

BRASIL



*Time  
Release  
Study*  
**EXPORTAÇÃO**  
Outubro 2023





**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 Checucci 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 exporta-

ção, 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.

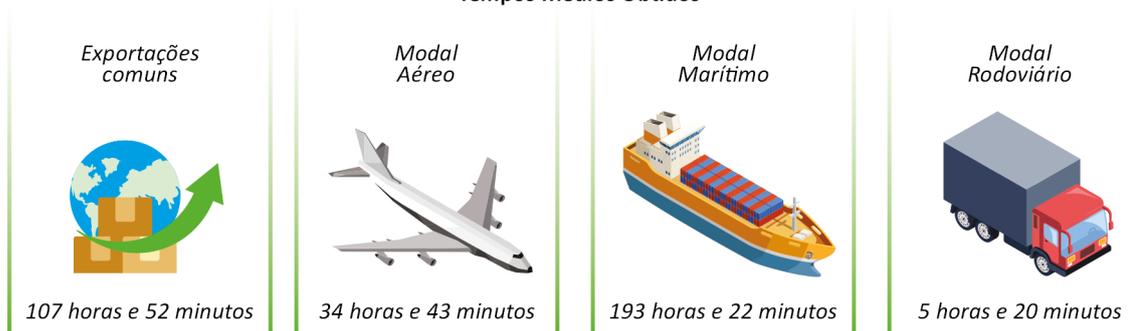
Inicialmente, buscou-se identificar o perfil das exportações brasileiras sob a ótica da DU-E, e as seguintes características foram encontradas:

- 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



- 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 desembarço 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 desembarço, 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 desembarço, 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 RVE, 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 exporta-

ções 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 melhoria 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.



# 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 desembarço, 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 conseqüente 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 desembarço 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 desembarço. 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 desembarço e o embarque, com 67% do tempo total.

- O tempo entre o desembarço 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 desembarço 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 atracção 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 possibilidade 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 Colfac das principais unidades aduaneiras, com solicitação para que sejam constituídos 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 para-

lela, 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 desembarço e o embarque – modal rodoviário

##### Achado

- O tempo médio para a etapa entre o desembarço 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 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 desembarço, 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 desembarçada, 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 melhoria 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 característica 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.

plos 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.



# Receita Federal

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

