último, serão verificadas as DU-Es incidentes no canal laranja exclusivamente por pendência de LPCO.

Tabela 20 - Canal laranja todos - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	895	117,07	0,48	0,00	67,61	48,98
MARÍTIMO	29.866	228,17	53,24	0,01	21,05	153,87
RODOVIÁRIO	455	92,31	0,04	0,01	24,15	68,11
Total geral	**31.216**	**223,00**	**50,95**	**0,01**	**22,43**	**149,61**

Achados:

- O tempo médio para o canal laranja, considerando-se todos os órgãos, indica que foram necessárias 223 horas para a conclusão do processo.
- O intervalo que consumiu mais tempo foi entre o desembaraço e o embarque, com 67% do tempo geral.
- Para o modal marítimo, além de 67,4% do tempo sendo consumido entre o desembaraço e o embarque, outros 23,3% foram necessários para a apresentação da carga para despacho.
- No modal aéreo, 58% do tempo foi necessário para que a RFB e os demais órgãos intervenientes realizassem os controles administrativo e aduaneiro.
- O tempo médio para apresentação da carga para despacho, no modal marítimo, foi de 53 horas e 14 minutos, o que destoa do tempo médio para o mesmo intervalo nos modais aéreo e rodoviário, que é realizada em minutos.

Canal laranja - Seleção RFB

Cabe destacar que 585 declarações em canal laranja foram selecionadas pela RFB, esse quantitativo representa o percentual de 1,9% de toda a seleção para o canal.

Para a seleção feita pela RFB para o canal laranja, o fluxo do processo de exportação é o seguinte:

Figura 7 - Fluxo canal laranja RFB

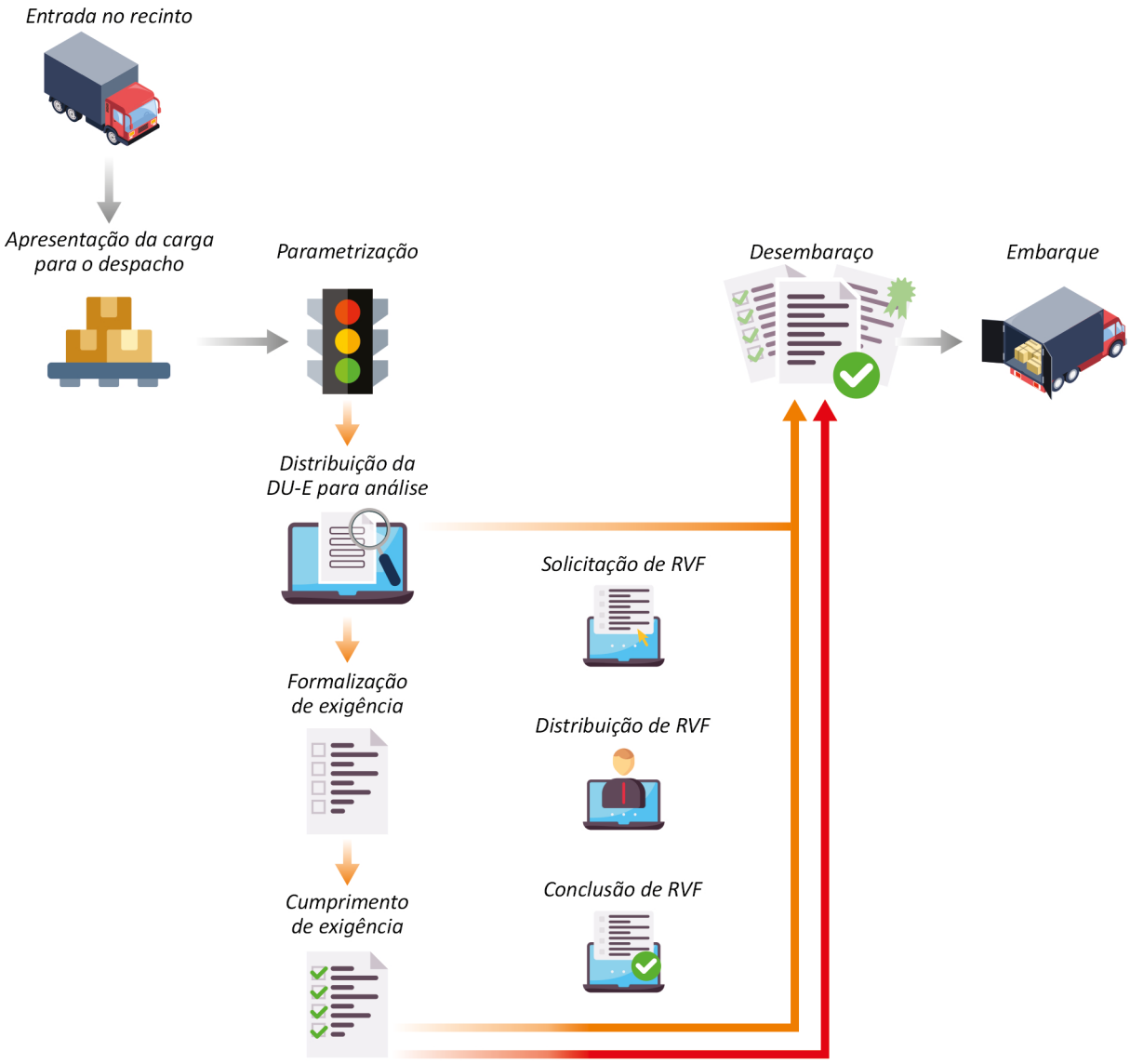


Tabela 21 - Canal laranja RFB - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	359	185,58	0,98	0,01	113,99	70,60
MARÍTIMO	151	299,85	24,55	0,03	101,43	173,84
RODOVIÁRIO	75	426,26	0,02	0,01	47,88	378,35
Total geral	**585**	**245,93**	**6,94**	**0,01**	**102,27**	**136,70**

Achados:

- Para o modal aéreo, a etapa entre a parametrização e o desembaraço foi a que consumiu mais tempo com 61,4% do total.
- Por outro lado, para os modais marítimo e rodoviário, a etapa entre o desembaraço e o embarque foi a que consumiu mais tempo para conclusão. Foram necessárias 173 horas e 378 horas respectivamente.

- Por fim, chama a atenção o fato de que o modal rodoviário foi o que necessitou mais tempo para ser concluído, com 426 horas, sendo que deste total, 88,8% do tempo refere-se à etapa entre o desembaraço e o embarque.

Tabela 22 - Canal laranja RFB sem exigência fiscal - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	150	113,53	1,66	0,00	15,90	32,96	63,01
MARÍTIMO	26	190,74	14,03	0,01	23,83	26,88	125,99
RODOVIÁRIO	18	31,38	0,01	0,00	7,41	16,43	7,53
Total geral	**194**	**116,26**	**3,16**	**0,01**	**16,17**	**30,61**	**66,30**

Achados:

- Quando são verificados os tempos para o canal laranja, considerando-se as declarações selecionadas pela RFB e sem exigência, identifica-se que a etapa que consome mais tempo para ser executada é aquela entre o desembaraço e o embarque. São utilizados 55,5% de todo o tempo do processo para o modal marítimo. Em relação ao modal aéreo, o percentual é maior, com 66,1% de todo o tempo.
- Chama ainda a atenção o tempo identificado para a etapa entre a parametrização e a distribuição, que consome aproximadamente 24 horas para ser realizada no modal marítimo.
- Por fim quanto ao modal rodoviário, a etapa que mais consome tempo é entre a distribuição e o desembaraço, com 64,1%.

Tabela 23 - Canal laranja RFB com exigência fiscal - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	209	237,29	0,50	0,01	22,53	22,18	114,65	1,39	76,04
MARÍTIMO	125	322,54	26,73	0,03	19,63	14,39	76,89	1,06	183,80
RODOVIÁRIO	57	550,95	0,02	0,01	10,65	10,43	34,36	0,03	495,45
Total geral	**391**	**310,27**	**8,82**	**0,02**	**19,87**	**17,98**	**90,87**	**1,09**	**171,63**

Achados:

- Quando há exigências no canal laranja são acrescentadas etapas ao processo. É de se destacar o fato de, para o modal marítimo, serem necessárias mais de 26 horas para que ocorra a ACD. E esta situação não ocorre nos demais modais.
- Também há que se evidenciar a etapa entre a parametrização e a distribuição para todos os modais. São necessárias 22 horas e 32 minutos para o modal marítimo, 19 horas e 38 minutos para o modal aéreo e 10 horas e 39 minutos para o modal rodoviário, para que a etapa seja realizada.
- Outro ponto de destaque é o tempo médio necessário para que o exportador cumpra a exigência formulada pela RFB. São necessárias 114 horas e 39 minutos para o modal aéreo, 76 horas e 54 minutos para o modal marítimo e 34 horas e 22 minutos para o modal rodoviário. Cabe ressalva a este ponto, haja vista que a baixa da exigência é uma ação que depende do Auditor-Fiscal e pode levar à falsa conclusão de que caberia ao exportador a demora no atendimento ao requisito.

- Para o modal rodoviário, onde se identificou o tempo médio para o embarque das cargas de 495 horas e 27 minutos, é possível a existência de incorreção no procedimento adotado por algumas unidades, especialmente aquelas em que a RFB atua como depositária em recinto alfandegado.

Quando a seleção para o canal laranja é feita exclusivamente por órgãos intervenientes, o fluxo é o seguinte:

Figura 8 - Fluxo canal laranja interveniente

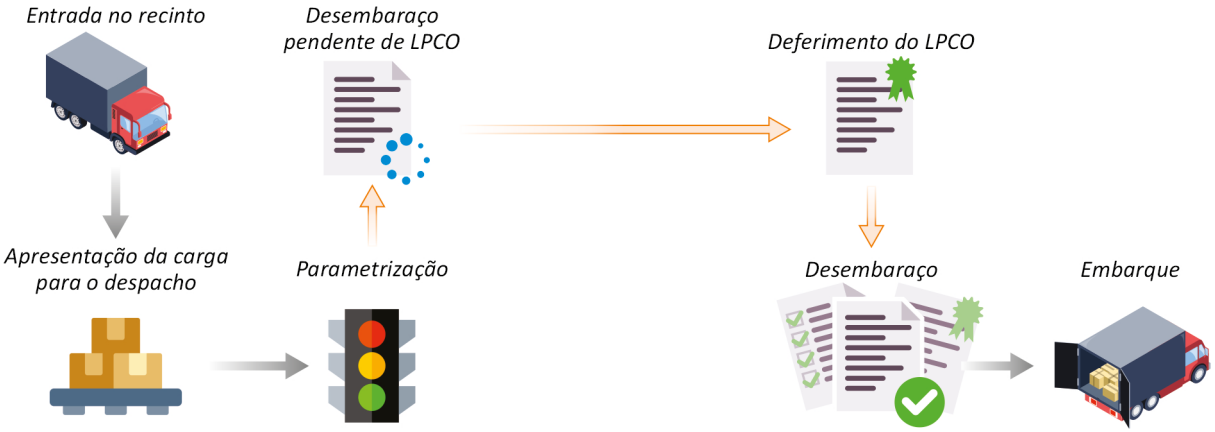


Tabela 24 - Canal laranja Órgãos Intervenientes - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos[4]

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até desembaraço pendente de LPCO	do desembaraço pendente de LPCO até deferimento do LPCO	do deferimento do LPCO até desembaraço	do desembaraço até a entrega da carga
AÉREO	496	64,77	0,10	0,00	0,00	34,04	0,62	30,02
MARÍTIMO	29.639	227,83	53,47	0,01	0,00	20,43	0,18	153,74
RODOVIÁRIO	361	25,39	0,04	0,01	0,00	16,12	2,41	6,80
Total geral	**30.496**	**222,78**	**51,97**	**0,01**	**0,00**	**20,61**	**0,22**	**149,99**

Achados:

- O tempo médio para apresentação da carga para despacho, no modal marítimo, foi de 53 horas e 28 minutos.
- Ainda para o modal marítimo, o tempo médio entre o desembaraço e o embarque correspondeu a 67,5% do total para o respectivo modal.

Canal vermelho

A análise do canal vermelho foi realizada por modal e considerando-se todas as declarações que incidiram no canal em primeiro lugar. Na sequência, avaliou-se de forma segregada aquelas que tiveram algum tipo de exigência.

4 Para fins de elaboração desta tabela houve a necessidade de ajustar a data de deferimento do LPCO para 100 registros em razão de possível problema com a integração entre as tabelas e sistemas, haja vista que o tempo estava negativo.
Também houve a necessidade de se desconsiderar 135 registros em razão da ausência da data de deferimento do LPCO.

De maneira geral, o fluxo para o canal vermelho é o seguinte:

Figura 9 - Fluxo canal vermelho

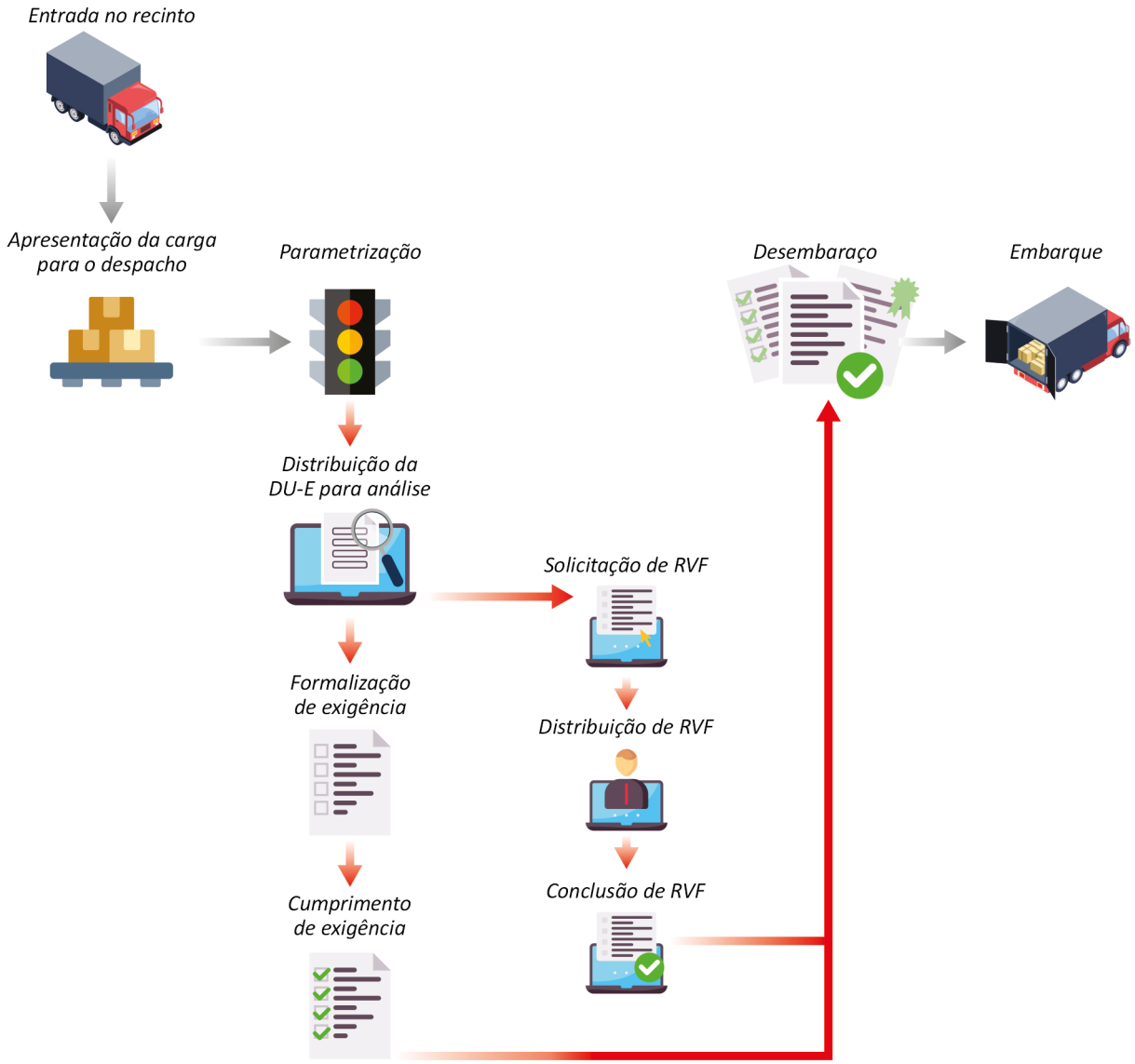


Tabela 25 - Canal vermelho RFB - Tempos médios (em horas) por modal e por intervalos

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a solicitação de RVF	da solicitação de RVF até a distribuição de RVF	da distribuição de RVF até a conclusão de RVF	da conclusão do RVF até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	619	186,79	1,11	0,01	25,54	44,19	6,92	35,21	19,78	54,03
MARÍTIMO	684	336,39	25,74	0,05	17,24	13,80	13,40	70,12	17,24	178,80
RODOVIÁRIO	655	65,29	0,12	0,03	9,39	5,84	4,58	13,99	13,35	17,99
Total geral	**1.958**	**198,41**	**9,38**	**0,03**	**17,24**	**20,75**	**8,40**	**40,31**	**16,74**	**85,56**

Achados:

- Verifica-se na tabela acima que o modal rodoviário é o que apresenta o menor tempo médio para ser executado: são 65 horas e 18 minutos entre a entrada da carga no recinto e o seu embarque. De

outro lado, o modal marítimo é que consumiu mais tempo para ser executado, foram 336 horas e 24 minutos, considerando-se o mesmo intervalo do processo.

- Em relação à etapa necessária para a distribuição das declarações para análise, constatou-se que para o modal aéreo, são necessárias mais de 25 horas para que a distribuição seja efetivada.
- Identificou-se discrepância na atuação das unidades locais da RFB, quando se avalia a etapa entre a distribuição da DU-E para análise fiscal até a solicitação da verificação física. No modal aéreo são necessárias 44 horas e 12 minutos, enquanto para o modal marítimo são necessárias 13 horas e 48 minutos. Por fim, o modal rodoviário é o que necessita de menos tempo para a execução desse intervalo, são necessárias 5 horas e 51 minutos.

Tabela 26 - Canal vermelho - Tempo médio (em horas) por modal e por intervalos - sem exigência

Modal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a solicitação de RVF	da solicitação de RVF até a distribuição de RVF	da distribuição de RVF até a conclusão de RVF	da conclusão do RVF até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	350	123,41	1,77	0,01	19,42	17,95	6,51	24,39	7,76	45,58
MARÍTIMO	517	303,76	27,55	0,04	16,55	8,48	12,67	60,97	7,66	169,84
RODOVIÁRIO	515	54,31	0,10	0,03	7,29	5,58	4,15	13,19	4,09	19,89
Total geral	**1.382**	**165,13**	**10,79**	**0,03**	**13,83**	**9,80**	**7,94**	**33,90**	**6,35**	**82,49**

Achados:

- Cerca de 70% das declarações selecionadas para o canal vermelho foram desembaraçadas sem exigência.
- O tempo médio para as declarações em canal vermelho sem exigência foi menor em 41% em relação àquelas com exigência (apresentado na Tabela 27).
- Para o modal aéreo, cerca de 61% do tempo foi empregado em atividades de controle por parte da RFB e demais órgãos intervenientes.

Tabela 27 - Canal vermelho - Tempo médio (em horas) por modal e por intervalos - com exigência

Modal	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AÉREO	269	269,26	0,24	0,01	33,50	20,75	147,67	2,08	65,01
MARÍTIMO	167	437,40	20,15	0,06	19,38	45,00	140,56	5,71	206,55
RODOVIÁRIO	140	105,69	0,20	0,05	17,11	15,41	57,76	4,17	10,99
Total geral	**576**	**278,25**	**6,00**	**0,04**	**25,42**	**26,48**	**123,75**	**3,64**	**92,92**

Obs: Para todos esses casos houve RVF, porém, o tempo de execução deste foi menor que o tempo médio entre a formalização da exigência e o seu cumprimento.

Achados:

- Quando há exigências para declarações selecionadas para o canal vermelho, o tempo necessário para a distribuição da DU-E é de cerca de 33 horas no modal aéreo, de 20 horas para o marítimo e de 17 horas para o rodoviário.
- Em relação às exigências, são necessárias cerca de 147 horas para o aéreo, 140 horas para o marítimo e de 57 horas para o rodoviário.

Análise por modal

Além da análise apresentada de acordo com o canal de conferência, é importante conhecer os tempos médios para as operações, com segregação por modal de transporte, em razão de suas características que acabam por implicar em maior ou menor tempo para que o processo seja concluído.

Modal marítimo

Tabela 28 - Marítimo - Tempos médio, mínimo e máximo entre a entrada da carga no recinto e seu embarque - total e por canal

Canal	Qtde	Entrada - Embarque (em horas)		
		TM	T Máx	T Mín
verde	107.406	182,77	1.903,98	0,00
laranja	29.866	228,17	1.203,58	3,56
vermelho	684	336,39	4.792,23	31,77
Total geral	**137.956**	**193,36**	**4.792,23**	**0,00**

Achados:

- O tempo médio variou de acordo com o canal de conferência. Para o canal verde, o tempo médio foi de 182 horas e 46 minutos, já para o canal vermelho foi de 336 horas e 24 minutos.
- Quanto ao tempo máximo, o canal vermelho apresentou o tempo de 4.792 horas, ou cerca de 200 dias, para ser finalizado.

A seguir serão apresentados, por unidade local, a quantidade, o tempo médio total e por intervalo. Para tanto, serão consideradas as unidades com mais de 400 despachos de exportação no período.

Tabela 29 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local - total

Unidade Local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
PORTO DE SANTOS	55.417	207,60	19,91	0,02	2,01	185,66
PORTO DE PARANAGUÁ	25.609	196,87	30,42	0,02	8,87	157,55
ITAJAÍ	20.774	174,69	21,56	0,02	6,20	146,90
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	14.081	190,71	42,32	0,02	7,91	140,46
PORTO DE RIO GRANDE	9.277	185,96	27,72	0,03	6,25	151,96
PORTO DO RIO DE JANEIRO	3.847	172,77	19,20	0,01	3,36	150,20
ALF - SALVADOR	2.373	118,62	17,58	0,03	0,66	100,35
ALF - FORTALEZA	1.671	113,07	7,20	0,02	0,45	105,40
IRF NATAL	1.429	88,41	4,46	0,02	0,13	83,80
ALF - BELÉM	1.370	174,67	17,37	0,03	6,95	150,32
PORTO DE MANAUS	543	394,91	11,67	0,01	110,07	273,17
PORTO DE VITÓRIA	539	447,51	173,65	0,07	0,89	272,89
PORTO DE ITAGUAÍ	527	136,88	10,17	0,03	0,98	125,71
IRF - PORTO DE SUAPE	480	119,23	21,47	0,01	1,12	96,63
Total geral[5]	**137.956**	**193,36**	**25,07**	**0,02**	**5,24**	**163,03**

Achados:

- O tempo médio entre a entrada da carga no recinto e o seu embarque variou de 88 horas e 25 minutos na IRF Natal e 394 horas e 55 minutos no Porto de Manaus. Na ALF Santos, principal porto do País, o tempo médio foi de 207 horas e 36 minutos.

5 O somatório da quantidade de DU-Es para as unidades apresentadas na tabela não é o mesmo do total geral, haja vista a existência de unidades com quantidade inferior a 400 declarações no período.

- A etapa que consumiu mais tempo para ser executada foi entre o desembaraço e o embarque com 84,3% do tempo médio do total.
- No Porto de Manaus[6] foram necessárias 110 horas e 4 minutos para que o intervalo entre a parametrização e o desembaraço fosse concluído. Destaca-se que a média nacional foi de 5 horas e 15 minutos.
- No Porto de Vitória foram necessárias 173 horas e 39 minutos, desde a entrada no recinto, para que a carga fosse apresentada para despacho.

Para melhor compreensão dos dados relativos ao modal marítimo, abaixo são apresentadas tabelas com informações para os canais laranja e vermelho.

Canal laranja

Tabela 30 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja

Unidade Local RFB	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
PORTO DE PARANAGUÁ	9.937	232,44	58,97	0,01	21,67	151,80
ITAJAÍ	5.615	214,35	47,60	0,00	20,31	146,42
PORTO DE SANTOS	5.570	245,04	41,84	0,01	16,36	186,83
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	5.211	224,16	69,64	0,01	20,38	134,13
PORTO DE RIO GRANDE	2.300	212,67	54,35	0,01	14,40	143,92
ALF - BELÉM	757	184,55	11,59	0,00	8,40	164,56
PORTO DO RIO DE JANEIRO	177	183,24	8,80	0,00	32,39	142,05
PORTO DE MANAUS	142	592,79	8,69	0,00	383,63	200,46
Total geral	**29.866**	**228,17**	**53,24**	**0,01**	**21,05**	**153,87**

Achados:

- O tempo médio entre a parametrização e o desembaraço foi de 383 horas e 39 minutos no Porto de Manaus, sendo a média nacional de 21 horas e 3 minutos.
- Cerca de 67% do tempo médio necessário para a conclusão do processo de exportação em canal laranja é aplicado no intervalo entre o desembaraço e o embarque. No Porto de Santos, o percentual é ainda maior, com 76,2%.
- Outra etapa do processo que consome tempo considerável é para a apresentação da carga para despacho, após a entrada no recinto. São necessárias cerca de 53 horas para conclusão da etapa, sendo que no Porto de São Francisco do Sul são 69 horas e 38 minutos.

Como o processo de exportação tem fluxo paralelo e com seleção para o canal laranja, podendo ser realizado não só pela RFB, mas também pelos demais órgãos intervenientes, verificou-se que foram selecionadas para o canal em questão 29.866 declarações, sendo que, por parte da RFB incidiram neste canal 151 declarações. As demais foram selecionadas pelos órgãos intervenientes. Os tempos médios foram os seguintes:

Tabela 31 - Marítimo - Quantitativo e tempo médio – seleção para o canal laranja

	Quantidade	Percentual	TM (em horas)
Seleção RFB	151	0,50%	299,85
Órgãos de controle administrativo	29.715	99,5%	227,8
Total	**29.866**	**100%**	**228,17**

6 O tempo médio para execução da etapa entre a distribuição para análise fiscal e o desembaraço é fortemente afetado pela atuação do Ibama na emissão de LPCO para madeira.

Achado: O tempo médio para a execução do processo de exportação para o canal laranja é maior quando a seleção é feita pela RFB: são necessárias cerca de 300 horas para que o processo seja concluído.

Por fim, cabe apresentar os tempos médios para declarações em canal laranja que tiveram algum tipo de exigência por parte da RFB.

Das 151 DU-Es selecionada pela Receita Federal, 123 tiveram algum tipo de exigência fiscal a ser atendida pelo exportador. Como são poucas declarações por unidade local (UL), na tabela a seguir estão dispostas as informações para todas as ULs que tiveram alguma declaração em canal laranja com exigência no período estudado.

Tabela 32 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja RFB com exigência

Unidade Local RFB	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
PORTO DE SANTOS	53	399,81	25,70	0,06	25,78	17,35	99,32	0,10	231,50
PORTO DE PARANAGUÁ	24	255,06	42,27	0,04	16,38	7,50	35,97	5,29	147,61
PORTO DE RIO GRANDE	11	203,32	13,29	0,00	6,99	0,82	64,57	0,00	117,65
ITAJAÍ	8	293,05	25,09	0,00	15,15	3,99	30,13	0,06	218,62
PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	6	187,57	3,65	0,00	9,10	15,01	26,53	0,02	133,26
PORTO DO RIO DE JANEIRO	6	300,51	53,27	0,00	21,66	29,05	69,98	0,01	126,54
ALF - BELÉM	5	275,52	6,71	0,00	22,39	64,32	63,35	0,01	118,75
ALF - SALVADOR	3	97,79	0,00	0,00	19,40	1,22	7,62	0,00	69,54
PORTO DE VITÓRIA	3	195,17	75,79	0,00	23,30	0,45	32,38	0,00	63,24
PORTO DE MANAUS	2	986,20	0,03	0,00	4,30	27,31	372,99	0,01	581,56
ALF - FORTALEZA	1	54,15	0,00	0,00	46,30	0,30	7,55	0,00	0,00
IRF - PORTO DE SUAPE	1	172,83	0,00	0,00	2,65	1,77	123,82	0,01	44,58
Total geral	**123**	**319,32**	**27,04**	**0,04**	**19,84**	**14,54**	**72,94**	**1,08**	**183,85**

Achados:

- O tempo médio para cumprimento de exigência fiscal foi de cerca de 373 horas no Porto de Manaus, sendo a média nacional de cerca de 73 horas. No Porto de Santos foram 99 horas e 19 minutos para a etapa.
- Para a etapa entre a distribuição e a formalização de exigência, foram necessárias 64 horas e 19 minutos na ALF Belém. A média nacional foi de 14 horas e 32 minutos.
- O tempo médio para que fosse realizada a distribuição da declaração para análise foi de 46 horas e 18 minutos na ALF de Fortaleza, contra a média nacional de 19 horas e 50 minutos. Ainda nesta etapa do processo, cabe destacar que unidades como Porto de Santos, Porto do Rio de Janeiro, ALF Belém e Porto de Vitória apresentaram tempo médio para efetuar a distribuição acima de 20 horas.

Canal vermelho

Tabela 33 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho

Unidade local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a solicitação de RVF	da solicitação de RVF até a distribuição de RVF	da distribuição de RVF até a conclusão de RVF	da conclusão do RVF até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
PORTO DE RIO GRANDE	188	314,07	21,84	0,02	8,76	21,80	3,08	93,44	2,70	162,44
ITAJAÍ	138	327,28	27,13	0,09	20,62	3,71	17,85	46,24	13,86	197,77
PORTO DE PARANAGUÁ	117	287,28	24,89	0,01	22,28	3,05	17,45	41,06	7,99	170,56
PORTO DE SANTOS	80	467,75	20,25	0,08	22,64	27,22	29,67	134,19	27,98	205,72
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	69	263,42	29,04	0,06	17,15	2,11	3,25	28,78	11,01	172,02
PORTO DO RIO DE JANEIRO	30	452,88	43,87	0,10	34,09	28,11	31,61	116,39	27,63	171,08
ALF - BELÉM	23	336,86	26,23	0,01	11,93	43,50	11,62	49,32	21,39	172,87
ALF - SALVADOR	16	201,07	40,64	0,04	5,83	2,39	2,45	22,76	4,86	122,10
ALF - FORTALEZA	6	116,03	21,19	0,00	21,58	0,07	1,40	13,64	0,17	57,97
PORTO DE MANAUS	6	1.341,01	0,01	0,00	12,57	17,16	29,35	155,23	667,36	459,33
IRF NATAL	4	58,11	5,90	0,00	10,53	0,12	0,98	22,99	0,32	17,27
PORTO DE VITÓRIA	4	664,83	124,68	0,00	7,70	0,18	9,64	59,57	1,12	461,94
IRF - PORTO DE SUAPE	3	162,79	0,26	0,05	10,70	54,33	0,01	51,10	10,94	35,40
Total geral	**684**	**336,39**	**25,74**	**0,05**	**17,24**	**13,80**	**13,40**	**70,12**	**17,24**	**178,80**

Achados:

- Para execução das atividades de verificação física, com a elaboração do RVF, foram necessárias, em média, 83 horas e 31 minutos. No Porto de Santos, a atividade consumiu 163 horas e 51 minutos, já na ALF Fortaleza, a atividade consumiu cerca de 15 horas para ser concluída.
- No Porto de Vitória foram necessárias 124 horas e 42 minutos para que ocorresse a apresentação da carga para despacho, tempo médio acima da média nacional de 25 horas e 45 minutos. A mesma atividade foi realizada no Porto de Manaus em 6 minutos. Há que se destacar o tempo médio encontrado para o Porto de Manaus, onde foram mais de 800 horas para que a etapa fosse realizada.
- O tempo médio para a distribuição da declaração para análise fiscal foi de 17 horas e 15 minutos. No Porto do Rio de Janeiro o tempo médio foi de 34 horas e 6 minutos. Unidades como Porto de Santos, Itajaí e Porto de Paranaguá apresentaram tempo superior a 20 horas para a mesma atividade.

Tabela 34 - Marítimo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho – com exigência

Unidade local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
ALF - BELÉM	4	542,08	0,00	0,04	1,98	129,16	110,89	0,01	299,98
ALF - SALVADOR	2	105,31	21,59	0,00	0,51	2,48	9,79	24,71	46,24
IRF - PORTO DE SUAPE	3	162,79	0,26	0,05	10,70	54,16	62,18	0,04	35,40
ITAJAÍ	13	351,46	5,47	0,29	32,60	41,02	101,34	0,08	170,66
PORTO DE MANAUS	4	1.755,67	0,01	0,00	14,80	801,86	378,93	0,00	560,06
PORTO DE PARANAGUÁ	7	372,55	0,29	0,00	30,69	8,78	97,98	0,01	234,80
PORTO DE RIO GRANDE	55	311,82	20,94	0,00	12,83	12,47	89,94	14,20	161,45
PORTO DE SANTOS	64	493,78	21,47	0,09	22,81	34,84	192,16	1,89	220,52
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	4	417,13	46,96	0,00	19,64	8,57	110,57	0,07	231,31
PORTO DE VITÓRIA	4	664,83	124,68	0,00	7,70	0,16	70,34	0,01	461,94
PORTO DO RIO DE JANEIRO	7	414,22	5,06	0,00	31,92	11,15	190,92	0,03	175,14
Total geral	**167**	**437,40**	**20,15**	**0,06**	**19,38**	**45,00**	**140,56**	**5,71**	**206,55**

Achados:

- Para o cumprimento de exigências fiscais, foram necessárias cerca de 379 horas no Porto de Manaus, enquanto no Porto de Santos, cerca de 192 horas.
- O tempo médio entre a distribuição para análise fiscal e a formalização de exigência foi de 45 horas. No Porto de Manaus, a mesma atividade consumiu cerca de 801 horas, em média.
- Em Itajaí e Porto de Paranaguá, a distribuição para análise fiscal levou mais de 30 horas para ser executada.

Modal Aéreo

Tabela 35 - Aéreo - Tempos médio, mínimo e máximo (em horas) entre a entrada da carga no recinto e seu embarque – total e por canal

Canal	Qtde	Entrada - Embarque (em horas)		
		TM	T Máx	T Mín
verde	76.110	32,51	218,79	0,00
laranja	895	117,07	955,39	0,04
vermelho	619	186,79	816,58	0,36
Total geral	**77.624**	**34,72**	**955,39**	**0,00**

Achados:

- O tempo médio variou de acordo com o canal de conferência. Para o canal verde, o tempo médio foi de 32 horas e 30 minutos, já para o canal vermelho foi de 186 horas e 48 minutos.
- Quanto ao tempo máximo, o canal laranja apresentou o tempo de 955 horas e 24 minutos, ou cerca de 40 dias, para ser finalizado.

A seguir serão apresentados, por unidade local, a quantidade, o tempo médio total e por intervalo. Para tanto, serão consideradas as unidades com mais de 200 despachos de exportação no período.

Tabela 36 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local - total

Unidade Local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AEROPORTO DE VIRACOPOS	44.839	31,52	0,16	0,02	1,41	29,93
AEROPORTO DE GUARULHOS	27.124	39,03	0,14	0,02	2,54	36,33
AEROPORTO GALEÃO	3.098	30,62	0,11	0,02	1,86	28,64
AEROPORTO EDUARDO GOMES	807	71,92	0,13	0,03	2,69	69,08
IRF - AEROPORTO DOS GUARARAPES	341	17,97	0,01	0,02	0,11	17,82
ALF - CURITIBA	334	70,49	6,84	0,03	1,01	62,62
IRF - AEROPORTO PINTO MARTINS	294	10,14	0,05	0,00	0,07	10,02
IRF - AEROPORTO SALGADO FILHO	283	61,99	0,02	0,00	1,29	60,68
ALF - BELO HORIZONTE	245	54,49	0,39	0,09	4,49	49,52
Total geral[7]	**77.624**	**34,72**	**0,18**	**0,02**	**1,83**	**32,69**

Achados:

- O tempo médio para a etapa entre o desembaraço e o embarque correspondeu a 94,2% do tempo médio do total.
- Para a etapa entre a parametrização e o desembaraço, que é caracterizada pela atuação da RFB e demais órgãos de controle, o tempo médio foi de 1 hora e 50 minutos, o que equivale a 5,3% do tempo médio do total.

Para melhor compreensão dos dados relativos ao modal aéreo, abaixo são apresentadas tabelas com informações para os canais laranja e vermelho.

Canal laranja

Tabela 37 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja

Unidade Local RFB	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AEROPORTO DE GUARULHOS	574	114,70	0,62	0,00	64,15	49,93
AEROPORTO DE VIRACOPOS	142	222,45	0,51	0,00	147,66	74,27
AEROPORTO GALEÃO	140	23,23	0,00	0,01	9,85	13,38
IRF - AEROPORTO DOS GUARARAPES	15	20,92	0,01	0,00	2,17	18,74
IRF - AEROPORTO SALGADO FILHO	8	147,05	0,00	0,00	17,51	129,54
IRF - AEROPORTO PINTO MARTINS	6	2,67	0,00	0,00	0,28	2,39
AEROPORTO EDUARDO GOMES	4	428,43	0,00	0,00	202,77	225,66
ALF - BELO HORIZONTE	3	205,35	0,00	0,00	103,52	101,82
ALF - CURITIBA	2	117,29	0,00	0,00	22,22	95,07
AEROPORTO DE BRASÍLIA	1	25,77	0,00	0,00	0,51	25,26
Total geral	**895**	**117,07**	**0,48**	**0,00**	**67,61**	**48,98**

7 O somatório da quantidade de DU-Es para as unidades apresentadas na tabela não é o mesmo do total geral, haja vista termos unidades com quantidade inferior a 200 declarações no período.

Achados:

- O tempo médio entre a parametrização e o desembaraço foi de 202 horas e 46 minutos no Aeroporto Eduardo Gomes, sendo a média nacional de 67 horas e 36 minutos. No Aeroporto de Viracopos o tempo médio para a mesma etapa foi de 147 horas e 40 minutos. Na ALF Belo Horizonte identificou-se o tempo médio de 205 horas e 21 minutos para o intervalo.
- Cerca de 57% do tempo médio necessário para a conclusão do processo de exportação em canal laranja é aplicado no intervalo entre a parametrização e o desembaraço, cuja responsabilidade é da RFB e dos demais órgãos de controle.

Como o processo de exportação tem fluxo paralelo e com seleção para o canal de conferência laranja podendo ser realizado não só pela RFB, mas também pelos demais órgãos intervenientes, verificou-se que foram selecionadas para o canal em questão 895 declarações, sendo que, por parte da RFB, incidiram neste canal 359 declarações. As demais foram selecionadas pelos órgãos intervenientes. Os tempos médios foram os seguintes:

Tabela 38 - Aéreo - Quantitativo e tempo médio (em horas) – seleção para o canal laranja

	Quantidade	Percentual	TM (em horas)
Seleção RFB	359	40%	185,59
Órgãos de controle administrativo	536	60%	71,18
Total	**895**	**100%**	**117,07**

Achado: O tempo médio para a execução do processo de exportação para o canal laranja é maior quando a seleção é feita pela RFB: são necessárias cerca de 185 horas para que o processo seja concluído.

Por fim, cabe apresentar os tempos médios para declarações em canal laranja que tiveram algum tipo de exigência por parte da RFB.

Das 359 DU-Es selecionadas pela Receita Federal, 203 tiveram algum tipo de exigência fiscal a ser atendida pelo exportador. Como são poucas declarações por unidade local, na tabela a seguir estão dispostas as informações para todas as ULs que tiveram alguma declaração em canal de conferência laranja com exigência no período estudado.

Tabela 39 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja RFB com exigência

Unidade Local RFB	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DU-E para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AEROPORTO DE GUARULHOS	148	239,77	0,7	0	20,78	27,33	108,16	0,14	82,65
AEROPORTO DE VIRACOPOS	32	311,99	0	0	39,21	4,43	192,76	2,96	72,62
AEROPORTO GALEÃO	17	66,24	0	0,04	5,16	4,32	28,89	0,01	27,81
AEROPORTO EDUARDO GOMES	2	222,68	0	0	15,86	103,23	36,99	0	66,59
IRF - AEROPORTO SALGADO FILHO	2	93,44	0	0	34,31	1,87	10,15	0,01	47,09
ALF - BELO HORIZONTE	1	260,49	0	0	71,22	17,04	36,17	0	136,05
ALF - CURITIBA	1	118,06	0	0	18,33	1,23	3,53	0,01	94,96
Total geral	**203**	**234,51**	**0,51**	**0,01**	**22,7**	**22,11**	**112,32**	**0,57**	**76,29**

Achados:

- O tempo médio para cumprimento de exigência fiscal foi de cerca de 192 horas no Aeroporto de Viracopos, sendo a média nacional de cerca de 112 horas. No Aeroporto de Guarulhos foram 108 horas e 10 minutos para a respectiva etapa.
- Para a etapa entre a parametrização e a distribuição, foram necessárias 39 horas e 12 minutos no Aeroporto de Viracopos e 20 horas e 47 minutos no Aeroporto de Guarulhos.

Canal vermelho

Tabela 40 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho

Unidade local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a solicitação de RVF	da solicitação de RVF até a distribuição de RVF	da distribuição de RVF até a conclusão de RVF	da conclusão do RVF até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AEROPORTO EDUARDO GOMES	10	207,25	0,00	0,01	35,57	42,06	30,74	17,58	9,71	71,58
AEROPORTO DE GUARULHOS	186	251,53	1,94	0,01	19,43	31,27	18,60	62,70	40,14	77,43
AEROPORTO DE VIRACOPOS	338	169,66	0,90	0,01	32,36	54,93	1,16	25,71	11,28	43,30
AEROPORTO GALEÃO	58	126,22	0,00	0,01	11,42	42,41	0,12	11,08	10,30	50,87
ALF - BELO HORIZONTE	2	419,17	0,54	0,00	34,64	4,03	31,57	201,87	122,25	24,26
ALF - CURITIBA	3	230,83	6,51	0,00	8,26	1,83	12,20	67,80	7,64	126,58
IRF - AEROPORTO DE SALVADOR	3	5,07	0,00	0,00	1,55	0,19	1,30	0,90	1,13	-
IRF - AEROPORTO DOS GUARARAPES	2	10,39	0,00	0,00	1,68	0,05	0,02	0,05	0,03	8,56
IRF - AEROPORTO PINTO MARTINS	12	2,36	0,00	0,00	1,01	0,10	0,04	0,35	0,04	0,82
IRF - AEROPORTO SALGADO FILHO	5	101,55	0,00	0,00	25,15	14,92	3,28	1,64	0,16	56,39
Total geral	**619**	**186,79**	**1,11**	**0,01**	**25,54**	**44,19**	**6,92**	**35,21**	**19,78**	**54,03**

Achados:

- Para execução das atividades de verificação física, com a elaboração do RVF, foram necessárias, em média, 42 horas e 8 minutos. No Aeroporto de Guarulhos, a atividade consumiu 81 horas e 18 minutos, já no Aeroporto do Galeão, a atividade consumiu cerca de 11 horas para ser concluída.
- Para a etapa entre a distribuição para análise fiscal até a solicitação do RVF, foram necessárias cerca de 44 horas. No Aeroporto de Viracopos este tempo foi superior a 54 horas em média.
- O tempo médio para a distribuição da declaração para análise fiscal foi de 25 horas e 32 minutos. No Aeroporto de Viracopos o tempo médio foi de 32 horas e 22 minutos.

Tabela 41 - Aéreo - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho – com exigência

Unidade local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque	da entrada no recinto até o embarque
AEROPORTO DE GUARULHOS	84	281,18	0,01	0,00	21,35	37,47	138,47	2,88	81,01	281,18
AEROPORTO DE VIRACOPOS	151	271,22	0,42	0,02	43,17	15,31	157,91	1,94	52,45	271,22
AEROPORTO GALEÃO	31	223,33	0,00	0,01	19,52	3,66	113,93	0,24	85,97	223,33
ALF - BELO HORIZONTE	2	419,17	0,54	0,00	34,64	3,96	355,76	0,00	24,26	419,17
IRF - AEROPORTO SALGADO FILHO	1	96,33	0,00	0,00	26,23	1,42	1,99	17,61	49,07	96,33
Total geral	**269**	**269,26**	**0,24**	**0,01**	**33,50**	**20,75**	**147,67**	**2,08**	**65,01**	**269,26**

Achados:

- Foram necessárias, em média, 147 horas e 40 minutos para que exigências fiscais fossem atendidas por parte do exportador.
- No Aeroporto de Viracopos a etapa entre a parametrização e a distribuição para análise fiscal consumiu 43 horas e 10 minutos. No Aeroporto de Guarulhos a mesma etapa foi executada em 21 horas e 21 minutos.

Modal Rodoviário

Tabela 42 - Rodoviário - Tempos médio, mínimo e máximo entre a entrada da carga no recinto e seu embarque – total e por canal

Canal	Qtde	Entrada - Embarque (em horas)		
		TM	T Máx	T Mín
verde	58.526	3,99	630,55	0,00
laranja	455	92,31	6.054,40	0,09
vermelho	655	65,29	434,38	0,43
Total geral	**59.636**	**5,34**	**6.054,40**	**0,00**

Achados:

- O tempo médio variou de acordo com o canal de conferência. Para o canal verde, o tempo médio foi de 4 horas, já para o canal laranja foi de 92 horas e 19 minutos.
- Quanto ao tempo máximo, o canal laranja apresentou o tempo de 6.054 horas e 24 minutos, ou cerca de 252 dias para ser finalizado.

A seguir serão apresentados, por unidade local, a quantidade, o tempo médio total e por intervalo. Para tanto, serão consideradas as unidades com mais de 200 despachos de exportação no período.

Tabela 43 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local - total

Unidade Local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
ALF - URUGUAIANA	15.348	1,03	0,03	0,01	0,66	0,33
IRF - SÃO BORJA	13.744	1,12	0,01	0,02	0,28	0,80
ALF - FOZ DO IGUAÇU	9.868	2,76	0,12	0,04	1,06	1,54
ALF - CORUMBÁ	4.939	0,97	0,01	0,01	0,64	0,32
IRF - CHUÍ	4.778	1,37	0,01	0,01	1,10	0,25
JAGUARÃO	2.340	1,89	0,08	0,01	0,92	0,87
PACARAIMA	1.959	100,80	0,00	0,03	0,59	100,18
ALF - DIONÍSIO CERQUEIRA	1.520	2,18	0,04	0,00	0,23	1,91
IRF SANTANA DO LIVRAMENTO	1.196	2,99	0,03	0,01	2,16	0,79
ALF - MUNDO NOVO	1.072	0,20	0,01	0,00	0,13	0,06
ALF - PONTA PORÃ	779	19,61	0,37	0,06	1,33	17,85
IRF PORTO XAVIER	475	1,72	0,00	0,00	1,66	0,05
BONFIM	423	14,67	0,00	0,01	0,04	14,63
BAGÉ	321	11,21	0,00	0,10	0,51	10,59
IRF PORTO MAUÁ	228	0,15	0,00	0,00	0,11	0,04
Total geral[8]	**59.636**	**5,34**	**0,04**	**0,02**	**0,70**	**4,58**

Achados:

- O tempo médio para a etapa entre o desembaraço e o embarque correspondeu a 85,8% do tempo médio total geral. Em Pacaraima, onde o recinto alfandegado é administrado pela RFB, o tempo médio para a etapa foi de mais de 100 horas, contudo apurou-se que esse tempo é decorrente de um procedimento inadequado de inversão das etapas de entrega de carga e manifestação dos dados de embarque. O procedimento citado já foi corrigido ao longo da construção do estudo.

8 O somatório da quantidade de DU-Es para as unidades apresentadas na tabela não é o mesmo do total geral, haja vista termos unidades com quantidade inferior a 200 declarações no período.

Para melhor compreensão dos dados relativos ao modal rodoviário, abaixo são apresentadas tabelas com informações para os canais laranja e vermelho.

Canal laranja

Tabela 44 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja

Unidade Local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
ALF - URUGUAIANA	234	23,14	0,04	0,01	19,95	3,14
ALF - FOZ DO IGUAÇU	68	38,17	0,03	0,00	30,50	7,64
IRF - SÃO BORJA	32	32,13	0,09	0,00	30,45	1,59
ALF - PONTA PORÃ	29	48,06	0,00	0,00	20,50	27,55
ALF - CORUMBÁ	26	73,70	0,00	0,00	47,20	26,50
JAGUARÃO	15	21,72	0,10	0,00	9,84	11,78
ALF - DIONÍSIO CERQUEIRA	13	4,69	0,00	0,00	4,30	0,39
IRF - CHUÍ	13	26,62	0,01	0,01	25,08	1,53
PACARAIMA	8	3.510,50	0,00	0,00	23,63	3.486,86
IRF SANTANA DO LIVRAMENTO	7	45,12	0,44	0,00	43,47	1,21
Total geral	**455**[9]	**92,31**	**0,04**	**0,01**	**24,15**	**68,11**

Achados:

- O tempo médio entre a parametrização e o desembaraço foi de 47 horas e 12 minutos na ALF de Corumbá, sendo a média nacional de 24 horas e 9 minutos. Na ALF de Uruguaiana o tempo médio para a mesma etapa foi de 19 horas e 57 minutos.
- Cerca de 73,8% do tempo médio necessário para a conclusão do processo de exportação em canal de conferência laranja é aplicado no intervalo entre o desembaraço e o embarque.
- O tempo médio entre a entrada no recinto e o embarque foi de 3.510 horas e 30 minutos em Pacaraima.

Como o processo de exportação tem fluxo paralelo e com seleção para o canal laranja podendo ser realizado não só pela RFB, mas também pelos demais órgãos intervenientes, verificou-se que foram selecionadas para o canal em questão 455 declarações, sendo que, por parte da RFB, incidiram neste canal 75 declarações. As demais foram selecionadas pelos órgãos intervenientes. Os tempos médios foram os seguintes:

Tabela 45 - Rodoviário - Quantitativo e tempo médio – seleção para o canal laranja

	Quantidade	Percentual	TM (em horas)
Seleção RFB	75	17%	426,26
Órgãos de controle administrativo	380	84%	26,41
Total	**455**	**100%**	**92,31**

Achado: O tempo médio para a execução do processo de exportação para o canal laranja é maior quando a seleção é feita pela RFB, são necessárias cerca de 426 horas e 15 minutos para que o processo seja concluído. Cabe ressaltar que o tempo médio encontrado para o canal laranja com seleção pela RFB foi impactado por procedimento equivocado que era executado em Pacaraima.

Por fim, cabe apresentar os tempos médios para declarações em canal laranja que tiveram algum tipo de exigência por parte da RFB.

9 Foram incluídas as unidades que tiveram mais de 3 DU-Es ao longo do período estudado.

Das 75 DU-Es selecionadas pela Receita Federal, 57 tiveram algum tipo de exigência fiscal a ser atendida pelo exportador. Como são poucas declarações por unidade local, na tabela a seguir estão dispostas as informações para todas as ULs que tiveram alguma declaração em canal laranja com exigência no período estudado.

Tabela 46 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal laranja RFB com exigência

Unidade Local RFB	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
ALF - URUGUAIANA	18	58,90	0,00	0,03	16,87	8,91	27,05	0,02	6,03
IRF - CHUÍ	8	36,85	0,00	0,00	0,37	2,49	33,01	0,01	0,98
ALF - FOZ DO IGUAÇU	7	93,42	0,00	0,00	17,70	19,87	48,41	0,01	7,43
PACARAIMA	7	4.005,19	0,00	0,00	1,65	16,72	7,87	0,13	3.978,82
IRF - SÃO BORJA	5	98,83	0,00	0,00	15,36	18,60	60,16	0,01	4,70
JAGUARÃO	5	32,66	0,23	0,00	0,73	2,26	2,96	0,05	26,43
ALF - CORUMBÁ	2	67,41	0,00	0,00	1,67	0,17	53,78	0,01	11,77
BAGÉ	1	52,79	0,00	0,00	0,12	1,20	43,52	0,00	7,95
IRF - EPITACIOLÂNDIA	1	47,01	0,03	0,00	0,03	0,30	45,75	0,00	0,89
IRF - QUARAÍ	1	307,27	-	0,00	0,61	24,15	266,52	0,02	15,96
IRF PORTO XAVIER	1	42,69	0,00	0,00	17,21	2,37	6,92	0,00	16,19
IRF SANTANA DO LIVRAMENTO	1	116,95	0,01	0,00	63,35	25,40	27,61	0,01	0,56
Total geral	**57**	**550,95**	**0,02**	**0,01**	**10,65**	**10,43**	**34,36**	**0,03**	**495,45**

Achados:

- Assim como em outros canais, o tempo médio em Pacaraima apresenta diferença acentuada para as demais unidades, foram mais de 4.000 horas para que o processo fosse concluído, enquanto a média nacional foi de 550 horas. Já houve a identificação de que havia procedimento equivocado adotado pela unidade, tal situação foi corrigida.
- O tempo médio para cumprimento de exigência fiscal foi de cerca de 266 horas na IRF Quaraí, sendo a média nacional de cerca de 34 horas. Na ALF Uruguaiana foram 27 horas e 3 minutos para a etapa.
- Para a etapa entre a parametrização e a distribuição, as unidades da ALF Uruguaiana, ALF Foz do Iguaçu e IRF São Borja alcançaram tempos acima de 15 horas, que foram superiores à média nacional, que foi de 10 horas e 39 minutos.

Canal vermelho

Tabela 47 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho

Unidade local RFB	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a solicitação de RVF	da solicitação de RVF até a distribuição de RVF	da distribuição de RVF até a conclusão de RVF	da conclusão do RVF até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
IRF - CHUÍ	133	40,52	0,23	0,05	1,35	8,56	0,45	21,14	5,62	3,11
ALF - FOZ DO IGUAÇU	123	72,04	0,24	0,03	12,49	9,55	4,95	20,32	20,78	3,68
PACARAIMA	103	102,49	0,00	0,01	1,97	0,33	0,05	1,29	5,68	93,17
ALF - URUGUAIANA	76	76,56	0,10	0,04	22,65	4,85	11,79	0,51	32,06	4,56
JAGUARÃO	72	29,22	0,02	0,02	2,96	5,91	4,10	13,59	1,21	1,40
ALF - CORUMBÁ	45	45,87	0,01	0,01	11,75	8,89	10,87	8,62	2,63	3,10
IRF - SÃO BORJA	43	71,20	0,07	0,14	30,30	2,04	2,93	12,16	19,17	4,38
IRF SANTANA DO LIVRAMENTO	21	128,05	0,23	0,00	13,79	3,04	3,43	41,88	46,63	19,05
IRF PORTO XAVIER	10	76,98	0,00	0,00	10,12	1,03	5,91	53,72	5,50	0,70
ALF - DIONÍSIO CERQUEIRA	7	41,81	0,00	0,00	0,86	4,61	12,19	6,86	16,81	0,48
ALF - MUNDO NOVO	6	22,95	0,01	0,00	4,76	5,02	3,52	7,68	1,37	0,58
IRF - EPITACIOLÂNDIA	4	30,10	0,00	0,00	0,47	0,63	16,42	0,09	0,04	12,45
ALF - PONTA PORÃ	3	164,00	0,06	0,06	11,26	10,16	42,17	78,19	5,89	16,20
BAGÉ	3	42,14	0,00	0,03	0,40	7,26	30,58	0,97	0,87	2,02
BONFIM	2	12,68	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,38	0,07	12,19
GUAJARA-MIRIM	2	105,97	0,00	0,00	0,03	0,40	0,01	10,53	94,93	0,07
ASSIS BRASIL	1	22,97	0,02	0,00	1,92	0,16	0,03	20,77	0,04	0,03
IRF PORTO MAUA	1	24,99	0,00	0,00	1,89	2,96	0,19	0,91	18,65	0,39
Total geral	**655**	**65,29**	**0,12**	**0,03**	**9,39**	**5,84**	**4,58**	**13,99**	**13,35**	**17,99**

Achados:

- Para execução das atividades de verificação física, com a elaboração do RVF, foram necessárias, em média, 18 horas e 34 minutos (soma dos tempos entre a solicitação do RVF e sua conclusão). Em Epitaciolândia, a atividade consumiu mais de 120 horas, já em Pacaraima, a atividade consumiu cerca de 1 hora e 20 minutos para ser concluída.
- O tempo médio para a distribuição da declaração para análise fiscal foi de 9 horas e 24 minutos. Na ALF Uruguaiana e IRF São Borja, o tempo médio foi de 22 horas e 39 minutos e 30 horas e 18 minutos, respectivamente.

Tabela 48 - Rodoviário - Tempo médio (em horas) e quantitativo por Unidade Local – canal vermelho – com exigência

Unidade local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até a distribuição da DUE para análise	da distribuição até a formalização de exigência	da formalização até o cumprimento de exigência	do cumprimento de exigência até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
ALF - FOZ DO IGUAÇU	54	94,19	0,35	0,06	13,48	13,21	59,33	3,39	4,38
ALF - URUGUAIANA	35	106,44	0,09	0,00	24,85	15,70	59,51	1,87	4,43
IRF - SÃO BORJA	13	117,58	0,24	0,19	32,32	7,86	57,97	12,36	6,63
ALF - CORUMBÁ	9	48,87	0,01	0,00	12,57	3,88	20,10	6,04	6,27
IRF SANTANA DO LIVRAMENTO	9	216,06	0,27	0,00	17,64	24,10	135,45	2,53	36,06
PACARAIMA	6	208,89	0,00	0,00	4,10	59,25	33,72	0,23	111,60
JAGUARÃO	4	40,43	0,00	0,08	10,13	5,42	6,27	17,55	0,99
IRF - CHUÍ	3	48,41	0,00	0,39	4,51	27,44	13,47	1,62	0,98
ALF - DIONÍSIO CERQUEIRA	2	40,64	0,00	0,00	1,33	2,58	35,73	0,27	0,73
IRF PORTO XAVIER	2	97,29	0,00	0,00	10,28	36,48	49,90	0,01	0,63
ASSIS BRASIL	1	22,97	0,02	0,00	1,92	0,09	0,83	20,09	0,03
GUAJARA-MIRIM	1	187,32	0,00	0,00	0,02	0,49	186,69	0	0,12
IRF PORTO MAUÁ	1	24,99	0,00	0,00	1,89	3,16	19,53	0,02	0,39
Total geral	**140**	**105,69**	**0,20**	**0,05**	**17,11**	**15,41**	**57,76**	**4,17**	**10,99**

Achados:

- Foram necessárias, em média, 57 horas e 45 minutos para que as exigências fiscais fossem atendidas por parte do exportador. Na IRF Santana do Livramento o tempo médio foi acima de 135 horas.
- Na IRF São Borja, a etapa entre a parametrização e a distribuição para análise fiscal consumiu 32 horas e 19 minutos. Na ALF Foz do Iguaçu a mesma atividade foi executada em 13 horas e 29 minutos.

2 - Operações de exportação com embarque antecipado

A DU-E com situação especial de despacho de embarque antecipado aplica-se, em regra, a operações de exportação aquaviárias, de mercadorias não acondicionadas em contêineres, nos casos em que somente é possível emitir a nota fiscal de exportação após o embarque, uma vez que a quantidade efetivamente embarcada só é conhecida após o carregamento do veículo transportador.

Os exemplos mais comuns de uso do embarque antecipado são as exportações marítimas de grãos, óleos brutos e minérios. São operações que envolvem imenso volume de carga.

A peculiaridade da situação especial de embarque antecipado é que a carga é autorizada a embarcar antes do desembaraço da DU-E.

Outra característica desta situação especial é o registro da DU-E sem nota fiscal. O exportador pode retificar a DU-E somente após o embarque e para informar as notas fiscais, tanto de exportação quanto as de remessa.

Uma exportação com embarque antecipado segue normalmente o seguinte fluxo:

- Amparadas por notas fiscais de remessa, as frações da carga são, ao longo do tempo (às vezes por semanas ou meses), enviadas para armazenamento no local de despacho. A cada remessa que chega ao recinto, o depositário registra sua recepção no módulo de Controle de Carga e Trânsito (CCT) no Portal Siscomex.
- Feita a negociação comercial da exportação e o planejamento do transporte internacional, o exportador registra a DU-E com indicação da situação especial de despacho de embarque antecipado e a quantidade máxima prevista para embarcar.
- Imediatamente após o registro, o sistema executa a ACD e submete a DU-E à análise de risco. O resultado da análise de risco pode ser a autorização automática do embarque antecipado ou a seleção da DU-E para análise e deferimento manual da autorização de embarque pela fiscalização da RFB.
- Uma vez autorizado o embarque antecipado, e tendo a embarcação atracado no porto, o depositário realiza a entrega física da carga para carregamento no veículo.
- Concluído o carregamento, apura-se a quantidade.
- Feita tal aferição, dois fluxos paralelos de ações se iniciam:

Fluxo 1	Fluxo 2
• O exportador emite a nota fiscal de exportação.	• O depositário registra no sistema a quantidade de carga efetivamente entregue ao transportador internacional.
• O exportador retifica a DU-E para informar as notas fiscais, tanto de exportação quanto as de remessa vinculadas.	• O transportador internacional registra no sistema a manifestação dos dados de embarque da carga.
• Automaticamente a DU-E é submetida a novo gerenciamento de riscos, por meio do qual se determinará o canal de conferência aduaneira.	• O sistema, ao identificar que ocorreu a entrega total e a manifestação total da carga, automaticamente gera o evento CCE, que marca o fim do controle de carga.
• No caso de canal verde, o desembaraço se dá de forma automática.	
• No caso de canal laranja, duas opções existem: se o motivo do canal for tão somente a pendência de LPCO, então o desembaraço ocorrerá assim que o LPCO for deferido. Se o motivo do canal for regras específicas da RFB, a DU-E será objeto de distribuição, análise, eventual exigência fiscal, e o desembaraço será executado pelo Auditor-Fiscal da RFB.	
• Ocorrendo o desembaraço da DU-E, o sistema automaticamente verifica se o evento CCE já ocorreu: a. Se sim, automaticamente ocorrerá a averbação da DU-E. b. Se não, o sistema fica aguardando até que o evento CCE ocorra, quando averbará automaticamente a declaração.	

Observações importantes sobre o fluxo da exportação com embarque antecipado:

- A depender da logística da operação, pode ocorrer de a DU-E de embarque antecipado ser registrada antes mesmo de a carga ser enviada (em sua totalidade ou em parte) para o local de despacho.
- O registro da entrega da carga no CCT acaba se dando após a ocorrência da entrega física da carga, ao contrário do que ocorre em uma operação de exportação sem situação especial de despacho.
- Pode ocorrer de a operação não envolver notas fiscais de remessa. Isso ocorre, geralmente, quando o exportador obtém do Fisco Estadual um regime especial que o dispensa de emissão de nota fiscal de remessa para amparar o transporte até o local de despacho. Tal situação extraordinária tem um efeito bastante indesejado para o controle de carga: as cargas não são recepcionadas no CCT à medida em que chegam fisicamente no recinto, pois estão desacompanhadas de nota fiscal. A recepção se dá, portanto, somente após a emissão da nota fiscal de exportação, ou seja, somente após o embarque da carga. Ocorre, portanto, um significativo descompasso entre as datas dos eventos constantes do sistema e as datas em que os fatos ocorreram na realidade.

Além das considerações acima, é importante destacar que, assim como para as operações de exportação sem situação especial de despacho, para aquelas ocorridas sob a condição de embarque antecipado foi efetuado o cálculo para fins de identificação e *outliers*. Os quantitativos encontrados foram os seguintes:

Tabela 49 - Quantitativo após exclusão de outliers – embarque antecipado

Modal/Canal	Qtde total	Exceto *outliers*
laranja	52	39
verde	6.910	6.530
Total geral	**6.962**	**6.569**

Conforme apresentado na tabela acima, foram identificados 393 casos de *outliers* para as exportações realizadas através de embarque antecipado. Esse quantitativo representa 5,6% do total inicial.

Também há que se destacar que todas as operações de embarque antecipado foram realizadas através do modal de transporte marítimo.

Para as exportações cujo embarque é antecipado, identificou-se a existência de dois fluxos distintos, o primeiro é o relativo à carga em si, já no segundo ocorre a tramitação da declaração de exportação.

Para o primeiro fluxo, são listadas as seguintes etapas do processo:

- Entrada da carga – Embarque
- Entrada da carga – ACD
- ACD – Autorização para embarque antecipado
- Autorização para embarque antecipado – Embarque

Com relação ao fluxo da declaração de exportação, foram identificadas as etapas a seguir:

- Retificação da DU-E – Desembaraço
- Retificação da DU-E – Parametrização
- Parametrização – Desembaraço
- Parametrização – Distribuição (canal laranja)
- Distribuição – Desembaraço
- Desembaraço – Averbação

Fluxo da Carga

Um dos principais objetivos de um TRS é a identificação do tempo necessário para a liberação da carga, contado desde sua entrada no recinto alfandegado. Neste sentido, a tabela abaixo apresenta os tempos médios apurados para o processo de exportação, cujo embarque foi antecipado.

Tabela 50 - Quantitativos e tempos médios (em horas) - embarque antecipado

Canal	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a autorização para embarque	da autorização para embarque até o embarque
laranja	39	548,22	361,14	0,08	187,00
verde	6.530	458,82	257,30	0,23	201,30
Total geral	**6.569**	**459,35**	**257,91**	**0,22**	**201,22**

Achados:

- O tempo médio necessário para atuação dos órgãos de controle aduaneiro e administrativo foi de cerca de 13 minutos, o que representa 0,05% do tempo total.
- Os exportadores, em regra, optam por registrar a DU-E após o ingresso da carga no recinto alfandegado. O tempo médio entre a entrada da carga no recinto e a ACD foi de cerca de 258 horas, o que representa o tempo consumido para que o exportador registre a DU-E, haja vista que a ACD ocorre com o registro da declaração.
- Após o desembaraço, são necessárias 201 horas para o embarque das cargas.

Tabela 51 - Quantitativos e tempos médios (em horas) por unidade local - embarque antecipado

Unidade Local RFB	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a autorização para embarque	da autorização para embarque até o embarque
PORTO DE SANTOS	2.366	370,63	183,97	0,42	186,25
PORTO DE PARANAGUÁ	1.128	638,17	447,37	0,10	190,69
PORTO DE VITÓRIA	754	498,46	257,63	0,02	240,81
IRF SAO LUÍS	551	355,07	144,89	0,08	210,09
ALF - BELÉM	347	440,65	279,52	0,57	160,55
PORTO DE RIO GRANDE	304	782,47	565,62	0,02	216,82
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	236	447,18	268,57	0,03	178,57
IRF - PORTO DE SUAPE	215	194,96	70,01	0,43	124,52
ALF - SALVADOR	154	542,56	296,39	0,04	246,14
PORTO DO RIO DE JANEIRO	116	312,09	31,16	0,00	280,92
Total geral[10]	**6.569**	**459,35**	**257,91**	**0,22**	**201,22**

Achados:

- O Porto de Suape apresenta o menor tempo médio para o embarque, após o desembaraço, são 124 horas e 31 minutos para a conclusão da etapa. Por outro lado, no Porto do Rio de Janeiro são necessárias mais de 280 horas para a execução da mesma etapa. No Porto de Santos e Porto de Paranaguá, unidades com maior quantidade de declarações, os tempos são próximos, 186 horas no Porto de Santos e 190 horas no Porto de Paranaguá.
- No Porto do Rio de Janeiro foi identificado o menor tempo entre a entrada da carga no recinto alfandegado e a ACD, cerca de 31 horas. Já no Porto de Rio Grande, a mesma etapa consumiu 565 horas para ser concluída.

10 O somatório do quantitativo de DU-Es das unidades não é igual ao total geral em virtude de termos considerado apenas as unidades com mais de 100 despachos de exportação no período estudado.

Fluxo da declaração de exportação

Apesar de o TRS ser voltado para o fluxo da carga, identificando os respectivos tempos para sua liberação, neste estudo e para as exportações cujo embarque é antecipado, faz-se necessário identificar os tempos médios para que ocorra a conclusão do processo, com o desembaraço e a averbação das exportações. Neste sentido, serão apresentados os resultados obtidos para a amostra estudada. Ressalte-se que, todas as etapas deste fluxo não impedem que ocorra a liberação da carga exportada.

O início deste fluxo é a retificação da DU-E para inclusão de notas fiscais de exportação. O exportador tem o prazo de até 10 dias ou 60 dias[11], contados da data do embarque, a depender do produto exportado, para adotar as providências destacadas.

Tabela 52 - Quantidade e tempos médios (em horas) por canal – fluxo DU-E – embarque antecipado

Canal	Quantidade DU-E	da retificação da DU-E até a averbação	da retificação da DU-E até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até a averbação
laranja	39	357,80	0,04	237,56	120,19
verde	6.530	76,48	0,06	0,00	76,42
Total geral	**6.569**	**78,15**	**0,06**	**1,41**	**76,68**

Achados:

- O tempo médio para a averbação, a partir da retificação da DU-E para inclusão de notas fiscais, foi de 78 horas e 9 minutos, quando consideradas todas as declarações. Para o canal laranja, o tempo médio foi de 357 horas e 48 minutos.
- Para o canal laranja, o tempo médio para realizar os controles aduaneiro e administrativo foi de 237 horas e 34 minutos.
- Após o desembaraço, o tempo médio para a averbação foi de 76 horas e 41 minutos, tempo decorrente do prazo[12] que o transportador tem para prestar informações à RFB, através da manifestação da carga.

Tabela 53 - Quantidade e tempos médios (em horas) por unidade local - canal laranja – embarque antecipado

Canal	Quantidade DU-E	da retificação da DU-E até a averbação	da retificação da DU-E até a parametrização	da parametrização até a distribuição	da distribuição até o desembaraço	do desembaraço até a averbação
PORTO DE PARANAGUÁ	11	640,66	0,15	15,51	354,99	270,02
PORTO DE RIO GRANDE	7	400,91	0,00	2,63	364,15	34,13
ALF - BELÉM	5	285,06	0,00	12,06	105,09	167,90
PORTO DO RIO DE JANEIRO	5	156,82	0,00	28,05	128,77	0,00
PORTO DE SANTOS	4	280,63	0,00	15,01	263,27	2,35
IRF SÃO LUÍS	3	233,03	0,00	19,37	4,19	209,48
PORTO DE VITÓRIA	2	31,64	0,00	17,02	14,08	0,54
NITERÓI	1	5,98	0,00	4,34	1,64	0,00
Total geral	**38**[13]	**367,21**	**0,04**	**14,37**	**229,44**	**123,36**

11 Art. 60 da Instrução Normativa RFB nº 1.702, de 2017.
12 Art. 30 da Instrução Normativa RFB nº 800, de 2007.
13 O quantitativo apresentado nesta tabela diverge do encontrado na tabela anterior em decorrência da existência de uma DU-E que foi selecionada por órgão anuente, quando apresentou canal verde por parte da RFB.

Achados:

- Nas unidades de Porto de Rio Grande e Porto de Paranaguá o tempo médio foi respectivamente de 364 horas e 9 minutos e 355 horas, para que fossem executadas as atividades de controle aduaneiro. Tempo acima da média nacional para a execução da mesma atividade.
- Parte do tempo médio entre a distribuição e o desembaraço decorre da necessidade por parte do exportador de atender a eventuais exigências fiscais formuladas. No presente estudo não foi possível fazer esse cálculo.

3 - Operações de exportação realizadas por operadores OEA

Como parte do presente estudo, buscou-se identificar as operações realizadas por operadores certificados como OEA, haja vista existirem benefícios específicos para esses operadores relacionados com os tempos de liberação de cargas.

Como ponto de partida, constatou-se que, para operações sem situação especial de despacho, o quantitativo de declarações de exportação operacionalizadas por OEAs foi de 19% do total no período estudado, representado por 52.260 DU-Es.

Tabela 54 - Quantidade de DU-E - OEA e não OEA

	Quantidade	Percentual
Não OEA	222.956	81%
OEA	52.260	19%
Total geral	**275.216**	**100%**

Um dos benefícios oferecidos aos operadores certificados OEA é o de menor seleção para canais de conferência. Na tabela a seguir, são identificados os quantitativos e percentuais de seleção para OEAs e não OEAs.

Tabela 55 - Comparação da seleção para canais de conferência - OEA e não OEA

Canal	Não OEA		OEA	
	Quantidade	%	Quantidade	%
laranja	22.967	10%	8.249*	15,8%
verde	198.160	89%	43.882	84,0%
vermelho	1.829	1%	129	0,2%
Total geral	**222.956**		**52.260**	

*Nessa hipótese, a seleção para o canal laranja foi realizada, em sua integralidade, pelos órgãos de controle administrativo.

Achados:

- O percentual geral de seleção, seja para canal laranja ou vermelho, foi maior para aqueles certificados OEA, quando comparado aos não certificados. Para OEAs, a seleção foi de 16%, contra 11% para não OEA.
- Identificou-se para o canal laranja de conferência um maior distanciamento entre os percentuais de seleção para conferência entre as exportações de empresas certificadas como OEA e não OEA. Destaca-se que toda a seleção para o canal laranja para OEAs foi realizada por órgãos de controle administrativo.

Quanto ao tempo médio necessário para que se efetive a exportação, compreendido entre a entrada da carga no recinto alfandegado até o seu embarque, para todos os canais e modais, foi identificado o seguinte:

Tabela 56 - Comparação tempo médio (em horas) - OEA e não OEA

Identificação	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
Não OEA	222.956	108,14	12,20	0,02	2,86	93,07
OEA (seleção total)	52.260	106,72	14,45	0,02	5,14	87,10
OEA (seleção RFB)	44.011	87,20	7,55	0,03	0,37	79,25
Total geral	**275.216**	**107,87**	**12,62**	**0,02**	**3,30**	**91,93**

Achados:

- O tempo médio para operacionalizar as exportações realizadas por empresas certificadas OEA é inferior àquele encontrado para operadores não OEA, independentemente se a seleção para canal de conferência é feita pela RFB ou por todos os órgãos.
- O tempo médio para operações realizadas por empresas certificadas é de 87 horas e 12 minutos quando a seleção é feita pela RFB e de 106 horas 43 minutos quanto a indicação para canais de conferência ocorre em decorrência da seleção realizada pela RFB e órgãos anuentes.
- Em média, 85% do tempo empregado em todo o processo é decorrente das atividades do intervalo entre o desembaraço e o embarque. Para operações realizadas por empresas OEA, o percentual é de 81,6%.
- Para a etapa entre a entrada no recinto e a apresentação da carga para despacho são empregadas 14 horas e 27 minutos em média, quando as operações são realizadas por OEAs. A mesma atividade, quando feita por não OEAs consome 12 horas e 12 minutos para ser concluída.

Tabela 57 - Comparação dos tempos médios (em horas) no modal aéreo - OEA e não OEA

	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
Não OEA	61.780	33,53	0,16	0,02	2,22	31,13
OEA	15.844	39,36	0,25	0,03	0,31	38,77

Achados:

- O tempo médio para exportar pelo modal aéreo, quando a operação é realizada por empresa certificada OEA, foi de 39 horas e 22 minutos. Este tempo é superior àquele encontrado para empresas exportadoras não OEA, que foi de 33 horas e 32 minutos. A diferença de tempo é encontrada no intervalo entre o desembaraço e o embarque, cuja diferença foi de 7 horas a mais para os exportadores OEA.
- O tempo necessário para que a RFB e os demais órgãos atuem nos controles administrativo e aduaneiro foi menor, quando as operações são realizadas por OEAs. Foram necessários cerca de 19 minutos, contra 2 horas e 35 minutos para operadores não OEA.
- O tempo médio para as atividades do intervalo entre o desembaraço e o embarque correspondeu a 99% do tempo total para exportar, quando realizados por OEA, e de cerca de 93%, quando as operações foram feitas por empresas não OEA.

Tabela 58 - Comparação dos tempos médios (em horas) no modal marítimo - OEA e não OEA

	Quantidade DUE	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
Não OEA	113.469	191,54	23,86	0,02	4,06	163,60
OEA	24.487	201,80	30,67	0,02	10,70	160,41

Achados:

- O tempo médio para exportar pelo modal marítimo, quando a operação é realizada por empresa certificada OEA, foi de 201 horas e 48 minutos. Este tempo é superior àquele encontrado para empresas exportadoras não OEA, de 191 horas e 32 minutos. Para os operadores OEA o tempo necessário para realização das atividades de controle administrativo e aduaneiro foi superior.
- O tempo necessário para a atuação da RFB e dos demais órgãos nos controles administrativo e aduaneiro foi de 10 horas e 42 minutos, quando as operações são realizadas por OEAs. Para operadores não OEA, o tempo médio necessário foi de 4 horas e 4 minutos.
- O tempo médio para as atividades do intervalo entre o desembaraço e o embarque correspondeu a 80% do tempo total, quando realizados por exportadores OEA, e de cerca de 86%, quando as operações foram feitas por empresas não OEA.

Tabela 59 - Comparação dos tempos médios (em horas) no modal rodoviário - OEA e não OEA

	Quantidade DU-E	da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
Não OEA	47.707	6,42	0,05	0,02	0,84	5,52
OEA	11.929	1,02	0,02	0,02	0,17	0,81

Achados:

- O tempo médio para se exportar pelo modal rodoviário, quando a operação é realizada por empresa certificada OEA, foi de 1 hora e 1 minuto. Este tempo é inferior àquele encontrado para empresas exportadoras não OEA, que foi de 6 horas e 25 minutos.
- O tempo necessário para que a RFB e os demais órgãos atuem nos controles administrativo e aduaneiro foi inferior a 1 horas, tanto para exportadores OEA e não OEA.
- O tempo médio para as atividades do intervalo entre o desembaraço e o embarque correspondeu a 79%, quando realizados por exportadores OEA e de cerca de 86% quando feitas por empresas não OEA.

4 – Operações de exportação com análise por atividade produtiva e capítulo NCM

Neste tópico será analisado o comportamento dos tempos médios para a classificação *Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC)* e por capítulo da NCM, possibilitando identificar a amplitude de tempos médios conforme a pauta exportadora brasileira. Destaca-se que os quantitativos de exportação são diferentes daqueles encontrados anteriormente, haja vista que, para a finalidade desta seção, são utilizadas as métricas de valor (VMLE em milhões de dólares) e peso líquido (em teladas). Utiliza-se o valor (VMLE em dólar) como critério para determinar a relevância nas análises e estratificações realizadas nesta seção.

A classificação ISIC[14] busca alcançar um aspecto diferente de outras classificações internacionais como Sistema Harmonizado (SH), Classificação de Grandes Categorias Econômicas (CGCE) e Classificação Uniforme do Comércio Internacional (CUCI). A ISIC propõe uma estrutura menos voltada para produto e mais voltada para atividade produtiva, o que torna a classificação muito importante para análises do comércio exterior em termos industriais e por setores econômicos a partir dos produtos comercializados.

Na primeira parte deste tópico apresentam-se dados referentes às declarações de exportação sem situação especial de despacho. O quadro abaixo apresenta o resumo do tratamento dos dados utilizando os mesmos *outliers* mencionados na Seção 2, porém agregados por valor e peso:

Tabela 60 - Tratamento dos dados considerando o valor e peso líquido - operações sem situação especial de despacho

Canal	Quantidade total		*Outliers* entrada - embarque		Quantidade a ser estudada	
	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)
laranja	2.079,94	847.726,37	54,52	15.051,22	2.025,41	832.675,16
verde	16.672,94	6.415.068,09	705,48	315.799,27	15.967,45	6.099.268,82
vermelho	247,13	47.867,93	2,75	1.260,60	244,38	46.607,33
Total[15]	**19.000,02**	**7.310.662,39**	**762,76**	**332.111,08**	**18.237,26**	**6.978.551,31**

O mesmo procedimento foi realizado para as operações de exportação com embarque antecipado:

Tabela 61 - Tratamento dos dados considerando o valor e peso líquido - operações com embarque antecipado

Canal	Quantidade total		*Outliers* entrada - embarque		Quantidade a ser estudada	
	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)
laranja	375,03	1.074.388,69	179,52	637.905,14	195,50	436.483,54
verde	26.874,95	85.367.814,65	2.591,37	10.926.744,73	24.283,57	74.441.069,93
Total[16]	**27.249,98**	**86.442.203,34**	**2.770,89**	**11.564.649,87**	**24.479,08**	**74.877.553,47**

Na sequência é realizado um maior detalhamento, desdobrando as seções ISIC em nível das respectivas divisões.

Declarações sem situação especial de despacho

Uma análise macro inicial permitiu verificar que a seção ISIC "Indústria de Transformação", com 16,2 bilhões de dólares, corresponde a aproximadamente 89,1% do valor das exportações sem situação especial de despacho

Tabela 62 - Seções ISIC de exportações sem situação especial de despacho

Seção ISIC	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio
Indústria de Transformação	16.242,36	5.706.445,54	89,33
Agropecuária	1.530,36	726.342,71	86,21
Outros Produtos	286,40	223.270,22	103,26
Indústria Extrativa	178,12	322.492,83	139,36
Total geral	**18.237,26**	**6.978.551,31**	**89,64**

14 Referência: https://balanca.economia.gov.br/balanca/metodologia/Nota_ISIC-CUCI.pdf, acessado em 9 de agosto de 2023.

15 Além da aplicação dos critérios de *outliers*, 94 declarações foram excluídas da análise, representando menos que 0,01%, tendo em vista possuírem os intervalos negativos entre a "entrada da carga – embarque" e/ou "entrada da carga – ACD". Verificou-se que foram situações de retificações de declarações que buscaram alterar a Nota Fiscal que amparou a chegada da carga à época.

16 Além da aplicação dos critérios de *outliers*, 828 declarações foram excluídas da análise, representando 26,6% do valor, tendo em vista possuírem os intervalos negativos entre a entrada da carga até o embarque. Esta situação demandará estudo apartado em momento oportuno para identificação do problema bem como das devidas recomendações.

Para melhor detalhamento, a Seção ISIC foi desdobrada, e foram selecionadas as dez classificações ISIC mais relevantes em termos de valor. Esta seleção corresponde a 83% do valor das operações. O resultado é apresentado na tabela abaixo:

Tabela 63 - 10 principais classificações ISIC considerando VMLE dólar

Classificação ISIC	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio
Entrada - Embarque (horas)	14.493,54	27.490.650,47	494,77
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios	4.633,60	2.136.507,76	167,46
Indústria de Transformação - Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques	1.914,74	221.049,07	73,74
Indústria de Transformação - Fabricação de metais básicos	1.758,95	302.765,80	89,40
Indústria de Transformação - Fabricação de máquinas e equipamentos n.c	1.652,75	145.852,70	82,97
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos químicos	1.516,20	661.777,29	90,49
Agropecuária - Produção vegetal, animal e caça	1.502,45	625.954,24	87,81
Indústria de Transformação - Fabricação de equipamentos elétricos	569,95	62.336,18	70,71
Indústria de Transformação - Fabricação de papel e produtos de papel	529,17	636.648,68	81,74
Indústria de Transformação - Fabricação de madeira e de produtos de madeira e cortiça, exceto móveis; fabricação de artigos de palha e de cestaria	526,375	727.977,50	180,78
Indústria de Transformação - Fabricação de outro equipamento de transporte	491,88	21.215,96	45,93
Total geral[17]	**18.237,26**	**6.978.551,31**	**89,64**

Achados:

- Da tabela acima, verifica-se que a classificação "Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios" possui o maior valor, correspondendo a aproximadamente US$4,6 bilhões, bem como a maior quantidade, correspondendo a 2,13 milhões de teladas. Além disso, possui uma média de tempo entre entrada da carga para despacho até o embarque de 167 horas e 28 minutos, o segundo maior tempo médio em relação às dez ISIC apresentadas e acima do tempo médio do total das declarações sem situação especial de despacho apuradas na Seção Três.
- Também é possível apurar que a classificação "Indústria de Transformação - Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques", a segunda maior em termos de valor, correspondendo a US$1,9 bilhões, possui uma média de tempo, entre a entrada da carga para despacho até o embarque, de 73 horas e 45 minutos, abaixo da média geral das declarações sem situação especial de despacho apuradas na Seção Três.
- O maior tempo entre a entrada da carga para despacho até o embarque foi da ISIC "Indústria de Transformação - Fabricação de madeira e de produtos de madeira e cortiça, exceto móveis; fabricação de artigos de palha e de cestaria", com 180 horas e 47 minutos, a nona maior em termos de valor.

Desdobramento por modal de transporte

A seguir, serão detalhados os dados segregados para os modais marítimo, aéreo e rodoviário.

17 Os somatórios de VMLE (milhões de dólares) e de Peso Líquido (t) para as classificações ISIC apresentadas na tabela não são os mesmos do total geral, haja vista que estas 10 ISIC representam 83% do VMLE dólar no período.

Modal marítimo

Foram selecionadas as dez classificações ISIC mais relevantes para o modal em termos de valor. Esta seleção corresponde a 87% do valor para o modal. O resultado é apresentado na tabela abaixo:

Tabela 64 - 10 principais classificações ISIC do modal marítimo considerando VMLE dólar com intervalos de tempos

Classificação ISIC	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)				
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios	4.120,02	1.915.058,67	195,95	31,29	0,02	9,40	155,24
Agropecuária - Produção vegetal, animal e caça	1.388,64	544.900,71	143,58	11,76	0,01	3,49	128,31
Indústria de Transformação - Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques	1.181,72	147.017,51	201,43	13,81	0,02	0,35	187,25
Indústria de Transformação - Fabricação de máquinas e equipamentos n.c	1.152,52	111.212,75	213,79	10,08	0,02	0,55	203,14
Indústria de Transformação - Fabricação de metais básicos	1.105,79	245.952,10	200,95	33,47	0,02	1,09	166,36
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos químicos	1.071,97	478.478,89	194,41	15,62	0,02	2,20	176,58
Indústria de Transformação - Fabricação de madeira e de produtos de madeira e cortiça, exceto móveis; fabricação de artigos de palha e de cestaria	511,72	705.762,45	197,50	29,82	0,03	7,79	159,86
Indústria de Transformação - Fabricação de papel e produtos de papel	368,09	503.560,12	187,14	24,77	0,02	1,00	161,35
Indústria de Transformação - Fabricação de equipamentos elétricos	341,62	47.891,59	169,33	7,07	0,02	0,88	161,35
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos de borracha e plásticos	304,92	63.231,83	195,68	10,16	0,02	0,70	184,80
Total geral[18]	**13.146,81**	**5.810.524,85**	**193,22**	**19,46**	**0,02**	**4,05**	**169,70**

Achado: Como é possível verificar na tabela acima, o tempo médio para se realizar o embarque no modal marítimo apresenta o menor valor para a classificação "Agropecuária - Produção vegetal, animal e caça", com 143 horas e 35 minutos em média. Do lado oposto, a classificação "Indústria de Transformação - Fabricação de máquinas e equipamentos n.c" é a que demanda maior tempo para se concluir o processo, são necessárias 213 horas e 48 minutos, em média, para que o embarque ocorra.

18 Os somatórios de VMLE dólar, Peso Líquido (t) e intervalos de tempos para as classificações ISIC apresentadas na tabela não são os mesmos do total geral, haja vista que estas 10 ISIC representam 87,8% do VMLE dólar no período.

Como são muitas classificações ISIC para o modal, neste estudo será apresentado detalhamento por unidade local da RFB para a classificação ISIC "Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios", a mais relevante em termos de valor no modal marítimo. Adicionalmente, é feito um corte para apresentação das unidades com valor superior a 4 milhões de dólares, que representam 99,8 % do valor no período.

Tabela 65 - Principais unidades de despacho do modal marítimo para a classificação ISIC estudada com intervalos de tempos

Unidade local RFB	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)				
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
PORTO DE SANTOS	1.510,41	672.322,61	201,98	23,64	0,02	3,19	175,13
PORTO DE PARANAGUÁ	1.121,55	525.925,89	200,05	32,96	0,02	12,08	154,99
ITAJAÍ	648,66	306.303,24	181,95	27,22	0,02	11,17	143,54
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	444,52	213.577,65	202,00	50,21	0,02	13,42	138,35
PORTO DE RIO GRANDE	250,80	132.179,11	196,43	39,82	0,04	13,25	143,32
ALF - SALVADOR	38,05	17.327,75	124,99	13,37	0,02	1,40	110,20
ALF - BELÉM	33,77	10.913,35	152,49	12,19	0,04	6,89	133,37
ALF - FORTALEZA	29,19	10.467,00	121,19	14,03	0,02	1,39	105,73
PORTO DO RIO DE JANEIRO	13,76	4.975,77	144,38	16,92	0,02	6,54	120,90
PORTO DE MANAUS	11,03	923,59	525,00	0,00	0,00	4,22	520,77
IRF - PORTO DE SUAPE	8,59	8.341,19	109,07	16,78	0,01	0,61	91,67
PORTO DE ITAGUAÍ	4,56	2.282,84	153,62	19,97	0,05	3,18	130,42
Total geral[19]	**4.120,02**	**1.915.058,67**	**195,95**	**31,29**	**0,02**	**9,40**	**155,24**

Achados:

- O tempo médio entre a entrada e o embarque variou de 109 horas e 5 minutos, o menor tempo, em IRF - Porto de Suape, e 525 horas, o maior tempo, no Porto de Manaus.
- A etapa do processo de maior consumo de tempo foi entre o desembaraço e o embarque, com 155 horas e 15 minutos em média equivalentes a 79,2% do tempo necessário para a operação.
- Também há que se destacar que foram necessárias 31 horas e 18 minutos, equivalentes a 15,97% do tempo para que o exportador providenciasse a ACD.
- Por fim, os órgãos públicos utilizaram cerca de 9 horas e 2 minutos em média para realizar os controles aduaneiro e administrativo. Esse tempo corresponde a 4,8% do tempo total da entrada ao embarque.

19 Os somatórios de VMLE dólar, Peso Líquido (t) e intervalos de tempos para as unidades apresentadas na tabela não são os mesmos do total geral, haja vista termos unidades com VMLE inferior a 4 milhões de dólares. As unidades apresentadas na tabela representam 99,8% do VMLE dólar no período.

Modal aéreo

Foram selecionadas as dez classificações ISIC mais relevantes para o modal em termos de valor. Esta seleção corresponde a 88,7% do valor para o modal. O resultado é apresentado na tabela abaixo:

Tabela 66 - 10 principais classificações ISIC do modal aéreo considerando VMLE dólar com intervalos de tempos

Classificação ISIC	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)				
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
Indústria de Transformação - Fabricação de metais básicos	554,67	1.436,61	42,80	0,23	0,02	4,62	37,93
Indústria de Transformação - Fabricação de outro equipamento de transporte	407,80	210,65	35,15	0,08	0,03	2,02	33,02
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos informáticos, eletrônicos e ópticos	253,26	838,43	42,62	0,16	0,02	3,03	39,40
Indústria de Transformação - Fabricação de máquinas e equipamentos n.c	188,45	3.543,38	42,85	0,22	0,03	1,66	40,95
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos farmacêuticos básicos e preparações farmacêuticas	126,47	1.104,38	43,61	0,09	0,03	1,79	41,70
Indústria de Transformação - Fabricação de equipamentos elétricos	123,14	2.084,41	41,01	0,20	0,03	2,49	38,29
Outros Produtos - Atividades criativas, artes e entretenimento	116,43	14,10	53,26	0,00	0,01	5,88	47,36
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos químicos	82,60	2.685,42	51,19	0,09	0,02	4,08	46,99
Indústria de Transformação - Outras manufaturas	78,63	484,80	28,80	0,26	0,02	3,44	25,09
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios	74,14	6.199,64	38,58	0,20	0,02	4,79	33,58
Total geral[20]	**2.260,73**	**43.034,15**	**39,96**	**0,20**	**0,03**	**2,03**	**37,69**

Achado: Como é possível verificar na tabela acima, o tempo médio para se realizar o embarque no modal aéreo apresenta o menor valor para a classificação "Indústria de Transformação - Outras manufaturas", com 28 horas e 53 minutos em média. Do lado oposto, a classificação "Outros Produtos - Atividades criativas, artes e entretenimento" é a que necessita de maior tempo para se concluir o processo, são necessárias 53 horas e 16 minutos, em média, para que o embarque ocorra.

20 Os somatórios de VMLE dólar, Peso Líquido (t) e intervalos de tempos, para as classificações ISIC apresentadas na tabela, não são os mesmos do total geral, haja vista que estas 10 ISIC representam 88,7% do VMLE dólar no período.

A seguir será apresentado o detalhamento por unidade local da RFB para a classificação ISIC "Indústria de Transformação - Fabricação de metais básicos", a mais relevante em termos de valor no modal aéreo.

Tabela 67 - Principais unidades de despacho do modal aéreo para a classificação ISIC estudada com intervalos de tempos

Unidade local RFB	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)				
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO/GUARULHOS	515,35	165,34	43,41	0,10	0,02	9,44	33,85
AEROPORTO EDUARDO GOMES	21,18	3,55	87,36	0,00	0,01	0,00	87,35
AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS	16,70	1.224,10	40,82	0,31	0,02	1,40	39,08
AEROPORTO INTERNACIONAL GALEÃO	1,24	28,73	62,02	0,13	0,00	5,48	56,41
IRF - AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR	0,12	11,43	44,67	0,00	0,00	0,00	44,67
ALF - BELO HORIZONTE	0,05	2,64	11,94	0,00	0,00	0,00	11,94
ALF - CURITIBA	0,01	0,73	91,63	3,34	0,00	0,00	88,28
IRF - AEROPORTO INTERNACIONAL SALGADO FILHO	0,01	0,08	125,23	0,00	0,00	0,00	125,23
IRF - AEROPORTO INTERNACIONAL PINTO MARTINS	0,01	0,01	38,27	0,00	0,00	0,00	38,26
Total geral[21]	**554,67**	**1.436,61**	**42,80**	**0,23**	**0,02**	**4,62**	**37,93**

Achados:

- O tempo médio entre a entrada e o embarque variou de 11,94 horas, o menor tempo, em ALF - Belo Horizonte, e 125 horas e 14 minutos, o maior tempo, em IRF - Aeroporto Internacional Salgado Filho.
- A etapa do processo de maior consumo de tempo foi entre o desembaraço e o embarque, com 37 horas e 56 minutos, em média, equivalentes a 88,8% do tempo necessário para a operação.
- Também há que se destacar que foram necessários apenas 14 minutos, ou seja, menos de 1% do tempo, para que o exportador providenciasse a Apresentação da Carga para Despacho.
- Por fim, os órgãos públicos utilizaram cerca de 4 horas e 37 minutos, em média, para realizar os controles aduaneiro e administrativo. Esse tempo corresponde a 10,8% do tempo total da entrada ao embarque.

21 Todas as unidades foram apresentadas logo o total geral corresponde ao somatório das métricas da tabela.

Modal rodoviário

Foram selecionadas dez classificações ISIC mais relevantes para o modal em termos de valor. Esta seleção corresponde a 87,2% do valor para o modal. O resultado é apresentado na tabela abaixo:

Tabela 68 - 10 principais classificações ISIC do modal rodoviário considerando VMLE dólar com intervalos de tempos

Classificação ISIC	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)				
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
Indústria de Transformação - Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques	678,72	72.147,59	1,39	0,01	0,02	0,50	0,84
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios	439,44	215.249,45	19,20	0,02	0,02	0,90	18,26
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos químicos	361,62	180.612,98	2,94	0,05	0,02	1,23	1,64
Indústria de Transformação - Fabricação de máquinas e equipamentos n.c	311,78	31.096,58	2,50	0,04	0,03	1,16	1,28
Indústria de Transformação - Fabricação de papel e produtos de papel	159,70	132.738,25	2,41	0,11	0,01	0,50	1,79
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos de borracha e plásticos	155,60	35.650,02	2,26	0,04	0,02	0,89	1,31
Indústria de Transformação - Fabricação de equipamentos elétricos	105,18	12.360,19	2,39	0,05	0,02	1,14	1,18
Indústria de Transformação - Fabricação de metais básicos	98,48	55.377,09	2,10	0,09	0,02	0,83	1,16
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos metálicos fabricados, exceto máquinas e equipamentos	84,79	17.614,04	2,16	0,05	0,03	0,83	1,24
Agropecuária - Produção vegetal, animal e caça	71,54	67.619,45	6,75	0,07	0,02	1,36	5,30
Total geral[22]	**2.829,71**	**1.124.992,31**	**3,81**	**0,05**	**0,02**	**1,10**	**2,64**

Achado: Como é possível verificar na tabela acima, o tempo médio para se realizar o embarque no modal rodoviário apresenta o menor valor para a classificação "Indústria de Transformação - Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques", com 1 hora e 24 minutos. Do lado oposto, a classificação "Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios" é a que necessita de maior tempo para se concluir o processo, são necessárias 19 horas e 12 minutos, em média, para que o embarque ocorra.

22 Os somatórios de VMLE dólar, Peso Líquido (t) e intervalos de tempos para as classificações ISIC apresentadas na tabela não são os mesmos do total geral, haja vista que estas 10 ISIC representam 87,2% do VMLE dólar no período.

A seguir será apresentado detalhamento por unidade local da RFB para a classificação ISIC "Indústria de Transformação - Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques", a mais relevante em termos de valor no modal rodoviário, apresentam-se as unidades com valor superior a 100 mil dólares pois representam 99,9 % do valor no período.

Tabela 69 - Principais unidades de despacho do modal rodoviário para a classificação ISIC estudada com intervalos de tempos

Unidade local RFB	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)				
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a parametrização	da parametrização até o desembaraço	do desembaraço até o embarque
IRF - SÃO BORJA	416,63	43.113,78	1,03	0,02	0,03	0,20	0,78
ALF - URUGUAIANA	164,95	17.457,49	0,52	0,01	0,01	0,21	0,30
IRF - CHUÍ	31,51	3.230,23	3,17	0,01	0,01	2,94	0,21
ALF - FOZ DO IGUAÇU	24,00	2.889,15	2,21	0,03	0,03	0,80	1,35
ALF - CORUMBÁ	22,73	2.690,69	3,49	0,01	0,01	3,11	0,36
IRF SANTANA DO LIVRAMENTO	8,56	784,50	1,64	0,01	0,01	0,40	1,23
IRF PORTO MAUÁ	5,47	793,97	0,04	0,00	0,00	0,00	0,03
JAGUARÃO	1,55	246,98	0,81	0,04	0,01	0,17	0,59
ALF - MUNDO NOVO	1,12	386,91	0,06	0,00	0,00	0,00	0,06
IRF PORTO XAVIER	0,86	264,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01
IRF - GUAÍRA	0,60	139,33	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01
ASSIS BRASIL	0,22	42,52	0,02	0,00	0,00	0,00	0,02
BAGÉ	0,17	33,10	6,34	0,00	0,00	0,00	6,33
ALF - PONTA PORÃ	0,13	32,74	13,29	0,00	0,00	0,00	13,29
Total geral[23]	**678,72**	**72.147,59**	**1,39**	**0,01**	**0,02**	**0,50**	**0,84**

Achados:

- O tempo médio entre a entrada e o embarque variou de 1 minuto, o menor tempo, em IRF Porto Xavier, a 13 horas e 18 minutos, o maior tempo, em ALF - Ponta Porã.
- A etapa do processo que mais consumiu tempo foi entre o desembaraço e o embarque, com 5 minutos, em média, equivalentes a 60,84% do tempo necessário para a operação.
- Também há que se destacar que foi necessário apenas 1 minuto, ou seja, aproximadamente 1% do tempo, para que o exportador providenciasse a Apresentação da Carga para Despacho.
- Por fim, os órgãos públicos utilizaram cerca de 3 minutos, em média, para realizar os controles aduaneiro e administrativo. Esse tempo corresponde a 36,32% do tempo total da entrada ao embarque.

23 Os somatórios de VMLE dólar, Peso Líquido (t) e intervalos de tempos para as unidades apresentadas na tabela não são os mesmos do total geral, haja vista termos unidades com VMLE inferior a 100 mil dólares. As unidades apresentadas na tabela representam 99,9% do VMLE dólar no período.

Declarações com Embarque Antecipado

A segunda parte desta seção apresenta dados referentes às declarações de exportação com a situação especial de despacho de Embarque Antecipado. O quadro abaixo apresenta o resumo do tratamento dos dados com os mesmos *outliers* mencionados na Seção Dois, porém agregados por valor e peso:

Tabela 70 - Seções ISIC de exportações com embarque antecipado

Seção ISIC	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio
Agropecuária	14.493,54	27.490.650,47	494,77
Indústria de Transformação	6.219,88	10.687.490,38	417,57
Indústria Extrativa	3.716,39	36.479.079,53	661,39
Outros Produtos	49,26	220.333,09	656,22
Total geral	**24.479,08**	**74.877.553,47**	**462,80**

As exportações com embarque antecipado possuem maior representatividade na seção ISIC "Agropecuária", com 14,4 bilhões de dólares, correspondendo a 59,2% do valor no período estudado.

Além da aplicação dos critérios de *outliers*, 828 declarações foram excluídas da análise, representando 26,6% do valor, antes da apuração da "quantidade total" (quantitativo de DU-Es em estudo), tendo em vista possuírem os intervalos negativos entre a entrada da carga até o embarque. Esta situação demandará estudo apartado em momento oportuno para identificação do problema bem como das devidas recomendações.

O detalhamento da quantidade a ser estudada na sequência é apresentado na tabela com os 10 capítulos com maior valor e seus respectivos pesos e tempo médio entre a entrada e o embarque da carga. Esta seleção corresponde a aproximadamente 97,1% do valor das operações apuradas na "quantidade a ser estudada".

A seguir, serão esmiuçados os dados para o modal marítimo, o único modal com embarque antecipado no período estudado, apresentando a totalidade das classificações ISIC. O resultado é apresentado na tabela abaixo:

Tabela 71 - Exportações com embarque antecipado, modal marítimo, agregadas pela classificação ISIC

Classificação ISIC	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)			
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a autorização para embarque antecipado	da autorização para embarque antecipado até o embarque
Agropecuária - Produção vegetal, animal e caça	14.472,07	27.237.024,64	496,61	325,04	0,14	171,43
Indústria Extrativa - Extração de minerais metálicos	3.574,72	36.119.280,14	751,98	344,77	4,02	403,19
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos alimentícios	2.993,78	5.199.380,34	559,47	340,91	0,06	218,51
Indústria de Transformação - Fabricação de papel e produtos de papel	1.165,29	2.737.553,52	379,44	175,34	0,13	203,96
Indústria de Transformação - Fabricação de metais básicos	805,84	1.231.711,44	677,97	374,92	0,00	303,04
Indústria de Transformação - Fabricação de coque e produtos petrolíferos refinados	459,46	906.801,61	507,53	209,93	0,00	297,61
Indústria de Transformação - Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques	451,90	48.098,39	153,58	-26,89	0,10	180,37
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos químicos	305,92	339.970,14	672,43	431,06	0,04	241,33
Indústria Extrativa - Extração de petróleo bruto e gás natural	108,98	257.844,48	33,26	-148,04	0,00	181,29
Outros Produtos - Não classificado	49,26	220.333,09	656,22	249,79	0,00	406,43
Indústria de Transformação - Fabricação de madeira e de produtos de madeira e cortiça, exceto móveis; fabricação de artigos de palha e de cestaria	36,61	223.167,14	517,77	212,01	0,01	305,75
Indústria Extrativa - Extração de outros minerais	32,68	101.954,91	194,19	102,03	0,00	92,16
Agropecuária - Silvicultura e exploração madeireira	21,47	253.625,84	127,84	-270,28	0,00	398,12
Indústria de Transformação - Fabricação de produtos metálicos fabricados, exceto máquinas e equipamentos	1.05	807,82	582,59	176,95	0,00	405,64
Total geral	**24.479,08**	**74.877.553,47**	**462,80**	**260,47**	**0,22**	**202,11**

Achados:

- Da tabela acima, verifica-se que a classificação "Agropecuária - Produção vegetal, animal e caça" possui o maior valor, correspondendo a aproximadamente US$14,4 bilhões, bem como a segunda maior quantidade, correspondendo a 27,2 milhões de teladas.

- A classificação "Indústria Extrativa - Extração de minerais metálicos", embora esteja em segundo lugar em termos de valor, somando US$3,5 bilhões, é a que possui a maior quantidade exportada, somando 36,1 milhões de teladas exportadas.
- Como é possível verificar na tabela acima, o tempo médio para se realizar o embarque no modal marítimo apresenta o menor valor para a classificação ISIC "Indústria Extrativa - Extração de petróleo bruto e gás natural", com 33 horas e 15 minutos, em média. Do lado oposto, a classificação "Indústria Extrativa - Extração de minerais metálicos" é a que necessita de maior tempo para se concluir o processo, são necessárias 752 horas, em média, para que o embarque ocorra.

Como são muitas classificações ISIC para o modal, neste estudo, será apresentado detalhamento por unidade local da RFB para a classificação ISIC "Agropecuária - Produção vegetal, animal e caça", a mais relevante em termos de valor no modal marítimo.

Tabela 72 - Exportações com despacho antecipado, ISIC "agropecuária - produção vegetal, animal e caça", por Unidades de despacho

Unidade local RFB	VMLE (em milhões de dólares)	Peso Líquido (t)	Tempo Médio (horas)			
			da entrada no recinto até o embarque	da entrada no recinto até a apresentação da carga para o despacho	da apresentação da carga para o despacho até a autorização para embarque antecipado	da autorização para embarque antecipado até o embarque
PORTO DE SANTOS	5.628,88	10.414.740,60	414,53	255,48	0,14	158,90
ALF - BELÉM	1.835,16	3.333.575,45	445,15	288,93	0,47	155,75
IRF SÃO LUÍS	1.721,41	3.152.998,99	346,94	188,61	0,05	158,28
PORTO DE PARANAGUÁ	1.483,30	2.910.219,69	760,60	587,97	0,17	172,46
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	793,45	1.459.820,27	387,80	242,09	0,04	145,67
PORTO DE RIO GRANDE	772,59	1.777.309,17	871,30	658,81	0,03	212,45
SANTARÉM	642,70	1.174.647,81	295,08	78,31	0,00	216,77
PORTO DE MANAUS	594,61	1.104.557,57	300,48	43,33	0,01	257,15
ALF - SALVADOR	424,89	779.118,55	427,59	208,60	0,04	218,95
PORTO DE VITÓRIA	419,25	749.188,09	570,68	406,78	0,12	163,79
SANTANA	67,76	133.120,38	282,34	-61,06	0,00	343,39
IRF - IMBITUBA	58,73	179.600,12	695,02	394,40	0,00	300,62
ARACAJU	29,30	68.127,96	844,83	574,83	0,00	270,00
Total geral[24]	**14.472,07**	**27.237.024,64**	**496,61**	**325,04**	**0,14**	**171,43**

Achados:

- O tempo médio entre a entrada e o embarque variou de 282 horas e 20 minutos, o menor tempo, em Santana, e 871,3 horas, o maior tempo, no Porto de Rio Grande.
- A etapa do processo que mais consumiu tempo foi entre a entrada no recinto até a ACD, com 325 horas e 2 minutos, em média, equivalentes a 65,45% do tempo necessário para a operação.
- Também há que se destacar que foram necessárias 171 horas e 26 minutos, equivalentes a 34,52% do tempo para que, após a autorização de embarque antecipado, o efetivo embarque ocorresse.
- Por fim, os órgãos públicos utilizaram cerca de 8 minutos em média para realizar os controles aduaneiro e administrativo. Esse tempo corresponde a menos de 1% do tempo total da entrada da carga até o embarque.

24 Todas as unidades da RFB foram apresentadas logo o "Total geral" corresponde ao somatório das métricas da tabela.

5 - Operações de exportação com obrigatoriedade de LPCO.

Processos com licenciamento ou anuência

O tratamento administrativo refere-se a toda restrição, exigência ou controle administrativo de caráter não aduaneiro que incide sobre as operações de comércio exterior. Os órgãos com competência para exercer o tratamento administrativo contam com diferentes instrumentos e formas de atuação que podem impactar em maior ou menor medida na entrada ou saída das mercadorias no País. Contudo, a intervenção desses órgãos no fluxo logístico da carga deve ser proporcional ao grau de risco que a operação de comércio exterior e a mercadoria representam.

A escala mais branda de controle administrativo, aplicável às operações de menor risco, é o monitoramento que é realizado pelo órgão anuente em momento posterior ao embarque da carga para o exterior. Neste caso, o órgão dispensa a apresentação da licença uma vez que a obtenção de informações na declaração de exportação é suficiente para que o órgão exerça o controle administrativo

Os demais tratamentos administrativos requerem a emissão de licença, permissão, certificado ou outro documento por parte do órgão anuente responsável pelo controle, o qual dará amparo à declaração de exportação.

Cada LPCO pode ser classificado por abrangência, ou seja, pode ser utilizado em múltiplos embarques ou poderá ser vinculado a uma única declaração. Além disso, os LPCO dividem-se entre aqueles cuja ausência na declaração impedem ou não o embarque da mercadoria. Neste caso, menos restritivo, o vínculo do LPCO à DUE pode ser realizado após a saída da carga do País.

Impacto do LPCO no tempo de liberação da carga

O novo processo de exportação permite o paralelismo do controle aduaneiro (do registro até a averbação da DU-E), administrativo (do registro ao deferimento do LPCO) e de carga (da recepção até o embarque da carga). No momento em que a carga é recepcionada no local indicado na DU-E para a realização do despacho aduaneiro, ocorre o evento de Apresentação da Carga para Despacho. Este evento é automático no sistema e desencadeia a atuação simultânea dos módulos de gerenciamento de riscos (GR) e tratamento administrativo (TA). Após esses eventos, o cenário mais comum é a liberação instantânea do embarque da carga para o exterior logo após o desembaraço da DU-E. Contudo, há cenários em que a situação do tratamento administrativo fica pendente e a carga somente é liberada após a resolução da pendência. Nesse caso é necessário vincular todas as licenças requeridas (LPCO) para sanar a pendência de controle administrativo impeditivo de embarque nessa DU-E.

Para medir corretamente a interferência do controle administrativo na logística da carga, é preciso ter em conta que a pendência administrativa pode estar associada à ausência de deferimento de um LPCO (ação de responsabilidade do anuente) ou à ausência de vínculo de um LPCO já deferido à declaração (ação de responsabilidade do exportador).

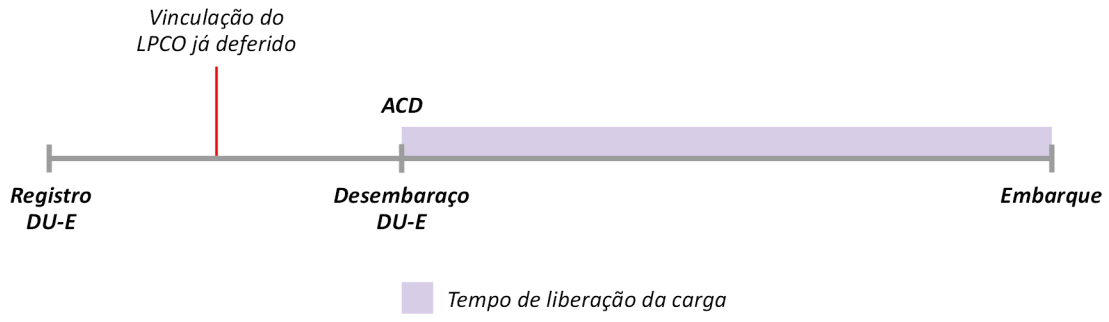
Ainda, a contagem desse tempo deve levar em consideração que uma única declaração pode ter diversos LPCO associados, com tempos de deferimentos distintos. Para efeitos deste estudo, considerou-se, para cada uma das 282.485 DU-Es analisadas, que o tempo do controle administrativo seria o tempo decorrido entre a ACD e o último evento com LPCO associado (último deferimento ou último vínculo, o que ocorrer mais tardiamente).

A seguir serão apresentados os cenários para as exportações sujeitas a controle administrativo:

1 - Controle administrativo sem impacto na logística

Neste cenário, todos os LPCO requeridos para a exportação são deferidos e vinculados à DU-E previamente à chegada da carga no local de despacho aduaneiro. Assim, logo após o evento ACD, a DU-E é desembaraçada, pois não há pendências de tratamento administrativo.

Figura 10 - Fluxo do controle administrativo sem impacto na logística

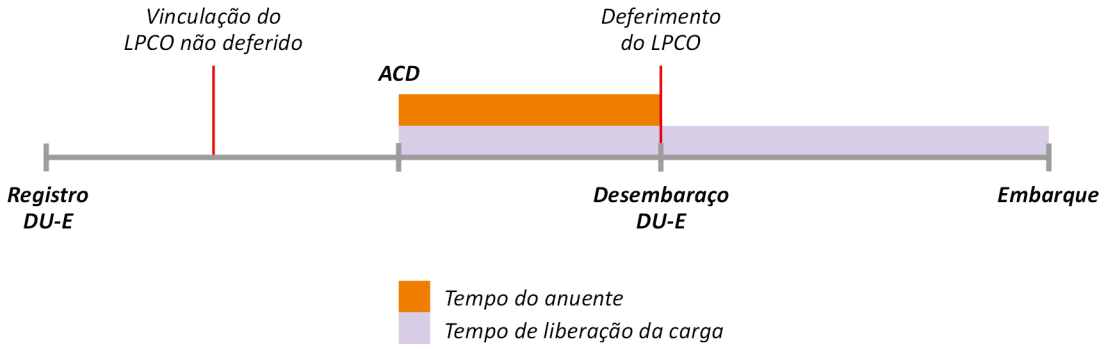


2 - Controle administrativo com interferência na logística - Pendência de deferimento do LPCO

Neste cenário, a emissão da licença impacta nos tempos de liberação da carga pois, no momento de sua chegada no local designado para o despacho aduaneiro, a DU-E não é desembaraçada em razão da existência de pendência relativa ao controle administrativo em virtude de não terem sido deferidos todos os LPCO requeridos para a operação. Para as exportações em que o desembaraço fica aguardando a resolução de pendência administrativa, a carga é selecionada para o canal laranja-anuente.

O processo de exportação permite que o exportador vincule à DU-E pedidos de LPCO que ainda não estão deferidos, contudo, a liberação da carga para embarque ao exterior somente ocorrerá após o deferimento desse LPCO. O tempo necessário para deferir o último LPCO de uma DU-E é contabilizado como tempo do anuente.

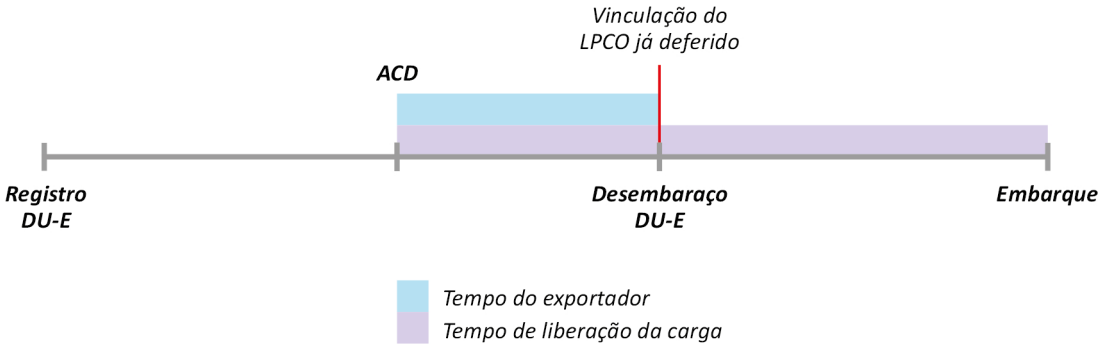
Figura 11 - Fluxo do controle administrativo com pendência de deferimento de LPCO



3 - Controle administrativo com interferência na logística - Pendência de vinculação de LPCO à DU-E

Há situações em que o exportador não realiza a vinculação de LPCO impeditivo ao embarque antes da ACD. Neste caso, o último evento que falta para sanar a pendência no controle administrativo é a vinculação do LPCO à DU-E, pois a licença já estava deferida. Logo após essa vinculação a carga é liberada para o embarque.

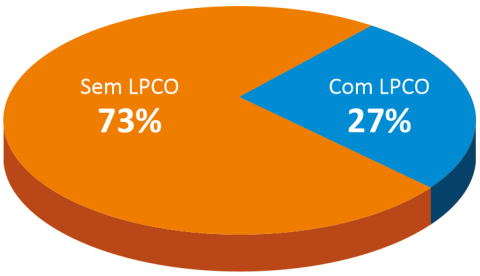
Figura 12 - Fluxo do controle administrativo com pendência de vinculação de LPCO à DU-E



Análise dos quantitativos estudados para emissão de LPCO

Nas operações realizadas no período de março a abril de 2023, objeto deste estudo, foram registradas 282.485 DU-Es (descontados os *outliers* e incluídas as declarações com situação especial de despacho com embarque antecipado). Dentre essas, 74.876 declarações necessitaram de ao menos um LPCO para a liberação da carga, o que representa 27% do total das operações nesse período. Esse universo contempla a utilização de 76.021 LPCO.

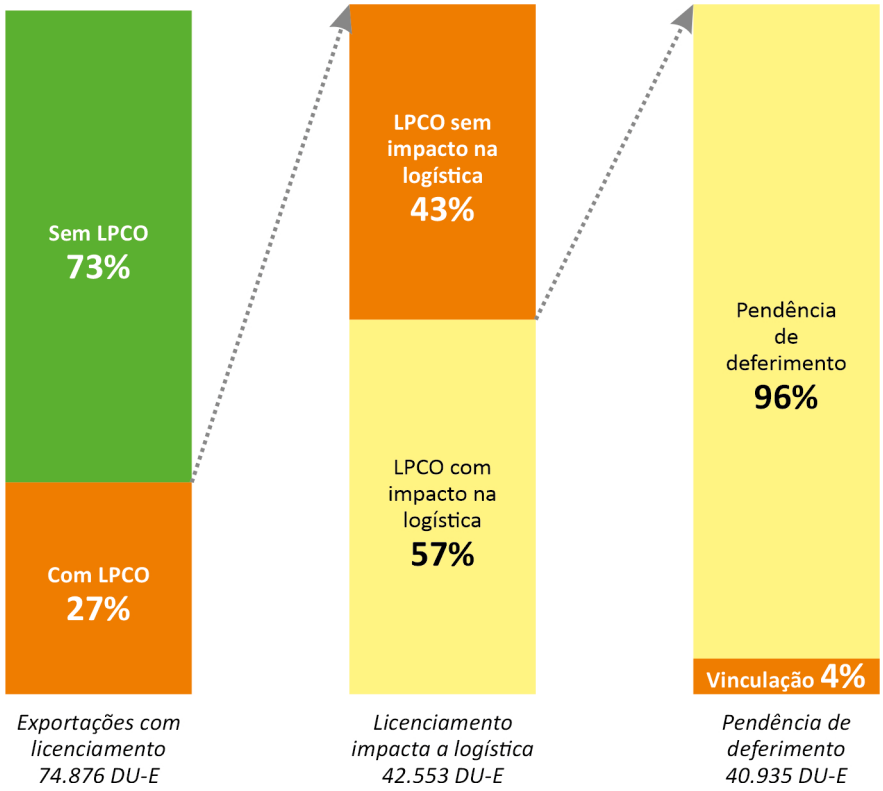
Gráfico 1 - Operações de exportação com LPCO impeditivo de embarque



Momento do licenciamento – Antes ou depois da apresentação da carga para despacho

Dentre as operações sujeitas ao controle administrativo impeditivo de embarque, para 43% das DU-Es não houve impacto pelo licenciamento na logística da carga, pois todos os LPCO requeridos na declaração foram deferidos e vinculados antes da ACD, ao passo que, para 57% das exportações o licenciamento afetou diretamente o tempo total para a liberação da carga.

Figura 13 - Visão do impacto de LPCO no fluxo de exportação



A tabela abaixo indica o tempo médio entre o momento da apresentação da carga para despacho e a resolução da pendência de controle administrativo, estratificada por tipo de pendência.

Tabela 73 - Tempo médio por pendência de LPCO que impacta na logística

Tipo de impacto	Qtde DU-Es afetadas	Tempo médio do ACD até a pendência (horas)
Pendência de deferimento	40.935	68,37
Pendência de vínculo	1.618	609,72
Total	**42.553**	**88,96**

Achado:

- O tempo médio encontrado de 609 horas e 43 minutos, quando ocorre pendência de vínculo, é impacto porque, nas operações com situação especial de despacho embarque antecipado, a retificação[25] feita para inclusão da Nota Fiscal Eletrônica de exportação envolve o reprocessamento do vínculo do LPCO com a DU-E. Isso acaba distorcendo os dados de impacto do LPCO por motivo de vínculo tardio. Aliado a isso, a maioria do quantitativo apresentado na Tabela 73 envolve operação de "Embarque Antecipado". Com efeito, foram identificados apenas 397 DU-Es em que o atraso na vinculação do LPCO à declaração foi o principal causador de impacto na logística da carga.

A tabela abaixo mostra os tempos médios calculados entre a apresentação da carga para despacho e o deferimento do último LPCO que ficou pendente na exportação, por órgão anuente responsável e por modelo de documento.

Tabela 74 - Tempo médio da pendência de deferimento

Órgão	Nome do LPCO	Qtde. DU-E	Tempo médio (h)
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Animal	27.529	18,8
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal	10.420	133,4
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal - Embarque Antecipado	1.462	495,1
MAPA	Certificação para café em grãos	884	84,2
Ibama	Licença de exportação de madeiras de espécies nativas	221	271,1
Ibama	Licença de Exportação de Peixes Águas Continentais	149	1,4
DFPC	Lista NCM Faixa Vermelha - DFPC/Exército	74	107,2
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal - Castanhas e Amendoins com destino à União Europeia	57	118,7
MCTI	LPCO da Área Nuclear, Mísseis e Biológica	40	109,9
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Animal - Embarque antecipado	33	298,8
MCTI	Licença da Área Química - MCTI	17	62,8
Ibama	Licença de Exportação de Peixes de Águas Marinhas	14	0,6
ANP	Tratamento Administrativo da Agência Nacional de Petróleo - ANP	10	17
Ibama	Licença de exportação de espécimes, produtos e subprodutos da FAUNA silvestre brasileira e exótica, Cites ou não Cites	9	33,7
MIN.DEFESA	Pedido de Exportação - Produtos de Defesa	6	36
Ibama	Licença de exportação de espécimes, produtos e subprodutos da FLORA silvestre brasileira e exótica dos anexos da Cites	2	60,9
PF	Licença Não-Restritiva	2	30,9
CNEN	Licença de Exportação Mineral - CNEN	2	163,5
ANVISA	Autorização Especial (AE) - Anvisa	1	200,9
DFPC	Lista NCM Faixa Verde - DFPC/Exército	1	231,6
DFPC	Lista NCM Faixa Amarela - DFPC/Exército	1	43,6
CNEN	Licença de Exportação de Fontes de Radiação - CNEN	1	7,4
Total		**40.935**	**68,37**

Achados:

- Verificou-se que, 98,66% de todos os LPCO que geraram pendência do controle administrativo são certificados sanitários ou fitossanitários do MAPA para os quais a inspeção física é necessária para o deferimento;
- Das 27.529 operações que ficaram aguardando a emissão da Certificação para Produtos de Origem Animal, em 18.839 (69%) o deferimento do LPCO ocorreu até 2 horas após a ACD;

25 A retificação é realizada para ajustar as quantidades informadas na DU-E de acordo com a quantidade que efetivamente embarcou. Nessa etapa ocorre uma validação do LPCO com os novos dados da DU-E. Eventualmente, nesse processamento das informações pode ser atribuída uma nova data de vinculação do LPCO com a DU-E.

- O menor tempo médio encontrado é referente a licenças do Ibama para exportação de peixes de água marinha e água continental, os quais são exportados vivos.

A tabela abaixo mostra os tempos médios calculados entre a apresentação da carga para despacho e a vinculação do LPCO na DU-E em todos os casos em que o vínculo do LPCO interferiu na logística da carga. Nesses casos, o deferimento do LPCO ocorreu antes da vinculação do LPCO à DU-E. Pelas razões mencionadas anteriormente, são consideradas nesse recorte apenas as DU-E sem situação especial de despacho.

Tabela 75 - Tempo médio (em horas) da pendência de vinculação

Órgão	Nome do LPCO	Qtde. DU-E	Tempo médio
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Animal	240	50,8
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal	74	393,6
MAPA	Certificação para café em grãos	31	107,6
Ibama	Licença de exportação de madeiras de espécies nativas	9	32
MCT	LPCO da Área Nuclear, Mísseis e Biológica	7	169,1
MIN.DEFESA	Pedido de Exportação - Produtos de Defesa	6	97,7
DFPC	Lista NCM Faixa Vermelha - DFPC/Exército	6	64,9
MCT	Licença da Área Química - MCTIC	5	23,2
ANP	Tratamento Administrativo da Agência Nacional de Petróleo - ANP	5	4,6
PF	Licença Não-Restritiva	3	33,2
Ibama	Licença de Exportação de Peixes Águas Continentais	3	3,8
Ibama	Licença de exportação de espécimes, produtos e subprodutos da FLORA silvestre brasileira e exótica dos anexos da Cites	2	2,5
ANVISA	Autorização Especial (AE) - Anvisa	1	363,3
MAPA	Controle sanitário de pimenta-do-reino	1	42,5
Ibama	Licença de exportação de substâncias que destroem a Camada de Ozônio (Protocolo de Montreal)	1	0
DFPC	Lista NCM Faixa Verde - DFPC/Exército	1	1,4
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal - Castanhas e Amendoins com destino à União Europeia	1	398,2
ANVISA	Registro de Medicamento na Anvisa / AFEX - Autorização de Fabricação para Fim Exclusivo de Exportação / Registro no MAPA	1	64,9
Total		**397**	**121,48**

Achado:

- O quantitativo indicado representa menos de 1% dos casos em que o controle administrativo interferiu nos tempos para liberação da carga. É importante ressaltar que, embora pouco representativa, trata-se de uma situação que poderia ser evitada com a vinculação do LPCO à DU-E antes mesmo do deferimento.

Controle administrativo – inspeção física

A atuação dos órgãos de controle administrativo pode ou não depender de inspeção física da mercadoria. Atualmente, as operações passíveis desse nível de controle são aquelas sujeitas aos tratamentos administrativos do MAPA, do Ibama e da DFPC do Comando do Exército ("Licença de Produtos da Faixa Vermelha").

Na exportação, a inspeção física da mercadoria efetuada pelos órgãos anuentes está associada à exigência de um LPCO na operação. Com efeito, isso traz um vínculo do procedimento de licenciamento ao processo de inspeção, o que não é necessário em todos os casos.

Pode-se constatar que o processo de inspeção física da mercadoria é o principal responsável pela maioria das pendências do controle administrativo que impactaram na logística da carga.

A tabela a seguir indica o quantitativo total de LPCO obrigatórios utilizados nas declarações de exportação embarcadas em março e abril, classificados dentre aqueles passíveis ou não de inspeção física.

Tabela 76 - Quantitativo de LPCO emitidos

LPCO emitidos	Quantidade LPCO	Percentual
Passíveis de inspeção física	74.815	98,40%
Sem inspeção física	1.206	1,60%
Total	**76.021**	**100%**

Achado:

- Os Tratamentos Administrativos na exportação que tornam a operação passível de inspeção física têm alta predominância dentre os casos de LPCO obrigatório (98,4%).

Quantitativo de operações com LPCO por canal

As operações que ficam pendentes de tratamento administrativo após a apresentação da carga para despacho são parametrizadas em canal laranja. Foram apuradas 30.496 declarações, ou seja, 40% do total das operações que requerem LPCO. Em alguns destes casos, o deferimento do LPCO fica condicionado não só à análise documental, mas também depende da conclusão da inspeção física da mercadoria. Há também os casos em que o LPCO já estava deferido, mas ainda não tinha sido vinculado.

Para definição do critério de impacto do controle administrativo no logística da carga, foi estabelecida uma margem de tolerância para que os tempos de comunicação entre os sistemas, quando muito breves, não interfiram na classificação das operações como impactantes na logística.

Mais especificamente, essa regra aplica-se ao MAPA e ao Ibama, nos casos em que o deferimento ocorre apenas após a vinculação do LPCO à DU-E. A varredura de novas operações pelos sistemas desses dois órgãos ocorre periodicamente em um intervalo de poucos minutos. Contudo, em muitos casos, o deferimento do LPCO, apesar de automático, é informado instantes após a parametrização "laranja" para a operação. Com a margem de tolerância, esses casos são classificados como aqueles que não impactam a logística da carga (em virtude do controle administrativo).

A referida margem de tolerância foi estipulada em 5 minutos dado que este é o intervalo de tempo em que o sistema do MAPA busca novas operações.

As operações em canal "verde" com interferência do controle administrativo na logística da carga (10.593) são aquelas que requerem a emissão de um certificado fitossanitário para Produtos de Origem Vegetal. Nesses casos, o exportador aguarda a emissão do certificado para embarcar a carga.

As operações em canal "laranja" classificadas como "sem impacto do LPCO na logística" (1.378) refletem a situação mencionada anteriormente, na qual há uma margem de tolerância para as operações deferidas automaticamente logo em seguida ao momento do ACD.

Tabela 77 - Quantitativo de DU-e por canal de conferência e impacto na carga

Canal	Requer LPCO Obrigatório para Embarque		Não requer LPCO obrigatório	Total
	Impactou logística	Não impactou logística		
verde	10.593	30.736	200.713	242.042
laranja	28.984	1.378	854	31.216
vermelho	258	208	1.492	1.958
Total	**39.835**	**32.322**	**203.059**	**275.216**

Achados:

- Há um quantitativo significativo de operações parametrizadas em canal verde que na prática tem a sua logística sofrendo interferência no controle administrativo.
- 98% das operações com impacto do controle administrativo em canal laranja são do MAPA (28.403 de um total de 28.984). O Ibama ocupa a segunda posição com 396 DU-Es.
- Dentre as exportações com canal vermelho e impacto do controle administrativo na logística, tem-se 11 declarações com atuação do Ibama, 1 da DFPC e 227 do MAPA.
- A representatividade das operações em canal "vermelho" dentre as que requerem LPCO obrigatório para embarque, 0,65%, é muito próxima daquela observada no universo de todas as operações analisadas: 0,71%.

  Apenas 1% das operações sujeitas a licenciamento foram parametrizadas no canal vermelho pela RFB.

Utilização de LPCO em múltiplas operações

A regra geral é a emissão de licenças que sejam válidas para mais de uma declaração única de exportação, observado, de forma combinada ou não, o limite do prazo, da quantidade ou do valor estabelecido na licença ou autorização.

Esta facilidade só foi possível com o aprimoramento do sistema de licenciamento de exportação por meio do LPCO. Assim, os órgãos anuentes ajustaram seus normativos e simplificaram os processos de trabalho, para eliminar a necessidade de conferir as licenças a cada operação. Esse processo gera economia de tempo e recursos também para as empresas quando aproveitam a mesma licença que já foi emitida para amparar vários embarques.

Cabe mencionar que nem todas as licenças permitem a reutilização, seja por característica da mercadoria autorizada (maior risco ou condições físicas que obrigam ser embarcadas em sua totalidade) ou mesmo por questões relacionadas a acordos internacionais que demandam o controle a cada operação.

Tabela 78 - Quantitativo de LPCO que permitem ou não múltiplos embarques

Situação LPCO	Quantidade	Percentual
LPCO que permitem utilização em múltiplos embarques	15.496	20,3%
LPCO utilizados em único embarque	60.525	79,7%
Total de LPCO impeditivos emitidos	**76.021**	**100%**

A tabela abaixo retrata o comparativo entre a quantidade total de licenças obrigatórias emitidas, com potencial para amparar múltiplos embarques (15.496) e o total dessas licenças que foram efetivamente utilizadas em mais de um embarque (771).

Tabela 79 - Quantitativo de LPCO para múltiplos embarques

Órgão anuente	Utilizados em único embarque	LPCO utilizados em mais de um embarque		Total de LPCO que permitem múltiplos embarques
		Quantidade	% do total	
ANP	422	65	13,3%	487
ANVISA	28	9	24,3%	37
DECEX	173	39	18,4%	212
DFPC	25	1	3,8%	26
PF	65	5	7,1%	70
MAPA	13.684	651	4,5%	14.335
MCTI	93	1	1,1%	94
MD	235	0	0,0%	235
Total	**14.725**	**771**	**5,0%**	**15.496**

Achados:

- No período deste estudo, março e abril, foi verificado que 5% dos LPCO com essa caraterística foram efetivamente empregados em mais de um embarque.
- No caso dos LPCO do Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX), cabe informar que são emitidos de ofício para uma única empresa ou para um conjunto de empresas. São empregados no controle de utilização de cotas de exportação. Apesar de todos serem válidos para múltiplos embarques, apenas 18% já foram efetivamente utilizados em mais de uma operação. O prazo de validade desses LPCO acompanha o respectivo período da cota controlada. Considerando que a validade desses LPCO é maior que o período deste TRS, é esperado que as empresas continuem utilizando essas licenças até esgotar o saldo ou o prazo estipulado na referida cota.

Foi observado no período analisado neste estudo que um único LPCO da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) amparou 240 DU-Es.

SEÇÃO QUATRO: análise específica de licenciamento dos anuentes

Esta seção contempla análise mais abrangente do tratamento administrativo aplicado nas exportações, tomando como base o período de julho de 2022 a junho de 2023. Neste universo analisado foi aplicado o mesmo critério de exclusão de *outliers*, qual seja, o método de Tukey adaptado com fator de multiplicação do IQR igual a 3 e limite superior por meio da fórmula Q3+3*IQR. A variável de referência para aplicação do método foi o tempo médio para deferimento. A aplicação do método foi utilizada no universo de cada modelo de LPCO.

Conforme já foi mencionado, há diferentes formas de atuação dos órgãos anuentes. Nas operações de menor risco, o órgão anuente pode exercer o controle posterior ao embarque da mercadoria utilizando ferramentas de extração dos dados das operações para gerar relatórios gerenciais.

Nos 12 meses entre julho de 2022 e junho de 2023, verificou-se que 12.128 DU-Es estiveram sujeitas ao tratamento de monitoramento, ou seja, sem a necessidade de apresentação de um documento LPCO para o desembaraço. Nessa situação os órgãos realizaram o seu controle a posteriori, utilizando como base os dados da operação.

Tabela 80 - Quantidade de operações com análise a posteriori

Órgão	Qtde DU-E	VMLE (em milhões de dólares)
Ibama	11.414	796
MD	682	148
ANEEL	17	660
ANVISA	15	0,01
Total	**12.128**	**1.604**

* Dados relativos ao período de julho de 2022 a junho de 2023

A tabela abaixo traz a listagem de todos os controles administrativos efetuados por meio da exigência de LPCO na exportação. Atualmente existem 44 modelos que são obrigatórios e 12 modelos que não são obrigatórios para o embarque da mercadoria, assim como 32 modelos de LPCO são válidos para múltiplos embarques e 24 modelos válidos apenas para um embarque. Os dados foram extraídos com base em junho de 2023.

Tabela 81 - Modelos de LPCO

Órgão anuente	Nome do modelo LPCO	Impede o desembaraço	Válido para mais de uma operação	Requer Taxa
ABGF	Seguro de Crédito à Exportação - Defesa e Garantias (Pré-Embarque)	Não	Sim	Não
ABGF	Seguro de Crédito à Exportação (Pós Embarque)	Não	Sim	Não
ANP	Licença de Exportação - ANP	Sim	Sim	Não
ANVISA	Registro de Medicamento na Anvisa / AFEX Autorização de Fabricação para Fim Exclusivo de Exportação	Sim	Sim	Sim
ANVISA	Autorização de Exportação (AEX) - Anvisa	Sim	Não	Sim
ANVISA	Autorização Especial (AE) - Anvisa	Sim	Sim	Sim
ANVISA	Terapias Avançadas	Sim	Não	Sim
ANVISA	Sangue e hemocomponentes	Sim	Não	Sim

BB	Proex Financiamento - BB	Não	Sim	Não
BB	Proex Equalização - BB	Não	Sim	Não
BNDES	LPCO Financiamento RCE - BNDES	Não	Sim	Não
CNEN	Licença de Exportação Mineral - CNEN	Sim	Não	Não
CNEN	Licença de Exportação de Fontes de Radiação - CNEN	Sim	Não	Não
CNEN	Licença de Exportação de Equipamentos Emissores de Radiação - CNEN	Sim	Não	Não
DECEX	Cota Frango Performance	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Hilt	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Frango FIFO	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota açúcar	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Leite - Colômbia	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Colômbia - Veículos Automotores (VCR = 35%)	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Colômbia - Veículos Automotores (VCR = 50%)	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Veículos Argentina ACE 14, ICR=35%, ART. 9º	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Veículos Argentina ACE 14, ICR=35%, ART. 10	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Veículos Paraguai ACE 74, ICR=35%, art. 8º	Sim	Sim	Não
DECEX	Cota Veículos Paraguai ACE 74, ICR=35%, art. 9º	Sim	Sim	Não
DECEX	Certificado de origem digital frango - Reino Unido	Não	Não	Não
DECEX	Certificado de origem digital frango - União Europeia	Não	Não	Não
DFPC	Licença de Produtos da Faixa Verde	Sim	Sim	Sim
DFPC	Licença de Produtos da Faixa Amarela	Sim	Não	Sim
DFPC	Licença de Produtos da Faixa Vermelha	Sim	Não	Sim
DFPC	Autorização de produtos controlados pelo Exército para provisões de bordo	Sim	Sim	Sim
ANM	Certificado Processo Kimberley - DNPM/ANM	Sim	Não	Não
PF	Licença Restritiva	Sim	Não	Não
PF	Licença Não-Restritiva Lista VII	Sim	Sim	Não
PF	Licença Não-Restritiva	Sim	Sim	Não
Ibama	Licença de Exportação de Peixes Águas Continentais	Sim	Não	Sim
Ibama	Licença de Exportação de Peixes de Águas Marinhas	Sim	Não	Sim
Ibama	Licença de Exportação de tora, madeira acima de 250mm de espessura e de lenha, de espécies nativas	Sim	Não	Sim
Ibama	Licença de exportação de substâncias que destroem a Camada de Ozônio (Protocolo de Montreal)	Sim	Não	Não
Ibama	Espécimes, produtos e subprodutos da flora silvestre brasileira e exótica dos anexos da Cites	Sim	Não	Sim
Ibama	Espécimes, produtos e subprodutos da fauna silvestre brasileira e exótica, Cites ou não Cites	Sim	Não	Sim
Ibama	Licença de exportação de carvão vegetal de espécies nativas	Sim	Não	Sim
Ibama	Licença de exportação de madeiras de espécies nativas	Sim	Não	Sim
Ibama	Espécimes, produtos e subprodutos de tubarão e cação	Sim	Não	Sim
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Animal	Sim	Não	Não
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Animal - Embarque antecipado	Não	Não	Não
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal - Castanhas e Amendoins com destino à União Europeia	Sim	Sim	Não
MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal - Embarque Antecipado	Não	Sim	Não

MAPA	Certificação para Produtos de Origem Vegetal	Não	Sim	Não
MAPA	Comércio Fronteiriço e Remessa Expressa (DRE) - Certificação para Produtos de Origem Vegetal	Não	Sim	Não
MAPA	E-Phyto	Não	Sim	Não
MAPA	Certificação para café em grãos	Sim	Sim	Não
MAPA	Certificado Sanitário Vegetal – CSIV	Sim	Sim	Não
MCTI	Licença de Exportação - Área Química	Sim	Não	Não
MCTI	Licença de Exportação - Área Nuclear, Mísseis e Biológica	Sim	Sim	Não
MIN. DEFESA	Pedido de Exportação - Produtos de Defesa	Sim	Sim	Não

Tempos de análise dos licenciamentos

Nesta seção são tratados os tempos para o licenciamento dos órgãos anuentes com maior participação na emissão de licenças na exportação. O escopo trata dos LPCO que foram deferidos ou indeferidos no período de julho de 2022 a junho de 2023. Neste período foram analisados 459.564 LPCO (descontados os *outliers*).

Na tabela abaixo, os tempos médios são medidos em horas. O tempo médio total trata desde o registro até o deferimento ou indeferimento do LPCO. O tempo de análise do órgão retrata o tempo líquido que o órgão consumiu para analisar a operação, descontado o tempo que o órgão ficou aguardando ação do exportador para dar continuidade em sua análise. O tempo do exportador, por sua vez, retrata o tempo despendido para o pagamento e compensação de taxas, o cumprimento de exigências ou a disponibilização da carga para inspeção física, nos casos em que se aplica

Tabela 82 - Tempo médio (em horas) de deferimento por órgão

Órgão Anuente	Quantidade de LPCO	Tempo médio total para análise do LPCO	Tempo médio de análise do órgão (líquido)	Tempo médio do exportador
MAPA	457.080	57,89	52,53	5,36
Ibama	9.517	457,45	234,05	223,4
BB	8.932	269,72	263,82	5,9
DFPC	4.124	235,65	231,19	4,46
ANP	3.427	6,66	6,66	0
MIN. DEFESA	2.154	14,1	13,74	0,37
PF	1.696	45,89	45,77	0,11
MCTI	1.454	64,91	59,42	5,5
CNEN	619	251,94	251,24	0,71
ANVISA	580	134,6	128,33	6,26
DECEX	426	0,5	0,5	0
BNDES	124	74,27	74,09	0,18
ANM	36	1,93	1,93	0
Tempo médio geral	**490.169**	**70,72**	**61,21**	**0,23**

Achados:

- Cerca de 93% dos LPCO emitidos foram de responsabilidade do MAPA;
- A maior parcela de tempo necessário para um LPCO é de responsabilidade do órgão de controle administrativo, com 86,5% do tempo médio total;
- O Ibama é o órgão que necessita de mais tempo para emitir um LPCO, são necessárias 457 horas. Cabe ressaltar que, desse tempo, aproximadamente a metade é consumida pelo exportador.

Análise por órgão de controle administrativo

Este tópico trata de informações do processo de controle administrativo do MAPA, haja vista deter a maior participação na emissão de licenças, permissões, certificados e outros documentos na exportação.

MAPA

O Ministério da Agricultura e Pecuária é o órgão responsável pela emissão da maioria dos LPCO no período considerado. Essa posição de destaque é explicada pela natureza de sua competência para atestar a qualidade de produtos tais como carnes, milho, soja, café entre outros que são exportados em grande volume pelo Brasil. O órgão emite certificados sanitários ou fitossanitários para atender as exigências dos Países de destino, de acordo com os critérios definidos em acordos internacionais.

No LPCO constam informações específicas para a emissão dos certificados e na DU-E as informações da operação. O MAPA recebe os dados desses dois documentos por meio de integração de sistema e aplica critérios de gerenciamento de riscos nas operações para o tratamento automatizado das operações.

Tabela 83 - Modelos de LPCO do MAPA

Código do modelo	Nome do modelo LPCO	Tipo de LPCO
E00061	Certificação para Produtos de Origem Animal	Certificado
E00072	Certificação para Produtos de Origem Animal - Embarque antecipado	Certificado
E00091	Certificação para Produtos de Origem Vegetal - Castanhas e Amendoins com destino à União Europeia	Certificado
E00104	Certificação para Produtos de Origem Vegetal - Embarque Antecipado	Certificado
E00105	Certificação para Produtos de Origem Vegetal	Certificado
E00106	Comércio Fronteiriço e Remessa Expressa (DRE) - Certificação para Produtos de Origem Vegetal	Certificado
E00121	Certificação para café em grãos	Certificado
E00124	Certificado Sanitário Vegetal – CSIV	Certificado

Tempo médio para liberação de cargas na exportação, em horas (tempo médio considerando apenas o período entre registro e deferimento do LPCO).

Tabela 84 - Tempos médios para emissão de LPCO por modelo - MAPA (tempo médio em horas)

Modelo	Tempo médio deferimento total	Tempo do órgão anuente	Tempo do exportador	Quantidade de LPCO	Percentual (%)
MAPA_E00104	459,27	15,67	443,59	10.518	2,30%
MAPA_E00072	351,05	86,58	264,47	179	0,04%
MAPA_E00091	263,07	127,41	135,66	1.571	0,34%
MAPA_E00105	193,23	9,34	183,88	98485	21,55%
MAPA_E00121	139,20	66,80	72,39	10.311	2,26%
MAPA_E00124	77,35	77,28	0,072	80	0,02%
MAPA_E00106	33,59	2,20	31,39	7.065	1,55%
MAPA_E00061	1,35	1,33	0,019	328.871	71,95%

Como pode ser observado nos dados apresentados, existem 8 modelos distintos de LPCO para exportação criados a pedido do MAPA. Os modelos foram criados em função do tipo de produto, da natureza da operação ou do atendimento de condições especiais. Neste contexto é possível observar diferenças significativas no tempo de liberação de cargas entre os diferentes LPCO.

Considerando apenas os LPCO objeto do presente estudo, observa-se que quase 72% do total de LPCO registrados, cujo anuente é o MAPA, foram solicitados para Certificação de Produtos de Origem Animal (E00061). Nessa operação especificamente, as cargas já chegam ao recinto aduaneiro de despacho/embarque, em sua imensa maioria, devidamente certificadas e lacradas, o que justifica o fato de o tempo necessário ao despacho ser consideravelmente mais baixo que para as demais operações.

No sentido oposto, as operações para Certificação de Produtos de Origem Vegetal com Embarque Antecipado (E00104) apresentaram o maior tempo para despacho entre todas as operações. Levando-se em conta apenas o tempo entre o registro e deferimento do LPCO, foram mais de 19 dias (459 horas e 16 minutos), em média, para a conclusão do processo. O modelo em questão é principalmente utilizado para a certificação de granéis (ex.: soja e milho). Em geral, os LPCO para essas operações são registrados bem antes da chegada da embarcação que efetuará o transporte, quando as cargas que comporão o embarque começam a chegar ao recinto aduaneiro. Como a carga chega de forma fracionada, e a operação de carregamento da embarcação pode levar alguns dias, sendo que o deferimento só é possível após a finalização do carregamento quando se conhece o peso total embarcado, todo o processo acaba sendo mais demorado, aumentando o tempo para liberação da partida.

O Sistema de Informações Gerenciais do Trânsito Internacional de Produtos Agropecuários em sua versão 3 (SIGVIG 3.0)[26] que atua no controle das exportações sob anuência do MAPA foi desenvolvido em 2018. Naquele momento, parte da integração hoje disponível com o PUCOMEX não existia e, portanto, o sistema de controle do órgão ainda não aproveitava todas as facilidades de comunicação com o PUCOMEX, o que certamente traria vantagens no tempo de liberação. O MAPA vem trabalhando no desenvolvimento de novas ferramentas, que visam, quando prontas, a substituir gradativamente o SIGVIG 3.0. Notadamente nas operações de exportação serão implementadas melhorias na comunicação com o PUCOMEX, mas também a possibilidade da troca eletrônica de certificados diretamente com os países importadores, dispensando, em grande parte dos casos, a emissão desses documentos em papel e o consequente envio ao destino.

É evidente, como pode ser visto pelo volume das exportações controladas pelo MAPA, que há a necessidade de automatizar processos e cada vez mais se utilizar do gerenciamento de riscos na tomada de decisão. Com um volume de operações crescentes e considerando o quadro atual de servidores, resta clara a necessidade de aprimorar os sistemas e controles efetuados pelo MAPA. A disponibilização de novas ferramentas tornará mais ágeis, simplificadas e seguras as operações de comércio exterior tornando os produtos nacionais mais competitivos.

A realização da inspeção física e consequente certificação ainda no ambiente de produção (certificação na origem), como ocorre para as mercadorias amparadas pelo modelo de LPCO E00061 (produtos de origem animal), reduzem drasticamente o tempo médio para a liberação da mercadoria já que dispensam, em sua grande maioria, controles adicionais pelo anuente no momento da chegada ao recinto aduaneiro. Conforme o esperado, as operações de exportação de cereais a granel (LPCO modelo E00104) foram as que tiveram o maior tempo médio para deferimento, isso ocorre em função da complexidade logística envolvida (a carga chega ao recinto aduaneiro de forma fracionada com a nota fiscal de remessa), ao fato de estar sujeita às intempéries durante o carregamento e ao congestionamento de embarcações durante o período da safra, e ainda porque os dados finais da mercadoria (peso líquido) só são conhecidos após a finalização da operação de carga.

26 SIGVIG 3.0 é o sistema utilizado pelo MAPA para gerenciamento e controle das operações, buscando dados da DU-E e LPCO e aplicando critérios de gerenciamento de riscos.

RECEITA
FEDERAL

SEÇÃO CINCO: conclusão e recomendações

Há cinco anos, o processo de exportação passou por uma transformação significativa, construído com base no conceito de paralelismo operacional e harmonizando a atuação entre a Receita Federal e os órgãos responsáveis pelo controle administrativo. Como resultado dessa sinergia, os exportadores foram beneficiados com um procedimento caracterizado por sua agilidade, flexibilidade e confiabilidade.

A evolução desse cenário foi produto de um processo iterativo que envolveu profundos diálogos entre os representantes dos órgãos governamentais e os agentes do setor privado. A estratégia central foi a otimização da operacionalidade do processo de exportação, permitindo a redução significativa dos tempos de processamento e, por conseguinte, a mitigação dos custos financeiros.

Desses avanços surgem questões sobre como seria possível medir os aprimoramentos no processo, e apenas por meio da medição dos tempos envolvidos no processo de exportação é que se poderia discernir o grau de agilidade alcançado.

Nesse contexto, a realização do estudo de tempos de liberação de mercadorias, conhecido como "*Time Release Study*", assume papel central. Seu propósito é não apenas fornecer informações detalhadas aos órgãos governamentais, mas também compartilhar com a sociedade em geral os avanços conquistados no processo de exportação. Além disso, o estudo identifica gargalos que impactam negativamente a fluidez do processo e, igualmente importante, oferece para aprimorá-lo.

Como primeira conclusão a que se alcança é que o processo de exportação brasileiro foi bem concebido. A flexibilidade do sistema é um ponto de referência, assim como a normatização do processo. Apesar disso, ainda há certa distância entre o modelo teórico e o que se realiza na prática. Tanto os órgãos públicos, quanto o setor privado ainda deixam de explorar o processo da forma adequada, gerando trabalho desnecessário e maiores tempos para execução do processo.

De maneira geral, o presente estudo demonstra que os tempos praticados, aplicáveis aos casos de despacho para exportação comum, são razoáveis, foram 107 horas de tempo médio, considerando-se entre o ingresso da carga no recinto alfandegado e o seu embarque, quando comparados ao tempo médio no período anterior à implantação do novo processo de exportação, que era de cerca de 312 horas.

Identificou-se que o intervalo de tempo que consome mais horas ocorre entre o desembaraço, realizado pela Receita Federal, e o embarque da carga. Este intervalo representa cerca de 85% de todo o tempo, e significa que a logística é o ponto crucial do processo quando se pensa em redução de tempos significativa. A participação dos órgãos públicos nos tempos de exportação é pequena, cerca de 3% do total.

Com relação à seleção para conferência, há que se apontar o nível no qual os órgãos de controle administrativo atuam. Foi verificado que a seleção destes chega a 9% do total de exportações (levando-se em conta os casos cujo LPCO tem tratamento obrigatório após o ingresso da carga no recinto alfandegado). A utilização do gerenciamento de riscos é a medida adequada para racionalizar a utilização dos recursos do Estado, assim como para buscar o foco nas operações que, de fato, oferecem riscos.

Apesar da seleção para conferência ser pequena por parte da RFB, menos de 1% do total, quando se verificam os tempos dos canais laranja e vermelho é possível constatar que há espaço para redução do tempo necessário para se exportar. A automatização da distribuição das declarações para análise fiscal, a antecipação da solicitação da verificação física e maior agilidade na realização desta podem proporcionar uma redução do tempo do canal vermelho de até 4 dias, minimizando problemas como a perda de embarque e reduzindo custos operacionais.

Outro ponto importante é relacionado ao Programa OEA. Quando se analisou a quantidade de DU-Es, verificou-se que apenas 19% das exportações são realizadas por empresas certificadas. A rediscussão dos benefícios do programa com o setor privado é importante para que mais empresas tenham interesse em se tornar OEA. Também é vital que o Programa deixe de ser um programa visto como de exclusividade da Receita Federal e passe a ser um programa do Estado brasileiro, com a integração dos órgãos que executam o controle

administrativo. O envolvimento desses órgãos no programa OEA é imperativo, transformando-o em OEA Integrado.

Com relação ao LPCO, verificou-se atrasos na sua vinculação à DU-E, o que acarreta elevado tempo para o saneamento do processo por parte do exportador. Além desse ponto, identificou-se baixa utilização do LPCO para múltiplos embarque. A ampliação do uso dessa facilidade poderia trazer ganhos de tempo para o exportador, o que significa redução de custos.

Outras medidas como padronização de procedimentos e desenvolvimento de uma cultura de gestão contribuirão para melhorar o processo, com a consequente melhoria dos tempos de despacho.

Na sequência são apresentadas as recomendações decorrentes do estudo. O texto foi estruturado da seguinte forma: achados, na sequência comentários quanto a esses achados e, por fim, as recomendações.

Achados, comentários e recomendações

1 - Tempo médio entre o desembaraço e o embarque

Achados

• No canal verde, em média, considerando-se todos os modais, são necessários 91,6% do tempo total para que ocorra o embarque, após o desembaraço. Para o modal aéreo, esse percentual é ainda mais elevado, com 99,4% do tempo total para a execução da atividade.

• Para o canal laranja, o intervalo de maior tempo foi entre o desembaraço e o embarque, com 67% do tempo total.

• O tempo entre o desembaraço e o embarque, representa 85% de todo tempo do processo de exportação quando consideradas todas as exportações efetivadas sob a situação normal de despacho.

Comentários

Segundo o setor privado, especialmente para os representantes dos terminais portuários, o tempo medido na etapa entre o desembaraço e o embarque é considerado normal, haja vista as atividades executadas na etapa do processo.

Em relação ao modal marítimo, para que ocorra o embarque, há diversos fatores que contribuem para a elevação do tempo médio. Os principais comentários do setor privado neste tópico, são listados na sequência:

- a antecedência com que o gate é aberto para a entrada de cargas a serem exportadas pode variar entre 3 e 7 dias;
- o fechamento do gate para a entrada de cargas a serem exportadas ocorre com 1 dia de antecedência em relação à chegada da embarcação;
- condições climáticas podem impedir a atracação de embarcações e a carga de granéis;
- a omissão de escala por parte do armador em tempo exíguo, levando à necessidade de se realocar todas as cargas previstas para o embarque;
- o tempo de free time oferecido pelos terminais portuários, como regra estabelecida pelos próprios, que normalmente é de 7 dias, direciona o exportador a utilizar este tempo para armazenar suas exportações no próprio terminal;
- a insegurança dos exportadores em relação à possiblidade de perda de embarque, especialmente quanto à possibilidade de seleção para canais de conferência, retarda o processo como um todo;
- a área disponível para permanência de cargas nos terminais portuários seria relativamente pequena, quando comparada com terminais em países desenvolvidos;
- o acesso aos terminais portuários carece de melhorias na sua infraestrutura. As condições de conservação de ruas e estradas impõe demoras e perdas de embarque;
- poucas são as opções de transporte de cargas até os terminais marítimos, limitando-se basicamente ao modal rodoviário.

Quanto ao modal aéreo, foi indicado pelo setor privado que o tempo mínimo para apresentação das cargas para as companhias aéreas é o principal fator que dimensiona o tempo médio encontrado.

Recomendações

• As atividades vinculadas ao embarque e a sua logística são complexas e fogem ao escopo deste estudo. Recomenda-se o envio deste estudo para a Confac, Conaero, Conaportos, Antaq e ANAC como estímulo à interlocução com todos os setores envolvidos na logística de cargas aéreas e marítimas, na busca de medidas concretas que possibilitem a diminuição dos tempos necessários ao embarque de cargas destinadas à exportação.

2 - Percentual de seleção para canais de intervenção

Achado

• Considerando-se todos os modais de transporte, o percentual de declarações dirigidas para o canal laranja abarca não apenas aquelas selecionadas por meio de regras de gerenciamento de riscos da RFB (que somam 585, ou seja, menos de 1% do selecionado) como também aquelas selecionadas por pendências de LPCO (que somam 30.496,

que representam cerca de 9% de todas as DU-Es). As seleções feitas pelo gerenciamento de riscos da RFB, considerando os canais laranja e vermelho, totalizam 2.543 DU-Es, o que representa menos de 1% do total de declarações para este tipo de despacho.

Comentários

A seleção para canais de conferência é realizada pela RFB e pelos órgãos que realizam o controle administrativo, e em regra é feita pelo direcionamento das exportações em que alguma intervenção é necessária. Quando se verifica o quantitativo e percentual para os órgãos de controle administrativo, identifica-se a necessidade de evolução na utilização de critérios de gerenciamento de riscos, de forma a tornar a atuação estatal mais eficaz e eficiente, trazendo efetividade aos controles realizados. A adoção de medidas de aferição de resultados pode proporcionar o aprimoramento dos critérios de seleção, tornando o processo mais efetivo.

Recomendações

- Recomenda-se que os órgãos que realizam controle administrativo adotem ou ampliem a utilização do gerenciamento de riscos como ferramenta essencial para melhorar a efetividade de seus controles, conferindo à seleção para conferência maior assertividade e efetividade, além da menor intervenção em operações legítimas.
- Recomenda-se ainda aos órgãos que realizam os controles aduaneiro e administrativo, que implantem medidas de aferição de resultados e que estes sirvam de subsídio para aprimoramento do processo de gerenciamento de riscos.

3 - Tempo Médio – canais

3.1 - Tempo médio para apresentação da carga para despacho

Achados

• O tempo médio para apresentação da carga para despacho no canal laranja e no modal marítimo, foi de 53 horas e 14 minutos, o que destoa do tempo médio para o mesmo intervalo nos modais aéreo e marítimo, realizada em minutos.

• No canal verde, de forma semelhante para o canal laranja, o tempo médio para que ocorra a ACD foi de cerca de 17 horas, contra 10 minutos para o modal aéreo e 2 minutos para o modal rodoviário.

• Quanto ao canal vermelho, o tempo médio para ACD foi de 25 horas e 45 minutos para o modal marítimo. Já para os modais rodoviário e aéreo, os tempos médios foram de 7 minutos e 1 hora e 7 minutos respectivamente.

Comentários

O comportamento dos exportadores em relação ao registro da DU-E, etapa necessária para que ocorra a ACD, é diferente quando se verifica o modal marítimo. O tempo médio para a atividade é superior em muitas vezes àquele encontrado para os modais aéreo e rodoviário. Na verificação dos dados, identificou-se que 98% dos exportadores registram a DU-E antes do ingresso da carga no recinto alfandegado, quando as operações são realizadas pelos modais aéreo e rodoviário. Para o modal marítimo, esse percentual cai para 78%, o que explica a diferença de tempos entre os modais.

Segundo os representantes do setor privado, uma das possíveis causas residiria no fato de que há muitas operações que envolvem mais de uma unidade de carga, o que demandaria, necessariamente, aguardar a entrada de todos os veículos transportadores para que a DU-E fosse registrada.

Recomendações

- Acompanhar os tempos no modal marítimo e junto com o setor privado debater alternativas ou possibilidades que possam trazer mais eficiência no processo.
- Adicionalmente, recomenda-se encaminhar o presente relatório para as Colfacs das principais unidades aduaneiras, com solicitação para que sejam instituídos grupos de trabalho objetivando melhorar a transparência dos processos. Inclusive, com a criação de indicadores de eficiência.

3.2 - Tempo médio entre a parametrização e a distribuição para análise fiscal por parte da RFB

Achado

• Ressalta o tempo medido para a etapa entre a parametrização e a distribuição da declaração, consumindo aproximadamente 23 horas para ser realizada no modal marítimo e cerca de 18 horas para o modal aéreo. Para o modal rodoviário, a média de tempo para esta etapa do processo foi de aproximadamente 10 horas.

Comentários

Para que ocorra a distribuição para fins de análise fiscal por parte da RFB de DU-Es selecionadas para os canais laranja e vermelho, há necessidade de um supervisor da equipe acessar o sistema e indicar, a cada vez que for realizar a tarefa, os auditores encarregados da atividade de análise fiscal, ocorrendo a distribuição das declarações. É dizer que, sem a participação do supervisor não se executa a atividade de distribuição e isso deve ser feito a cada momento em que existam declarações aptas a serem distribuídas.

O modelo adotado acaba por impedir que a distribuição ocorra tão logo a parametrização seja realizada, impactando na agilidade necessária ao processo.

Recomendações

- Recomenda-se que sejam envidados esforços no sentido de se alterar o sistema informatizado de maneira a que se processe a distribuição de forma automatizada em momento imediatamente seguinte à parametrização.

3.3 - Tempo médio entre a distribuição para fins de verificação física e a conclusão do RVF

Achado

- O tempo médio necessário para que ocorra a conclusão do RVF, após a distribuição para fins de verificação física foi de 70 horas no modal marítimo e 35 horas no modal aéreo. O menor tempo encontrado foi para o modal rodoviário, com 14 horas

Comentários

A verificação física é atividade realizada pela RFB para que se quantifique e qualifique as exportações que foram selecionadas para o canal vermelho e, de forma excepcional, para o canal laranja.

Foi verificado para o modal marítimo que esse intervalo do processo consome aproximadamente 3 dias para conclusão. Fatores como celeridade no agendamento e disponibilização das cargas para inspeção contribuem para que o processo seja executado de forma mais ágil, e inversamente podem impactar negativamente.

As unidades que apresentaram o maior tempo para esta etapa foram o Porto de Santos, com 134 horas e 12 minutos, Porto do Rio de Janeiro, com 116 horas e 24 minutos, e Manaus, com 155 horas e 14 minutos.

Recomendações

- Recomenda-se à Diexp/Coana verificar os procedimentos adotados pelas unidades indicadas com o objetivo de conhecer os métodos adotados e as possíveis correções a serem feitas. A adoção de verificações físicas remotas é alternativa que pode ser empregada para obter maior agilidade na atividade.

3.4 - Tempo médio entre a distribuição para análise fiscal e a solicitação de verificação física

Achado

- Identificou-se discrepância na atuação das unidades locais da RFB, quando avaliada a etapa entre a distribuição da DU-E para análise fiscal e a solicitação da verificação física. No modal aéreo são necessárias 44 horas e 12 minutos, enquanto para o modal marítimo são necessárias 13 horas e 48 minutos. O modal rodoviário é o que consome menor tempo para a sua execução, 5 horas e 51 minutos.

Comentários

O processo de exportação permite que as atividades possam ser executadas de maneira paralela, sendo possível que o Auditor Fiscal demande a verificação física imediatamente após a distribuição da DU-E e prossiga com a análise documental. Unidades aduaneiras como o Aeroporto de Viracopos apresenta tempo médio de 54 horas e 55 minutos para que se solicite a verificação física, o que, além de acima da média nacional, eleva o tempo médio.

Recomendações

- Recomenda-se à Diexp/Coana verificar os procedimentos do Aeroporto de Viracopos visando identificar os métodos adotados pela unidade e as possíveis correções a serem feitas.

A boa prática de se analisar sumariamente a declaração de exportação e solicitar a verificação física imediatamente após essa análise poderá diminuir em mais de 1 dia o tempo necessário para que se processe a exportação no canal vermelho.

A mesma recomendação anterior é aplicável às unidades do Aeroporto Eduardo Gomes, Aeroporto de Guarulhos e Aeroporto do Galeão, que também apresentam tempos elevados para a execução da etapa.

Adicionalmente, recomenda-se aperfeiçoar o manual de procedimentos e realizar eventos de capacitação dirigido às equipes responsáveis pelo controle aduaneiro das exportações.

3.5 - Tempo médio entre a o desembaraço e o embarque – modal rodoviário

Achado

- O tempo médio para a etapa entre o desembaraço e o embarque correspondeu a 85,8% do tempo médio do total. Em Pacaraima, onde o recinto alfandegado é administrado pela RFB, o tempo médio para a etapa foi de mais de 100 horas. Além de Pacaraima, as unidades aduaneiras em Ponta Porã, Bonfim e Bagé apresentaram tempos médios acima de 10 horas, e Tabatinga e Cáceres tiveram tempos superiores a 100 horas, destoando do encontrado para as demais unidades.

Comentários

Durante os estudos para fins de elaboração deste relatório, apurou-se que o motivo do tempo médio encontrado em Pacaraima foi a adoção de um procedimento inadequado, mediante a inversão das etapas de entrega de carga e manifestação dos dados de embarque. Conforme informações recebidas da Diexp/Coana, medidas já foram tomadas para sanar tal problema. Resta ainda a verificação do ocorrido nas demais unidades citadas nos achados.

A não observância dos procedimentos adequados pode levar a informações incorretas quanto ao desempenho da unidade e da própria RFB no processo de exportação. A situação é realmente crítica a ponto de, se excluídas essas unidades que

provavelmente estão adotando procedimentos incorretos, o tempo médio entre a entrada da carga no recinto e o seu embarque, para o modal rodoviário, seria de 1 hora e 29 minutos, contra e 5 horas e 20 minutos quando considerados os tempos das unidades indicadas e que estão com procedimentos incorretos.

Recomendações

- Recomenda-se à Diexp/Coana verificar os procedimentos adotados pelas unidades aduaneiras de Bagé, Bonfim, Cáceres, Ponta Porã e Tabatinga visando a identificar os métodos adotados e as possíveis correções a serem feitas, tal qual feito para Pacaraima.

4 - Operações de exportação realizadas por empresas certificadas OEA

Achados

• Das operações de exportação comuns, cerca de 19% são realizadas por empresas OEA.

• O percentual geral de seleção, seja para canal laranja ou canal vermelho, foi maior para aqueles certificados como OEA do que para os não certificados. Para OEAs, a seleção foi de 16%, contra 11% para não OEA. Isso decorre da seleção realizada pelos órgãos que realizam o controle administrativo e que não fazem parte do programa OEA.

• O tempo médio para operações realizadas por empresas certificadas é de 87 horas e 12 minutos quando a seleção é feita pela RFB e de 106 horas 43 minutos quanto a indicação para canais de conferência ocorre em decorrência da seleção realizada pela RFB e órgãos anuentes.

Comentários

As operações realizadas por empresas OEA alcançaram o percentual de 19% do total de exportações no período estudado, considerando-se o quantitativo de DU-Es. A meta prevista, quando do lançamento do programa OEA era de se atingir 50% das operações em 3 anos. O que se verificou a respeito dos motivos que possam ter contribuído para o não atingimento da meta foi:

- não são tantos os benefícios previstos no programa OEA que justifiquem a adesão por parte das empresas;
- é um programa visto como sendo da Receita Federal e não do Estado brasileiro;
- não são respeitados benefícios em locais alfandegados, especialmente no modal rodoviário;
- dificuldade em se aplicar benefícios previstos em Acordos de Reconhecimento Mútuo, em razão da necessidade da reciprocidade para importações;
- nem todos os elos da cadeia logística são certificados.

Com relação à seleção para canais de conferência, foi identificado que a seleção feita pela RFB é de 0,2% e a realizada pelos órgãos anuentes foi de 15,8%, o que demonstra que não são aplicados benefícios para certificados por parte dos órgãos de controle.

O mesmo pode ser identificado quando se verifica o tempo médio para que sejam realizadas as exportações. Se a operação é realizada por certificado OEA com seleção pela RFB, o tempo é de 87 horas e caso ocorra seleção para canal de conferência por parte dos órgãos de controle, o tempo passa a ser de 106 horas.

Recomendações

- Recomenda-se que o programa OEA seja expandido para os órgãos de controle administrativo, de forma a torná-lo um programa de Estado e garantidor de benefícios reais para aqueles certificados.
- Outra recomendação é que o Centro Nacional de Operadores Econômicos Autorizados busque a interação com o setor privado objetivando identificar elementos para que o programa OEA seja atrativo para os exportadores.

5 - Operações de exportação em embarque antecipado

Achados

• Após o desembaraço, o tempo médio para que ocorra a averbação foi de 76 horas e 41 minutos. Esse tempo é decorrente do prazo que o transportador tem para prestar informações à RFB, através da manifestação da carga.

Comentários

Para que ocorra a averbação nas exportações há que se considerar duas situações, a primeira, que a DU-E esteja desembaraçada, a segunda, que tenha ocorrido a prestação de informações por parte do transportador, por intermédio da manifestação da carga.

Ocorre que, o prazo previsto para este evento, no caso de granéis, que normalmente são exportados com embarque antecipado, é de até 60 dias, retardando todo o processo de averbação.

Recomendações

- Recomenda-se que seja reavaliado o prazo previsto no art. 30 da IN RFB 800/2007, em conjunto com o setor privado, de forma a aproximar esse prazo com a realidade atual, onde a tecnologia está presente em todos os segmentos que operam no comércio internacional.
- Considerando a relevância econômica dessa modalidade de despacho, que alcança principalmente as exportações de *commodities* agrícolas,

recomenda-se a realização de mapeamento e reengenharia do processo, em conjunto com representantes de empresas exportadoras, operadores logísticos, terminais portuários, organismos de controle administrativos e responsáveis pelo programa OEA, para avaliar oportunidades de melhoraria do processo.

6 - Operações de exportação sujeitas a LPCO

6.1 - Pendência por atraso no vínculo de LPCO à DU-E

Achado

• Em 397 casos, houve atraso na vinculação do LPCO à DU-E por parte do exportador, esse quantitativo representa menos de 1% dos casos em que o controle administrativo interferiu nos tempos para liberação da carga, porém, o tempo médio para que a atividade fosse executada foi de 121 horas e 29 minutos.

Comentários

É importante ressaltar que, embora pouco representativa, trata-se de uma situação que poderia ser evitada com a vinculação do LPCO à DU-E antes mesmo do deferimento, situação prevista no fluxo normal da DU-E e LPCO.

Recomendações

- Recomenda-se aos exportadores maior agilidade na vinculação de LPCO às DU-Es, reduzindo-se dessa forma o tempo total necessário para que se realizem as operações de exportações.

6.2 - LPCO para múltiplos embarques

Achado

• No período deste estudo, março e abril, foi verificado que 5% dos LPCO com caraterística de utilização para múltiplo embarques foram efetivamente empregados em mais de um embarque.

Comentários

Embora a maioria dos LPCO sejam de modelos que permitem a utilização em mais de um embarque, muitos exportadores não aproveitam esse benefício. Nesse caso, solicitam um novo LPCO a cada operação, mas poderiam reaproveitar o LPCO que já obtiveram desde que ainda esteja vigente e tenha saldo suficiente (quando aplicável o controle de saldo).

Recomendações

- Recomenda-se investir em campanhas de divulgação das facilidades de reutilização das licenças para reduzir os custos e tempos das empresas e dos anuentes.
- Recomenda-se aos órgãos anuentes revisar marcos normativos e acordos internacionais com vistas a ampliar o percentual de LPCO para múltiplos embarques.

6.3 - LPCO Mapa

Achado

• No período de junho de 2022 a julho de 2023, 94% de todos os LPCO foram emitidos pelo MAPA.

Comentários

Considerando o grande volume de operações sob anuência do MAPA (mais de 94% dos LPCO), é vital que sejam desenvolvidas ferramentas capazes de automatizar processos e melhorar a comunicação e integração com o PUCOMEX. O sistema atualmente utilizado para tratar das operações de comércio exterior (SIGVIG 3.0) foi desenvolvido em 2018. Sendo assim, naquele momento várias informações que estão disponíveis hoje aos anuentes ainda não haviam sido desenvolvidas ou disponibilizadas. A adoção de uma ferramenta mais moderna aproveitando todos os recursos disponíveis de integração com o PUCOMEX e outros sistemas (IPPC--HUB - emissão de certificados fitossanitários) trará maior agilidade, simplicidade, segurança e eficácia aos controles realizados pelo MAPA no comércio exterior.

Recomendações

- Recomenda-se que o MAPA avalie a possibilidade de adoção de ferramenta informatizada mais moderna que possibilite agilidade e segurança aos controles realizados pelo órgão.

7 - Outros

Achado

• Diferenças na atuação das unidades locais da RFB, o que impõem insegurança para os operadores do comércio exterior.

Comentários

Muitos são os relatos de que há divergências de entendimento na interpretação das normas relativas à exportação, o que leva a exigências em uma unidade, enquanto em outra o tratamento para casos semelhantes é diferente.

Além disso, são expedidas normas locais que não guardam sintia entre si, dando tratamento diferente a casos iguais.

Recomendações

- Recomenda-se que a Diexp/Coana, em parceria com as Divisões de Administração Aduaneira, avaliem os atos expedidos pelas unidades locais, de forma a manter sintia entre eles, buscando tratamento uniforme para casos iguais.
- Recomenda-se que sejam reavaliados os manuais que tratam da exportação e que se busque aferir se está havendo o seu cumprimento.

ANEXO 1

Questionário

Como forma de coletar as impressões do público em geral a respeito do processo de exportação, foi disponibilizado questionário online, aberto a toda a sociedade, para que pudesse apresentar sua manifestação.

Obteve-se a participação de 115 pessoas que apresentaram suas manifestações para as questões apresentadas.

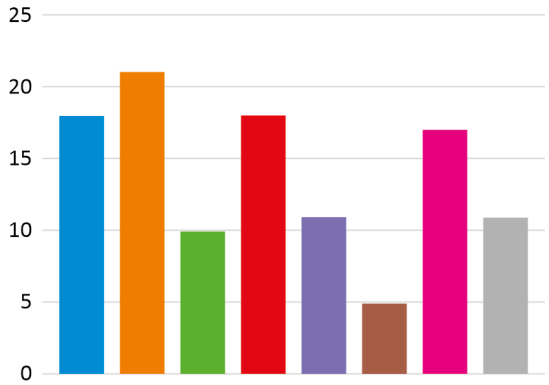
O questionário foi elaborado com 5 questões a saber:

1. E-mail

   Sua identificação é opcional, mas com os seus dados poderemos entrar em contato para esclarecer eventuais dúvidas nos seus comentários.

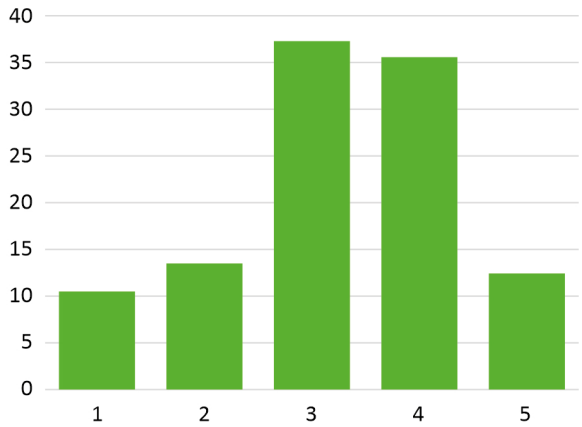
2. Área de atuação (identificar a área de atuação)

Setor Público	**18**
Setor Privado - Indústria	**21**
Setor Privado - Comércio	**10**
Setor Privado - Micro, pequenas	**18**
Setor Privado - Empreendedor I	**11**
Professor	**5**
Estudante	**17**
Outra	**11**



3. Como você avalia o processo de exportação no Brasil?

3,23
Classificação Média



4. Qual o maior ponto positivo das exportações brasileiras?

Algumas das respostas relacionadas com o processo de exportação:

- A Declaração Única de Exportação (DU-E), considero um grande avanço por ser um documento eletrônico que reúne informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, tributária, fiscal e logística.
- Agilidade, automação e simplificação dos controles administrativos e aduaneiros das operações de exportação.
- Agilidade dada pela DU-E, facilitou muito o trâmite geral.
- Portal Único tem auxiliado muito na redução dos prazos para liberação das mercadorias.
- Facilitação no processo de liberação junto à RFB.
- A implementação do Portal Único com certeza facilitou, agilizou e melhorou a operação como um todo.
- Agilidade do processo de liberação exportação, disciplinado pela IN RFB 1702 de 2017 e pela análise através de IA e gestão de risco.
- Para mim a facilidade e praticidade de registro de DU-E é o fundamental para a agilidade do processo.
- Atualmente com a chega da DU-E, foi um marco para facilitar e desburocratizar as exportações, isto gerou agilidade e facilidade nos processos como um todo.

5. Qual o principal problema no processo de exportação atualmente?

Algumas das respostas para esta questão:

- Infraestrutura dos portos, complexidade tributária, ainda pode-se melhorar sistemas e processos por meio de investimento em tecnologia e também em recursos humanos.
- Logísticas e transportes de mercadorias, deveriam aumentar o número de portos e ter uma fiscalização com maior recursos para evitar o descaminho.
- Possível falta de integração documental dos procedimentos fitossanitários com o despacho aduaneiro da RFB .
- Gargalo logístico, poucos players, burocracia, falta de segurança.
- Controles administrativos e inspeções físicas do Ministério da Agricultura , que precisam ser simplificados e mais ágeis.
- A burocracia e o tempo gasto para satisfazer o Fisco...simplesmente desestimulante e oneroso! Empreender no Brasil é um saco, quem vence é um herói!
- Alguns órgãos anuentes ainda utilizam sistemas e processos paralelos ao Portal Único, travando demais os processos para liberação de cargas.
- Custos para exportar principalmente nos terminais e a centralização de Armadores.
- O excesso de procedimentos com os intervenientes, o excesso de documentos e sistemas paralelos para inspeção de cargas por exemplo, para emissão de um fitossanitário (https://sites.google.com/view/vigiagroitajai/in%C3%ADcio = site do MAPA de ITAJAÍ e cada unidade tem o seu "sistema" em formulário!!! Se tem conferência, tem que ter novos lacres (tem que retirar novos lacres com o armador, cada armador tem um formulário para depois retirar os lacres) e ainda tem que pedir o posicionamento do contêiner para o recinto. Se uma carga parametriza em canal vermelho você perde o embarque, tem que trocar de navio. Recentemente colocamos uma outra situação junto a ANVISA, com a Dra. Elisa, referente a documentos que tem que ser enviados ao exterior, como por exemplo um CLVEA (certificado de livre venda), esses documentos têm que passar no cartório para apostilamento, seria melhor ter um acordo entre os países para simplificar o envio desta documentação de forma eletrônica com uso de blockchain ou certificação digital. Respondendo brevemente, neste momento seria isso.

- Na visão que tenho, a falta de preparo, conhecimento da legislação e estratégia de quem preenche as DU-Es e é responsável por respostas à fiscalização (por exemplo, uma simples lista de checagem poderia evitar, em muitos casos, dias de atraso na liberação e custos desnecessários, como pagamento de multas, estadias etc.).

- -Um dos principais problemas no processo de exportação é a falta de inclusão e capacitação dos trabalhadores envolvidos na cadeia produtiva. Muitas vezes, os trabalhadores em empresas exportadoras recebem salários baixos e não possuem condições de trabalho adequadas, o que pode resultar em baixa produtividade e até mesmo em violações de direitos trabalhistas.

- Modernização do sistema Siscomex; acesso aos terminais portuários; falta de pessoal da RFB; instalações de armazenagem limitadas; burocracia dos operadores.

- A legislação aduaneira que não conversa com a realidade operacional. Os trâmites exigidos na lei seguem caminhos totalmente opostos à operação, dificultando e onerando os processos em casos de acidentes durante o transporte de cargas em regimes aduaneiros para os portos. A substituição de um veículo quebrado, a troca de um motorista que passa mal, pode ocasionar a perda de um navio e custos exorbitantes para o exportador, uma vez que o sistema da RFB não facilita a agilidade na comunicação. As transportadoras são penalizadas injustamente por falta de comunicação entre os sistemas (porto x RFB).

- A demora no processo de autorização de embarque por alguns órgãos anuentes como Ibama e MAPA. Temos processos de alguns clientes que demoram mais de 60 dias para serem analisados pelo Ibama, por exemplo.

- Interpretação divergente da legislação, dependendo da aduana e fiscal.

- No momento o valore do frete tem deixado as exportações menos competitivas, além da falta de equipamento e de espaço, ex. Porto de Santos.

ANEXO 2

Participantes dos eventos realizados em São Paulo

Evento 1

No dia 11/04/2023, foi realizado seminário na sede da CNI, em São Paulo, com o objetivo de se avaliar o processo de exportação, identificar gargalos e apresentar propostas de melhoria para o processo.

Abaixo é apresentada a lista de participantes.

Setor	Instituição	Nome
Terminal Terrestre	BANRISUL ARMAZÉNS GERAIS	Agostinho Meirelles Martins Neto
	BANRISUL ARMAZÉNS GERAIS	Mauricio Luís Simões Pires Ferreira
Terminal Marítimo	ABTRA	Nadia Regina Abul Hiss Coutinho
	ABRATEC	Caio Morel Correa
	MULTILOG	Monike Fontinelle
	MARIMEX	Douglas de Oliveira Caixote
	MARIMEX	Fabio Maximiliano Figueiredo da Costa
	PORTO ITAPOÁ	Juarez Eleutério Domingues
	PORTO ITAPOÁ	Oldenei Coelho Vaz
Terminal Aéreo	VIRACOPOS	Ricardo Augusto Luize
	VIRACOPOS	Julio Cesar Carauna
	GRU	Jefferson dos Santos Rosa
	GRU	Leandro de Andrade Pinheiro
Transportador Terrestre	ABTI	Gladys Vinci
Transportador Marítimo	MSC	Vanderlei dos Santos Lopes
	MSC	Marcos Ribeiro
	MSC	Renato Xavier
	MAERSK	Moises Da Silva Charleaux
	MAERSK	Marcelo D'Anta
	FENAMAR	Maurício Onias
Transportador Aéreo	AZUL LINHAS AÉREAS	André Geraldo Rocha
	AZUL LINHAS AÉREAS	Ronaldo Henrique Coelho da Silva
	AMERICAN AIRLINES / JURCAIB	Wagner Borelli

Grandes exportadores	GE CELMA	Ricardo Keiper
	GE CELMA	Douglas Guimarães
	ABB	Juliana Almeida
	ABB	Victor Zenun
	HELIBRAS	ISAIAS ALMEIDA DE OLIVEIRA
	HELIBRAS	LUIZ OCTAVIO RENNO JUNQUEIRA
	PETROBRAS	Marilene Pereira Targino
	PETROBRAS	Diogo Guimarães Vieira
	VALE	Anne Moreira
	EMBRAER	Carla Cristina Pires Ribeiro Rodrigues
	EMBRAER	Claudenir Pelegrina
	BUNGE - Alimentos	Dinair Alves
	BUNGE - Alimentos	Yuri Mikalovski
	MERCEDES-BENZ	Fernanda Negrão
	MERCEDES-BENZ	Luiz Ivan Siqueira
	DB SCHENKER	Oscar Reis
	DB SCHENKER	Ailt Gouveia
	DSV	Eron Fiegenbaum
	DSV	Fabiano Linhares
Entidades	ABRAFRUTAS	José Eduardo Brandão Costa
	ABRAFRUTAS	Luiz Eduardo Rafaelli
	ANEC	Marcos Gomes de Amorim
	ABINEE	Monique S. Morata
	AEXA	Angela Quintanilha
	FIESP	Camilla Mafissoni
	FIESP	Matheus Palucci de Campos
	FEADUANEIROS	Welingt Victoriano
	SINDASP	Yuri da Cunha
	SINDASP	Elson Isayama
	ABIQUIM	Eder Silva
	ABIQUIM	Diego Hrycylo
SETOR PÚBLICO	RFB	Mirella Santos
	RFB	José Carlos
	RFB	Diego Borba
	RFB	Rodrigo Sales
	RFB	Ronaldo Feltrin
	BANCO MUNDIAL	Ernani Checcucci
	MAPA	Marcelo Neiva
	Ibama	José Ricardo Reato
	Ibama	Marcos José de Oliveira
	Ibama	Daniel Visciano de Carvalho

Evento 2

Em 18/08/2023, objetivando a apresentação do relatório preliminar do estudo de tempos da exportação, foi realizado seminário na sede da CNI, em São Paulo. Os participantes do evento são apresentados na tabela abaixo.

EMPRESA/ORGANIZAÇÃO	Nome
ABTRA	Juliana Rodrigues da Silva Souza
ABB	Juliana Almeida
ABRATEC	Caio Morel Correa
ABTI	Gladys Vinci
ABTRA	Maurício Eduardo de Toledo
ABTRA	Nadia Regina Abul Hiss Coutinho
AEXA	Angela Quintanilha
AMERICAN AIRLINES / JURCAIB	Wagner Borelli
ANEC	Marcos Gomes de Amorim
BANCO MUNDIAL	Ernani Checcucci
BTP	Juarez Eleutério Domingues
BUNGE - Alimentos	Dinair Alves
BUNGE - Alimentos	Yuri Mikalovski
DB SCHENKER	Oscar Reis
DSV	Izabel Belmonte
DSV	Fabiano Limeres
DSV	Eron Fiegenbaum
EMBRAER	Carla Cristina Pires Ribeiro Rodrigues
EMBRAER	Willians dos Santos
FEADUANEIROS	Welingt Victoriano
FENAMAR	Nathaly Martins
GE CELMA	Ricardo Keiper
MAERSK	Marcelo Nunes
Maersk	Daniel F. Tamashiro
MAPA	André Minoru Okubo
MAPA	Fábio de Carvalho Sousa
MAPA	Marcelo Neiva Pereira
MAPA	Nathalia Miyuki Saito
MAPA	Rita de Cássia Lourenço

MAPA	Sandra Kunieda de Alonso
MAPA	Allan Rogério de Alvarenga
MARIMEX	Carlos Emilio Duarte
MARIMEX	Rosemeire Bernardes da Silva Luna
MARIMEX	Fabio Maximiliano Figueiredo da Costa
MERCEDES-BENZ	Luiz Ivan Siqueira
MERCEDES-BENZ	Maurício P. da Silva
MSC	Marcos Ribeiro
MSC	Renato Xavier
MULTILOG	Monike Fontinelle
PETROBRAS	Marilene Pereira Targino
PETROBRAS	Flavio Petersen do Nascimento
PROCOMEX	John Mein
PROCOMEX	Marcia Schäffer
PROCOMEX	Yngrid Amorim de Souza
PROCOMEX	Leticia Scholz
PROCOMEX	Lucas Oliveira Pocci
PROCOMEX	Tiago de Oliveira Melo
RFB	José Carlos de Araujo
RFB	Sérgio Garcia da Silva Alencar
RFB	Rodrigo da Silva Salles Nascimento
RFB	Ronaldo Salles Feltrin Correa
Scania	Evandro J Molina
SECEX	Vladimir de Macedo Souza
SEFAZ/SP	Laura Albuquerque de Oliveira
SEFAZ/SP	Marcelo Arnoni
SINDASP	Yuri da Cunha
VALE	Anne Moreira
VIRACOPOS	Julio Cesar Carauna
VIRACOPOS	Gerson Simonetto

Receita Federal

MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil
Subsecretaria de Administração Aduaneira
Coordenação-Geral de Administração Aduaneira