

SUZANA KELLY FERREIRA DE OLIVEIRA

**EM QUE MEDIDA O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO
CONTRIBUI PARA A LIVRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NO ÂMBITO
DO MERCOSUL?**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora, como requisito para a conclusão do curso de Direito e para a obtenção de título de bacharel em Direito no Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa - IDP.

Orientador: Dr. Leonardo Estrela Borges

BRASÍLIA – DF
NOVEMBRO 2020

SUZANA KELLY FERREIRA DE OLIVEIRA

**EM QUE MEDIDA O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO
CONTRIBUI PARA A LIVRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NO ÂMBITO
DO MERCOSUL?**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora, como requisito para a conclusão do curso de Direito e para a obtenção de título de bacharel em Direito no Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa - IDP.

Brasília – DF, ____ de novembro de 2020.

Leandro Oliveira Gobbo
Membro da Banca Examinadora

Leonardo Estrela Borges
Membro da Banca Examinadora

Tatiana Bruhn Parmeggiani
Membra da Banca Examinadora

EM QUE MEDIDA O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO CONTRIBUI PARA A LIVRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NO ÂMBITO DO MERCOSUL?

Suzana Kelly Ferreira de Oliveira

Sumário: Introdução; 1. O desenvolvimento do processo de integração do Mercosul sob a perspectiva da livre circulação de mercadorias; 2. As principais dificuldades presentes nas transações comerciais intrabloco; 3. O Programa Brasileiro Operador Econômico Autorizado; 3.1. Os resultados gerados pelo Programa Brasileiro OEA; 4. Pesquisa de dados com as empresas brasileiras sobre o Programa Operador Econômico Autorizado; 4.1. Análise empírica dos procedimentos operacionais aduaneiros realizados pelas empresas brasileiras e do conhecimento a respeito do Programa Operador Econômico Autorizado; 4.1.1 Metodologia; 4.1.2 Resultados da pesquisa; 5. Considerações críticas sobre o impacto do OEA; 6. Considerações finais.

RESUMO: Com o intuito de reforçar o processo de integração do Mercado Comum do Sul, no que tange a livre circulação de mercadorias, a presente pesquisa analisa a potencial contribuição a ser instalada neste bloco econômico com o desenvolvimento do Programa Operador Econômico Autorizado, explorado com base na experiência brasileira. Para tanto, fez-se uma pesquisa exploratória, bibliográfica e quantitativa, com o objetivo de garantir embasamento teórico e compreensão acerca do conhecimento e dos impactos proporcionados por esta certificação para as empresas brasileiras que operam no comércio exterior, juntamente com os dados fornecidos pela Receita Federal do Brasil. A partir destes dados, é possível projetar os resultados para o âmbito do Mercosul. Verificou-se que a certificação das empresas brasileiras no Programa Operador Econômico Autorizado contribui para o aumento da competitividade no cenário nacional e internacional, ampliando o desempenho econômico e comercial destes atores. Entretanto, a abrangência e a estruturação devem ser desenvolvidas para permitir efetivamente a integração regional do Mercosul.

ABSTRACT: In order to strengthen the integration process of the Southern Common Market, as far as the free movement of goods is concerned, this research analyzes the potential contribution to be made in this economic block with the development of the Authorized Economic Operator Program, explored based on the Brazilian experience. For this purpose, an

exploratory, bibliographic and quantitative research was carried out, with the objective of ensuring theoretical basis and understanding about the knowledge and impacts provided by this certification for Brazilian companies operating in foreign trade, together with the data provided by the Brazilian Internal Revenue Service. From these data, it is possible to project the results for the Mercosur scope. It was verified that the certification of Brazilian companies in the Authorized Economic Operator Program contributes to the increase of competitiveness in the national and international scenario, expanding the economic and commercial performance of these actors. However, the scope and structure should be developed to effectively allow the regional integration of Mercosur.

PALAVRAS-CHAVE: Processo de integração regional; Mercosul; Operador Econômico Autorizado; Facilitação de comércio.

INTRODUÇÃO

É notório que o processo de globalização econômica, e, paralelamente, os novos contornos desenhados para a celebração de acordos e tratados despontam, positivamente, para a tendência de crescimento dos Estados participantes de processos de integração regional.

Na perspectiva da América do Sul, apesar das rivalidades para defesa do comércio local, as relações entre o Brasil e a Argentina foram sendo consolidadas na década de 80, sobretudo após o fim das ditaduras instaladas nos países, em razão das questões sociais e políticas semelhantes que ambos enfrentavam. A representatividade desta relação ocorre com a celebração de diversos acordos bilaterais para o impulsionamento comercial, como a Declaração de Iguazu (1985).

Este processo de integração bilateral foi ganhando maiores dimensões tanto com o tímido interesse do Uruguai em integrar o grupo de liderança política da América do Sul, como com o convite que foi realizado ao Paraguai por estes países devido a similitude de questões enfrentadas no seu âmbito interno.

Neste cenário, foi firmado o Tratado de Assunção, em 1991, dando origem ao Mercado Comum do Sul (Mercosul), que se propõe a ser um instrumento de desenvolvimento inter-regional capaz de garantir o desenvolvimento dos Estados-Partes, tendo a livre circulação de bens e serviços como uma das suas premissas.

Após a estruturação do bloco econômico, as relações comerciais foram intensificadas pelos atores do comércio exterior. Entretanto, emergiam as dificuldades em relação a estas trocas e apoio no comércio internacional.

As empresas brasileiras, por sua vez, comumente destacavam a burocracia alfandegária como empecilho para a consolidação efetiva e rápida dos negócios internacionais celebrados, sem percepção de tratamento célere ou benéfico quanto ao tratamento da exportação e/ou importação que envolviam os países membros do Mercosul, impactando diretamente nos avanços e ampliações comerciais que o bloco poderia suportar.

Assim emerge a preocupação com os instrumentos de facilitação de comércio que podem contribuir para a expansão do superávit, na perspectiva brasileira, e para o próprio objetivo do bloco econômico em ampliar as dimensões econômicas, sociais e do bem-estar das populações envolvidas.

Dentre as medidas existentes que tendem a contribuir para a cooperação dos Estados e para o aumento da competitividade no âmbito comercial, a atuação do Programa Operador Econômico Autorizado (OEA) tem ganhado destaque no cenário internacional ao prever a certificação dos intervenientes do comércio exterior como um procedimento capaz de impactar na confiabilidade destes atores, na perspectiva internacional e, portanto, hábil para diminuir as exigências aduaneiras, simplificando e padronizando os tratamentos.

No Brasil, a adoção deste Programa ocorreu no ano de 2015, em observância a previsão do Pacote de Bali, na IX Conferência Ministerial da Organização Mundial de Comércio (OMC), com o intuito de proporcionar agilidade e previsibilidade a estas operações, observando a adequação aos critérios de conformidade aduaneira e de segurança às empresas brasileiras.

Tendo em vista que um dos principais pilares do referido bloco econômico é a concretização da livre circulação de mercadorias e que os atores comerciais, costumeiramente, relatam algumas dificuldades nos trâmites aduaneiros para a concretização dos negócios internacionais, é importante analisar a implementação do Programa OEA no âmbito do Mercosul.

A apreciação dos resultados alcançados no referido Programa até o momento são insumos a serem considerados durante o desenvolvimento do artigo, com o intuito de verificar se os intervenientes certificáveis pelo Programa superam as dificuldades aduaneiras enfrentadas, para, posteriormente, analisar os possíveis impactos na facilitação de comércio entre os países membros do Mercosul, principalmente no que tange ao processo de integração regional desenvolvido ao longo das últimas décadas.

Segundo os resultados projetados no cenário brasileiro, com a certificação de operador econômico autorizado, os impactos gerados são positivos. A concessão de benefícios mútuos concedidos pelas aduanas estrangeiras na priorização da análise das mercadorias e dispensas de

exigências de documentos já cumpridos anteriormente é visto como promissor para alcançar os objetivos do bloco econômico.

Desta forma, o presente estudo objetiva compreender os entraves aduaneiros enfrentados pelas empresas brasileiras que comercializam com os países do Mercosul, para então analisar em que medida o Programa OEA tende a contribuir com o processo de integração do Mercosul.

1. O DESENVOLVIMENTO DO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO NO MERCOSUL SOB A PERSPECTIVA DA LIVRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS

Ritto (2019, p. 24) destaca que o processo de globalização, ao envolver “diversos países no mesmo processo de produção, obrigou as organizações a observarem e respeitarem as leis de diferentes jurisdições”.

Estes interesses comuns pelos Estados contribuem para a aproximação das pautas comerciais destes países, sobretudo diante dos novos desafios advindos com o aumento do fluxo das transações internacionais. Este desenvolvimento conjunto influencia diretamente na construção dos blocos econômicos ao compartilharem de interesses e objetivarem a troca de benefícios mútuos.

O papel dos agentes privados e do próprio Estado soberano são redirecionados para cooperarem visando à “redução substancial das tarifas aduaneiras e de outras barreiras às permutas comerciais e à eliminação do tratamento discriminatório, em matéria de comércio internacional”, conforme previsão do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) de 1947.

Precursora da Organização Mundial de Comércio (OMC), o GATT permitiu espaço para debates acerca da conjunção de esforços e interesses no setor econômico, tendo sido complementado com as discussões do ano seguinte na Carta de Havana, diante da impossibilidade de criação de uma Organização Internacional de Comércio naquele momento.

Apesar disto, as dinâmicas comerciais foram sendo consolidadas e os processos de integração econômica começaram a ganhar contornos, reconhecendo o modelo econômico baseado nas trocas para o ganho de competitividade e atração de investimentos.

Neste cenário, a reestruturação das relações entre os países ocorreu para a sobrevivência do mercado, a começar com a reaproximação entre a Alemanha e França, que resultaram na criação da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), em 1957, inaugurando o

ambiente propício para o desenvolvimento da União Europeia, além de criar a sinergia para a integração da produção siderúrgica e do desenvolvimento industrial.

A dinâmica do capital, sob todas as suas formas, rompe ou ultrapassa fronteiras geográficas, regimes políticos, culturas e civilizações. Está em curso um novo surto de mundialização do capitalismo como modo de produção, em que se destacam a dinâmica e a versatilidade do capital como força produtiva. (IANNI, 2001, p. 58)

Em panorama semelhante na América Latina emerge a Associação Latino-Americana da Livre Comércio (ALALC) com o Tratado de Montevidéu assinado pela Argentina, Brasil, Colômbia, Chile, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, visando à instituição do livre comércio e à redução das tarifas alfandegárias.

O acordo previa a criação de um mercado comum regional, à semelhança do europeu, num prazo de doze anos, precedido pela constituição de uma zona de livre comércio, o primeiro estágio de qualquer processo de integração conhecido até os nossos dias. (ZANETTI, 2015, p. 19)

O mercado regional, citado pela primeira vez na Conferência de Havana, foi visto como opção viável de desenvolvimento econômico do subcontinente (ZANETTI, 2015, p. 17 apud BEÇAK, 2000)”, tendo ainda a Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL), em 1948, recebido a atribuição de elaborar estudos e políticas que impulsionassem o desenvolvimento econômico da América Latina, sob a perspectiva da Organização das Nações Unidas. Devido a turbulência política do período, apenas com a cessações das ameaças de dissoluções da Comissão é que “a integração regional passou a ser considerada uma estratégia capaz de combinar a industrialização substitutiva de importações e os ganhos associados ao comércio internacional (GONÇALVES, 2011, p. 63)”.

(...) O mercado comum, permitindo uma redução de custos, poderia estimular algumas linhas de exportação industrial. Deve ser reconhecido que, até o momento, as facilidades criadas pelo mercado doméstico para a substituição de importações não têm dado lugar a nenhuma expansão significativa das exportações industriais para o resto do mundo. Mais ainda, na medida que em muitos casos as políticas protecionistas, na forma de severas restrições às importações, e até proibições, têm sido levadas longe demais, a atmosfera competitiva no mercado interno tornou-se apreciavelmente menos intensa. (GONÇALVES, 2011, p. 65 apud PORCILE, 2002, p. 06)

Sob a perspectiva brasileira, as divergências de interesses pela liderança na América do Sul com a Argentina foram gradualmente superadas com a projeção de uma aliança na atração de consumidores e da expansão do próprio mercado interno de cada país.

Amparadas pela dinâmica do processo de globalização econômica, que reconhece as políticas integracionistas, juntamente com a manifestação de vontade pelo Estado soberano. Tais processos acarretaram na assinatura da Declaração de Iguazu (1985) e da Ata para Integração Brasileiro-Argentina em 1986, convencidos da “necessidade de convocar os seus povos ao esforço de percorrer uma trajetória comum de crescimento e modernização que lhes permita superar os obstáculos de hoje e enfrentar os desafios do século XXI”, conforme declaração nesta Ata.

O período impôs desafios a serem superados pelos países sul-americanos, principalmente no que tange à dívida externa e ao cenário econômico. Brasil e Argentina, com os representantes José Sarney e Raul Alfossín, iniciaram uma série de acordos bilaterais de promoção a integração comercial como o Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, em que “concordaram em instruir seus chanceleres e ministros de economia para que nos próximos 90 dias façam reuniões para concretizar essa decisão” (BRASIL, 1986, p. 21).

O Uruguai se aproximou, gradualmente, destas reuniões e encontros com a atuação do Julio Sanguinetti, tendo o propósito de “obter garantia jurídica no que respeita aos seus direitos, compromissos e interesses diante de seus sócios maiores” (VAZ, 2002, p. 127).

Nesse sentido, diante da necessidade de consolidar sua autonomia econômica frente a fatores internacionais, os três Estados vislumbraram a necessidade de implementar mecanismos de cooperação e assistência entre si. Não tardou para a assinatura da Ata da Alvorada, realizada no ano seguinte, como “uma resolução que conduzia a integração para a esfera regional e para um aperfeiçoamento com vistas à formação de um mercado comum. A ordem natural desse processo foi convidar o Paraguai, que há pouco tinha saído de um governo ditatorial, a juntar-se no processo de negociação” (FASSBINDER, 2017, p. 28).

Em sequência, “os presidentes da Argentina e do Brasil assinaram o Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, que determinava que em até 10 anos deveria ser criada uma Zona Econômica Comum, com a exclusão das barreiras tarifárias e não tarifárias, a implantação hegemônica das políticas industriais, aduaneira, comercial e a harmonização das políticas macroeconômicas” (FASSBINDER, 2017, p. 28 apud FARIA, 2004).

Iniciava-se, portanto, em 1988, o desenvolvimento do que viria a ser o Mercosul. Para Balassa, a integração nos países subdesenvolvidos ocorreria por dois motivos principais: o primeiro é o crescimento econômico que a integração proporciona; e o segundo motivo é a vontade de imitar o exemplo europeu - do Mercado Comum Europeu - quanto ao estímulo em nivelar os prováveis efeitos dos desvios e das trocas comerciais.

De toda forma, a década de 90 é direcionada para acelerar o processo de integração, sendo firmada a Declaração de Buenos Aires, que prioriza o estabelecimento do mercado comum e fixa o prazo máximo de consolidação até o dia 31 de dezembro de 1994.

Desde então, os debates foram ampliados para a celebração do Tratado de Assunção, que ocorreu em 26 de março de 1991. Consolida-se, assim, a convergência de interesses entre a Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai para a estruturação da integração econômica e social da América Latina, com o intuito de “acelerar seus processos de desenvolvimento econômico com justiça social” (BRASIL, 1991).

Posteriormente, o Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção conhecido como Protocolo de Ouro Preto definiu a estrutura organizacional e institucional do bloco econômico. Estas estruturações contribuíram para o direcionamento das políticas e ações do Mercosul, no âmbito do modelo integrativo, com os eixos de atuação na livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países integrantes, visando ainda contribuir para a diminuição das desigualdades sociais e considerando estreitar a dimensão cidadã do Mercosul.

Destaca-se, no âmbito comercial, as iniciativas de integração propostas no Mercosul ao longo destes anos que contribuíram para o desenvolvimento do bloco. Inicialmente, a instituição da Tarifa Externa Comum (TEC), em 1994, pela Decisão nº 22/94 do Conselho do Mercado Comum (CMC), ao prever a adoção de uma tarifa comum nas importações de outros países pelos membros do bloco demonstrou a tendência de consolidação como união aduaneira.

Por outro lado, a referida decisão permitiu a adoção das Listas de Exceções à TEC, ou seja, exceções temporárias que preveem a alteração da alíquota de determinada mercadoria, sob a prerrogativa de proteger as oscilações do mercado interno e de proteger segmentos sensíveis da economia nacional.

Além disso, o desenvolvimento da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) com a atribuição de um código para determinada mercadoria, baseado no Sistema Harmonizado, permitiu a identificação e categorização do bem dentro das operações de comércio exterior, favorecendo o controle das transações ocorridas intrabloco.

Sob esta perspectiva é que o Mercosul tem sido associado, comumente a uma união aduaneira imperfeita, por flexibilizar determinadas medidas que contribuiriam para o próximo estágio de desenvolvimento integrado, o mercado comum.

Apesar dos recentes avanços que tivemos nas diversas vertentes que envolvem o referido bloco, importante salientar que “à medida que a integração econômica progride, diminuem as barreiras comerciais mantidas entre os mercados participantes” (FERNANDEZ, Diego apud Balassa, 1964).

A concretização de tais objetivos exige o reconhecimento e o fortalecimento do processo de integração entre os países envolvidos, abrangendo o compromisso de harmonização das legislações com o intuito de propiciar um ambiente saudável e cooperativo para a “ampliação das atuais dimensões de seus mercados nacionais”, almejando, portanto, a sintonia das políticas criadas entre os quatro países.

Neste sentido, Bezerra destaca que o projeto de integração surge

(...) com a finalidade de responder os desafios apresentados pela globalização dos mercados e da formação de grandes espaços econômicos, de acelerar o desenvolvimento econômico com justiça social e em respeito ao meio ambiente, de melhorar as condições de vida dos seus habitantes e de estabelecer bases para uma união cada vez mais sólida entre os seus povos. (BEZERRA, 1998, p. 25 apud MARTINEZ, 2005, p. 35, tradução da autora¹)

Dentre as diversas vertentes de atuação do grupo sul-americano, a integração para o fortalecimento do comércio internacional e do desenvolvimento econômico entre os Estados-Partes é preceituado, de início, no artigo 1º do Tratado de Assunção, em que a livre circulação de bens e a adoção de uma política comercial comum são os pilares a serem desenvolvidos, nos quais pressupõe para a efetiva consolidação a “eliminação dos direitos alfandegários e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias” (BRASIL, 1991).

Nota-se que a integração projetada para o comércio intrazona começava a ser definida, tanto com as definições do tratado constituidor, como pelos instrumentos que objetivavam o uso de mecanismos de equilíbrio e ações para a promoção de políticas econômicas integrativas.

Neste sentido, a celebração dos acordos de complementação econômica e as discussões promovidas nos encontros e grupos de trabalhos realizados pelo Mercosul contribuíram para o estabelecimento de premissas que amparariam, mais tarde, o posicionamento estratégico do bloco na dimensão da facilitação de comércio.

Dentre as medidas adotadas, pode-se destacar a prática da Tarifa Externa Comum (TEC), emissão do Certificado de Origem, disposição do Regime de Adequação no comércio intrazona e das medidas de incentivo às exportações, com destaque a adoção das medidas de desgravações tarifárias, na qual Gobbo (2001, p. 77) as define como a fase de transição do bloco econômico para a “instituição de uma união aduaneira progressiva”, por terem medidas focadas na

¹ “(...) con el fin de responder a los desafíos presentados por la globalización de los mercados y la formación de grandes espacios económicos, de acelerar el desarrollo económico con justicia social y respeto al medio ambiente, de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y de establecer las bases para una unión cada vez más estrecha entre sus pueblos.”

eliminação de entraves e barreiras ao livre comércio intrazonal, na identificação das assimetrias setoriais e institucionais que dificultavam a fluidez do intercâmbio, na correção ou harmonização das regras legais e nas medidas administrativas que impediam ou dificultavam a liberdade de comércio. (GOBBO, 2001, p. 81)

Com o objetivo, majoritariamente, de criar uma área próspera economicamente, em que o livre trânsito de mercadorias fosse consolidado e priorizado ante disputas e/ou tensões entre as industriais locais, erradicando as medidas de cambalacho aduaneiro². Perante estes conflitos de interesses é que a estruturação e defesa da implementação de mecanismos efetivos na construção do arcabouço da integração econômica são fundamentais para a garantia da fluidez do comércio.

Para tanto, o Conselho do Mercado Comum, reconhecendo os constantes entraves tarifários e não-tarifários após a instituição do bloco econômico, criou em 1995, o comitê técnico nº 02 para fornecer o suporte para a tomada de decisão na matéria de assuntos aduaneiros, tendo a finalidade de apreciar os temas relativos a “(...) administração e controle aduaneiro dos Estados Partes, compreendendo as questões relativas a valoração aduaneira”³ (Mercosul, 2018, tradução nossa). Apenas, em 2018, a nomenclatura facilitação do comércio foi incorporada no escopo de atuação do Comitê, embora a atuação anterior também contemplasse a atuação de harmonização e simplificação dos procedimentos aduaneiros adotados⁴, tonando-se simbólico a inclusão por enfatizar esta atuação.

Apesar das divergências conceituais entre os autores acerca da abrangência do termo facilitação comercial, em suma, trata-se de “um conjunto de políticas que atuam para reduzir os custos de comercialização e estimular os fluxos de produtos entre os países envolvidos” (MARTINS, 2018, p. 39).

O propósito é reduzir as barreiras enfrentadas pelos atores de comércio exterior envolvidos nas transações comerciais, quais sejam, os altos custos presentes na concretização dos negócios internacionais, as exigências de diversos documentos durante todo o processo do envio da mercadoria para o exterior, das diferentes práticas utilizadas pela administração alfandegária, além dos longos prazos enfrentados para a liberação da mercadoria.

² O cambalacho aduaneiro é conceituado por Baia como “uma série de medidas para atrapalhar e atrasar o comércio, tais como demora nas liberações, alegação de quedas nos sistemas de computadores, conferências minuciosas de produtos e outros procedimentos do gênero”. (BAIA apud MIYAZAKI; SANTOS, 2013, p. 86)

³ “ (...) *la administración y control aduanero de los Estados Partes, comprendiendo las cuestiones relativas a la valoración aduanera*”.

⁴ Neste ponto, entende-se por procedimentos aduaneiros as “atividades, práticas e formalidades envolvidas na coleta, apresentação, comunicação e processamento de dados necessários para a circulação de mercadorias no comércio internacional”. (CENTRO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL, 2013, p. 19)

Para tanto, a compreensão das principais barreiras comerciais enfrentadas pelos atores brasileiros na comercialização intrabloco é fundamental para a análise do atual estágio da liberdade de trânsito das mercadorias no Mercosul. Assim, será possível verificar em que medida o Programa Operador Econômico Autorizado (POEA) contribuiu para a consolidação da integração regional do referido bloco.

2. AS PRINCIPAIS DIFICULDADES PRESENTES NAS TRANSAÇÕES COMERCIAIS INTRABLOCO

Nos primeiros contornos do Mercosul, iniciaram-se as tratativas para o cumprimento do Cronograma de Las Leñas⁵, resultando na Resolução nº 48 de 1994, que propõe o regime de adequação.

A propositura visava a “facilitar a adaptação de um número reduzido de produtos às condições de livre comércio dentro da União Aduaneira” (MERCOSUL, 1994), já despontando os primeiros desafios internos a serem enfrentados para a consolidação do bloco econômico.

Naturalmente, ocorre a exigência da cooperação política e econômica para delinear as novas estruturas no continente da América do Sul, em especial, aos quatro países diretamente envolvidos, influenciando, de certa forma, na flexibilidade do princípio da soberania, por propor a incorporação de acordos internacionais no âmbito de todo o bloco.

Durante o desenvolvimento, surgiram vários obstáculos relativos a livre circulação de mercadorias do bloco que foram interpretadas como atentados à indústria local e geraram debates acerca do protecionismo existente no Mercosul.

Apesar disso, o intenso fluxo de troca de mercadorias demonstrou o êxito das relações comerciais até então existentes entre o Brasil com os demais países - Argentina, Paraguai e Uruguai, tendo sido comumente apontado pelos atores comerciais brasileiros a burocracia alfandegária como um dos entraves para a concretização dos negócios intrabloco.

É importante destacar que estes entraves enfrentados na comercialização de bens entre os mais diversos blocos econômicos foram objetos de estudo pela Organização Mundial das Aduanas (OMA ou WCO – *World Customs Organization*)⁶ e resultaram na Convenção Internacional sobre a Simplificação e Harmonização dos Regimes Aduaneiros, em 1973,

⁵ O cronograma foi desenvolvido para definir os prazos de adoção das medidas que pudessem assegurar os objetivos estabelecidos no Tratado de Assunção antes do dia 31 de dezembro de 1994, com a efetiva consolidação do mercado comum.

⁶ Organismo estabelecido em 1952, com o objetivo de regular e estreitar o viés da cooperação alfandegária entre os Estados.

conhecida como Convenção de Quioto, que reconheceu o grande prejuízo econômico gerado na nova era comercial pelos entraves burocráticos aduaneiros.

Para tanto, estabeleceu alguns princípios, tais como a execução de programas de modernização, aplicação de regimes aduaneiros de forma mais previsível, disponibilização das informações necessárias às partes interessadas, adoção de técnicas modernas com sistemas de gestão de risco e, cooperação e de aplicação de normas internacionais adequadas entre outros.

Todos estes aspectos devem ser interpretados pós-acontecimento de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, por ter impactado todo o comportamento da cadeia logística nas transações internacionais, exigindo uma forte atuação das administrações aduaneiras nas fiscalizações. Do outro lado, as novas adequações aos ditames legais estabelecidos pelos normativos internos de cada país foram apontados pelos atores privados como o novo desafio.

Diante destes novos contornos de segurança e confiabilidade exigidos das relações comerciais internacionais, em 2005, a OMA inaugurou o *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*, com o intuito de “trabalhar para um objetivo comum de aumentar a segurança e eficiência da cadeia de suprimento, com base na confiança mútua e na transparência” (WCO, 2018, tradução da autora).⁷

Observe que as prioridades deste instrumento visavam medidas de facilitação de comércio e a governança corporativa, apresentando quatro elementos básicos centrais, quais sejam: a) sistema de gestão da informação, b) adoção de técnicas para gerenciamento de riscos capazes de lidar com as ameaças de segurança, c) cooperação entre as aduanas dos países e d) atribuição de benefícios aos atores da cadeia logísticas que pratiquem as melhores práticas aduaneiras.

Portanto, o zelo pelas operações e procedimentos aduaneiros são acentuados ao prever a participação de atores do comércio exterior, com as empresas participantes reconhecendo a necessidade de incorporar melhorias contínuas para o desenvolvimento de processos de controle interno capazes de aumentar a competitividade dos negócios e do atestado de confiabilidade e adequação aos parâmetros esperados e desejados no cenário internacional.

A abordagem estabelecida no *SAFE Framework* contribuiu para o estabelecimento de uma cadeia internacional segura de suprimentos, que influenciou diretamente na condução dos blocos integrativos regionais.

Neste sentido, a facilitação do comércio é vista como supressora dos obstáculos ao intercâmbio de produtos (obstáculos que atuam incrementando os custos de transação) por meio da simplificação e

⁷ “to work towards a common goal of enhancing supply chain security and efficiency, based on mutual trust and transparency”

harmonização dos trâmites aduaneiros, da documentação e das correntes de informações. (MACEDO; PORTO, 2010, P. 4 apud SZORZA, 2007, p.10)

Neste cenário impulsionado pelos fortes e constantes transações comerciais, determinadas medidas foram, gradualmente, adotadas para a gestão de controle e fluxo de comércio exterior, sobretudo diante dos novos desafios a serem superados pelo livre trânsito de mercadorias no âmbito do Mercosul.

A Receita Federal do Brasil, responsável pelos serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiro (RFB), instituiu, em consonância com as proposições do *SAFE Framework*, o Regime Aduaneiro Expresso – Linha Azul, efetivado com a Instrução Normativa SRF nº 476, de 13 de dezembro de 2004.

O regime foi implementado, inicialmente, apenas no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, e era aplicável apenas aos importadores e exportadores, baseado na premissa da gestão de controle dos insumos e dos processos para a redução da burocracia no processo administrativo e dos próprios custos logísticos incidentes, conforme Souza et al. (2015, p. 7) A pequena abrangência deste regime aduaneiro foi uma das causas para a baixa adesão das empresas brasileiras, sendo comumente apontados tanto a falta de informações precisas, como a falta de estímulo da Receita Federal (RACHED, 2009).

Este tópico merece destaque, pois foi um dos apontamentos considerados na implementação do Programa OEA, em 2015, com o intuito de garantir maior efetividade às transações firmadas, bem como serviram de elementos para as proposições aduaneiras no âmbito do Mercosul.

Neste sentido, dentre as medidas de harmonização e simplificação da legislação aduaneira foi citada a necessidade de revisitação da relação entre as administrações alfandegárias envolvidas que, apesar dos tratados internacionais, ainda necessitam adotar um trâmite célere na circulação das mercadorias, observando os critérios de segurança e controle.

Dentre estas constantes revisitações realizadas pelo bloco econômico, nota-se as Decisões do Conselho do Mercado Comum (CMC) nº 27 de agosto de 2010, na qual estrutura o Código Aduaneiro do Mercosul, tendo previsto o Operador Econômico Autorizado (OEA) como uma alternativa capaz de potencializar as relações comerciais enquanto uma ferramenta global e integrada de facilitação de comércio.

Além disso, destaca-se a Decisão nº 56 de dezembro de 2010, que instituiu o Programa de Consolidação da União Aduaneira, prevendo a simplificação dos procedimentos aduaneiros intrazona, eliminação da bitributação da TEC, utilização do regime drawback, adoção do

Sistema de Trânsito Aduaneiro Internacional, além dos grupos de trabalhos para os avanços do processo de integração.

Apesar da estruturação destas boas práticas acordadas intrabloco, restaram pendentes as aprovações entre os Estados-Partes⁸, o que dificultava a lapidação e estruturação prática das medidas de enfretamento às barreiras da circulação de mercadorias. Caso emblemático foi a retenção das cargas de bananas pela fiscalização argentina, na região de Clorinda, advinda de produtores rurais paraguaios, que estavam em direção ao transporte fluvial para a concretização das exportações. O Ministro da Fazenda do Paraguai, Dionísio Borda, contestou a prática perante o Conselho do Mercado Comum (CMC) para debater os entraves existentes no Mercosul para os agricultores.

Após a solicitação, a Decisão nº 19/2011 do Mercosul reiterou o compromisso do bloco com a liberdade de trânsito e ressaltou a extensão desta livre circulação aos meios de transportes terrestre e fluvial dos Estados Partes.

Apesar do aumento do mercado consumidor e do fortalecimento do bloco perante a América do Sul, coexistem barreiras tarifárias e não-tarifárias nos procedimentos administrativos que impactam diretamente no potencial competitivo brasileiro.

Neste sentido, pesquisa realizada pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI, 2014), no ano de 2013, aponta as principais dificuldades enfrentadas pelas empresas brasileiras, no âmbito da exportação. Dentre os quais consta a burocracia alfandegária e/ou aduaneira em segundo lugar, atrás apenas da taxa de câmbio⁹.

Para a entidade, esta burocracia abarca as operações de desembaraço aduaneiro correspondendo a 58,9% das opiniões dos respondentes, as dificuldades no processamento de documentos e parametrização com 38,5%, as inspeções aduaneiras de mercadorias com 34,7%, e a inspeção física de mercadorias com 27,4%.

Com isso, nota-se que apesar dos esforços nas ratificações dos acordos celebrados durante as reuniões dos membros demonstram o interesse contínuo da modificação deste cenário de enfrentamento de barreiras tarifárias e não-tarifárias. Entretanto, as constantes oscilações no tratamento das operações administrativas ainda são significativas perante os atores comerciais envolvidos.

⁸ O Código Aduaneiro do Mercosul (CAM) instituído em agosto de 2010 pelo Conselho do Mercado Comum (CMC) do Mercosul até o momento foi ratificado apenas pela Argentina em 2012. No Brasil, o acordo internacional foi aprovado pelo Congresso Nacional, em 2018, e está pendente de ratificação pelo Presidente da República. Enquanto no Paraguai o acordo foi rejeitado pela Comissão de Fazenda e Orçamento e, por fim, no Uruguai o CAM ainda tramita no Parlamento.

⁹ Ressalta-se que, no ano da referida pesquisa, a taxa de câmbio encontrava-se em R\$ 2,10/US\$.

Com o objetivo de aproximar e facilitar o comércio, foram elaborados protocolos adicionais ao Acordo de Recife do Mercosul, para dispor sobre o Regulamento Administrativo dos Organismos Coordenadores na Área de Controle Integrado. Além da definição do contorno da jurisdição aduaneira entre os países, tal Regulamento teve a preocupação de incentivar a modernização e o aprimoramento da estrutura das aduanas e de combater as eventuais infrações aduaneiras.

Além disso, a avaliação do Sistema Integrado de Trânsito Internacional Aduaneiro (SINTIA) é bastante debatido internamente como uma opção para a modernização da aduana, ao se propor como uma ferramenta de compartilhamento de dados, que reduziria os eventuais impactos negativos acarretados pela lentidão e/ou bloqueio das mercadorias nas aduanas.

No âmbito dos sistemas informatizados, a implementação do Sistema de Intercâmbio de Informação dos Registros Aduaneiros (INDIRA), em 2004, conectou os sistemas de gestão aduaneira, permitindo uma

consulta tempestiva a informações e documentos de importação e exportação que apoiam a etapa de despacho. Um passo adiante seria a interconexão das plataformas de fiscalização aduaneira e migratória, por exemplo, viabilizando as chamadas Aduanas Integradas do Mercosul, uma demanda constante dos auditores fiscais para agilizar os processos de liberação de cargas e fluxos de pessoas. (POSSAMAI, 2015)

Adicionalmente, a Decisão nº 17/2010 da CMC, ao estabelecer o Documento Único Aduaneiro do Mercosul (DUAM), avançou no processo de integração da União Aduaneira entre os Estados Partes. A finalidade foi instituir um “modelo de dados comuns a integrar para formalizar (...) as declarações das destinações e operações aduaneiras” (MERCOSUL, 2010).

Tais medidas foram ao encontro dos instrumentos recomendados na IX Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC)¹⁰, em 2013. Na ocasião, o Acordo Comercial de Facilitação de Comércio (AFC)¹¹, conhecido como Pacote de Bali, foi ratificado. O documento consolidou os esforços para a redução das barreiras comerciais e dos entraves administrativos relativos à administração aduaneira, atribuindo grande importância ao Programa OEA.

¹⁰ Resultante dos encontros iniciados na Rodada Doha, em 2001, criada com o intuito de instituir mecanismos que facilitassem as transações comerciais entre os Estados, independente dos blocos econômicos envolvidos, para que o estreitamento comercial

¹¹ Este Acordo de Facilitação do Comércio entrou em vigência apenas no ano de 2017 com a ratificação de dois terços dos membros da OMC. Destaca-se que a AFC apresenta duas Seções, sendo a primeira correspondente ao cerne das “boas práticas para atuação governamental sobre operações de comércio exterior, como a publicação de normas, a adoção de medidas de controle menos restritivas ao comércio, emprego de tecnologias e padrões internacionais”¹¹, enquanto a Seção II o foco nos mecanismos de flexibilidade “para países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento”.

Estruturado para permitir a fluidez do comércio e lidar com as novas exigências do comércio globalizado:

7.1. Cada Membro estabelecerá medidas adicionais de facilitação de comércio relacionadas a formalidades e procedimentos de importação, exportação, ou trânsito, nos termos do parágrafo 7.3, para os comerciantes que atendam a critérios específicos, doravante denominados operadores autorizados. (BRASIL, 2018)

Dentre as medidas prevista no artigo 7 do referido AFC estão previstas o pagamento eletrônico, a separação entre a liberação dos bens e a determinação final dos direitos aduaneiros, gestão de risco, a auditoria pós-despacho aduaneiro, estabelecimento e publicação do tempo média de liberação e as o despacho aduaneiro dos bens por operadores autorizados.

O estudo desenvolvido por Hillberry y Zhang (OMC, 2015) prevê que a adoção dos acordos de facilitação do comércio tem o potencial de reduzir o prazo de importação em mais de um dia e meio, enquanto para a exportação corresponderia a redução de quase dois dias, correspondendo, respectivamente, a diminuição de 47% e de 91%. Ainda nas disposições celebradas no Acordo, possibilitaria a redução dos custos do comércio em média 14,3% e do impulsionamento do comércio mundial em US\$ 1 trilhão por ano.

Os efeitos externos de tais procedimentos são diversos, desde o impacto na competitividade das empresas brasileiras e intervenientes ao direcionarem esforços para o aumento da produção, do fortalecimento das relações comerciais entre os países envolvidos, atração de investimentos, da valorização e do impulsionamento das pequenas empresas e do aumento do bem-estar social entre outros.

Em suma, as citadas propostas visavam diminuir as burocracias existentes na concretização dos negócios internacionais perante as aduanas. Conforme pesquisa mencionada acima, no âmbito do Mercosul, as principais dificuldades enfrentadas pelos atores comerciais brasileiros atrelam-se aos subtópicos apontados no mencionado artigo.

Diante do exposto, cabe a análise acerca da implementação do Programa Brasileiro OEA e seus resultados para então projetá-los sobre as atividades comerciais praticadas dentro do bloco econômico expor acerca da (in)existência de contribuição para o processo de integração, sob a perspectiva da livre circulação de mercadorias.

3. O PROGRAMA BRASILEIRO DE OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO

O desenvolvimento da segurança da cadeia de suprimentos se aperfeiçoa com o acordado no Pacote de Bali, ocasionando a substituição deste regime logístico pela criação, em 2014 no Brasil, do Programa OEA, disposto na Instrução Normativa RFB nº 1.985, de 29 de outubro de 2020, com o intuito de certificar os intervenientes da cadeia logística do comércio exterior, atribuindo o baixo grau de riscos das operações desenvolvidas, atuando, desta forma, como parceiros estratégicos deste órgão federal.

A obrigatoriedade dos Estados Membros em adotar medidas capazes de reduzir os trâmites administrativos dos processos de importação e exportação com os operadores autorizados espelha-se na atribuição de confiabilidade.

Ressalta-se que a RFB possibilitou a transição das empresas certificadas na Linha Azul para o OEA no ano de 2016, diante da manifestação de interesse dos até então habilitados. Rachid (CIESP, 2017), auditor fiscal, acentuou que a diferença entre estes dois mecanismos está na abrangência dos atores intervenientes certificáveis, na previsão da melhoria contínua e no fórum consultivo proporcionado pelo OEA.

É importante preceituar que o referido ato normativo no artigo 2º apresenta os princípios fundamentais da estruturação do Programa, abarcando a simplificação, transparência, confiança, gestão de riscos, parceria público-privada, conformidade aos procedimentos e à legislação e aos padrões internacionais de segurança.

Após o cumprimento dos critérios de elegibilidade é concedido as empresas brasileiras o “certificado como um operador de baixo risco, confiável e, por conseguinte, gozará dos benefícios oferecidos pela Aduana Brasileira, relacionados à maior agilidade e previsibilidade de suas cargas nos fluxos do comércio internacional” (RECEITA, 2020).

As certificações, assim, representam o atestado de confiabilidade e da adequação aos parâmetros esperados e desejados pelo cenário internacional. É um documento tido como facilitador das relações comerciais pela fluidez dos trâmites aduaneiros, proporcionando a própria redução dos custos operacionais envolvidos na relação das empresas exportadoras brasileiras

A certificação de OEA abarca o importador, exportador, transportador, agente de carga, depositário de mercadoria sob controle aduaneiro, operador portuário ou aeroportuário e o recinto especial para despacho aduaneiro de exportação (Redex).

Em que pese o caráter voluntário de participação, há necessidade de submissão aos requisitos e critérios exigidos conforme a modalidades de participação, quais sejam: OEA-

Segurança (OEA-S) – certificação do enquadramento aos critérios de segurança aplicados à cadeia logística no fluxo das operações de comércio exterior (RFB) - e OEA-Conformidade (OEA-C) – direcionado a certificar o cumprimento das obrigações tributárias e aduaneiras, sendo desmembrada nos níveis 1 e 2.¹²

Dentre os benefícios extensíveis a todas as modalidades de certificação (art. 10º, da IN nº 1.985/2020) constam a divulgação do nome do certificado no site da RFB, a utilização da marca do Programa Brasileiro de OEA, a indicação de servidor do órgão para esclarecer as dúvidas relacionado ao programa e aos procedimentos aduaneiros, possibilidade de usufruir das disposições dos Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) com as aduanas de outros países, a participação com a formulação de propostas para alteração da legislação e dos procedimentos aduaneiros, dispensa de apresentação de documentos exigidos durante a certificação nas unidades de despacho aduaneiro da RFB e a participação em seminários e treinamentos organizados conjuntamente com a Equipe de Gestão de OEA.

Sob a perspectiva da empresa, os benefícios deste instrumento, segundo a Organização Mundial das Aduanas (OMA) inclui o processamento célere das mercadorias submetidas à administração aduaneira pela confiabilidade mútua existente – decorrentes da própria previsibilidade das normas - e a diminuição dos custos e do próprio tempo.

A pontualidade neste tipo de comercialização é importante porque é essencial para gerenciar a cadeia produtiva. Os atrasos na entrega encarecem a manutenção do estoque, dificultam as respostas rápidas às mudanças diante dos pedidos dos clientes e limitam a capacidade para detectar, reparar e substituir rapidamente os componentes defeituosos. (OMC, 2015, p. 102, tradução pela autora¹³)

As demais previsões variam de acordo com a certificação atribuída e da função desempenhada pela empresa, a OEA-C tem como destaques a resposta à consulta de classificação fiscal da mercadoria¹⁴ em até 40 dias, a dispensa de garantia da Admissão

¹² Atualmente, o Programa OEA-Conformidade se subdivide em dois níveis, o OEA-C nível 1 e o OEA-C nível 2, nos quais são diferenciados pelos critérios a serem requisitados no ato de registro da certificação e dos benefícios a serem concedidos aos intervenientes, que é ampliado no nível 2, abrangendo a redução do percentual de seleção de declarações de importação do OEA para canais de conferência aduaneira, execução imediata da seleção para os canais de conferência aduaneira, processamento prioritário das declarações de importação e a possibilidade de seleção para o canal verde para fins de aplicação do regime aduaneiro especial de admissão temporária.

¹³ “*La puntualidad en el comercio de este tipo de productos es importante porque resulta esencial para la gestión de la cadena de producción. Los retrasos en la entrega encarecen el mantenimiento de existencias, dificultan una respuesta rápida ante cambios en los pedidos de los clientes y limitan la capacidad para detectar, reparar y sustituir rápidamente los componentes defectuosos*”.

¹⁴ A classificação fiscal da mercadoria se refere à atribuição de um código a determinado produto, definindo as características essenciais deste bem, além de definir o tratamento tributário adequado incidente nesta operação.

Temporária de utilização econômica¹⁵, a utilização da Carga Pátio por 24 horas no modal aéreo¹⁶, além da reduzida seleção para canal de conferência, enquanto a OEA-S prevê aspectos como a redução percentual dos canais de conferência na exportação, parametrização das declarações aduaneiras¹⁷ e acesso prioritário dos transportadores aos Recintos Aduaneiros (RECEITA, 2020).

Benefícios	Importadores e Exportadores	Transportadores	Agentes de carga, Depositários, REDEX, Operadores Portuários e Aeroportuários
Divulgação no <i>site</i> da RFB	x	x	x
Utilização da marca “OEA”	x	x	x
Ponto de consulta na RFB	x	x	x
Prioridade de análise em outra modalidade	x		
Benefícios concedidos pelas aduanas estrangeiras	x	x	
Participação no fórum consultivo	x	x	x
Dispensa de exigências já cumpridas no OEA	x		
Participação em treinamentos	x	x	x

Fonte: Elaborado pela autora (2020).

Quadro 1 - Resumo dos benefícios por função da cadeia logística, com base nos dados da RFB

A estruturação do Programa Brasileiro OEA, atualmente, exerce papel primordial no tema da simplificação dos procedimentos aduaneiros, sobretudo se projetados intrazona, pois tem a potencialidade de estimular as trocas comerciais e aumentar a competitividade frente ao cenário internacional entre os países parceiros, considerando ainda os incentivos para o aperfeiçoamento da gestão dos fluxos logísticos que impactam na redução das atividades desenvolvidas pelas empresas, em conformidade com Souza et al (2017).

¹⁵ O Regime aduaneiro especial de Admissão Temporária de Utilização Econômica “é o que permite a importação de bens destinados à prestação de serviços a terceiros ou à produção de outros bens destinados à venda, por prazo fixado, com pagamento dos tributos federais incidentes na importação, proporcionalmente a seu tempo de permanência no território aduaneiro”. (BRASIL, 2009)

¹⁶ Esta utilização se destina ao armazenamento prioritário da carga importada. “Esta mercadoria permanecerá separada, sob custódia do depositário, até ser submetida ao despacho aduaneiro, por 24 horas.”

¹⁷ A parametrização é um procedimento para análise das mercadorias durante o despacho aduaneiro, tendo os canais de conferência verde, amarelo, vermelho e cinza, que variam de acordo com os requisitos estabelecidos na Instrução Normativa nº 680/2006 da Receita Federal.

Por isso, a análise dos resultados gerados pelos certificáveis ao Programa e dos atores intervenientes contemplados pode contribuir para vislumbrar novas formas de cooperação entre os Estados-Partes do Mercosul, visando a consolidação do bloco e a promoção de um dos principais pilares da integração regional dos países sul-americanos, o livre trânsito de mercadorias.

3.1. OS RESULTADOS GERADOS PELO PROGRAMA BRASILEIRO OEA

Os resultados alcançados pelo Programa Brasileiro OEA, segundo as estatísticas divulgadas pela RFB até 31 de julho de 2020, a certificação alcançou 494 (quatrocentos e noventa e quatro) funções e 97 (noventa e sete) solicitações de certificação estão em andamento pelos Centros Regionais OEA – responsáveis por apreciar a conformidade aos requisitos estabelecidos na Instrução Normativa vigente (RECEITA, 2020).

Destaca-se que a emissão do certificado pode contemplar mais de uma função desenvolvida pelos intervenientes, por isso é importante diferenciar as funções certificadas, os certificados emitidos e os CNPJ certificados. Para majorar o atual panorama e adesão dos atores brasileiros, a RFB identificou que até a referida data foram emitidos 481 (quatrocentos e oitenta e um) certificados emitidos para 368 (trezentos e sessenta e oito) Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) certificados.



Fonte: Receita Federal do Brasil (2020).

Gráfico 1 - Número dos certificados emitidos, funções e CNPJ Certificados

Ressalta-se o perfil dos operadores certificados, até julho de 2020, foram majoritariamente atribuídas a empresas multinacionais como a 3M, Bayer S.A, Zara. Os requisitos estabelecidos para a obtenção da certificação não envolvem a delimitação de limites mínimos do patrimônio líquido das empresas, sendo também extensível às microempresas (ME) e Empresas de Pequeno Porte (EPP).

Dentre os critérios exigíveis para a obtenção da certificação constam o gerenciamento das operações desenvolvidas pela empresa como controle de estoque, expedição, controle de armazenamento de carga, adoção de medidas que garantam a qualidade documental, política de recursos humanos e, a depender da modalidade a comprovação da observância pela empresa da segurança das cargas, controle de acesso físico às mercadorias, treinamento e conscientização das ameaças da cadeia logística, segurança física das instalações e gestão de parceiros comerciais (RECEITA, 2020).

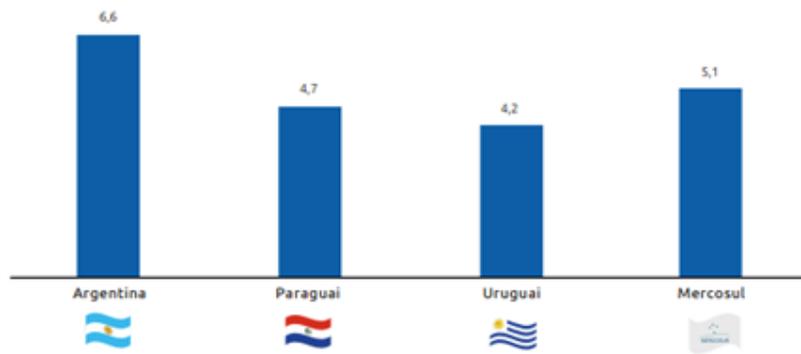
Neste sentido, a pouca adesão de ME e EPP revela a atual fragilidade da abrangência do Programa OEA, seja pela ausência de divulgação desta possibilidade a estes intervenientes, seja pela necessidade de consolidar a gestão de negócios para estas empresas.

O grande destaque ocorre quanto aos impactos na gestão do tempo do despacho de importação, por apresentarem reduções significativamente positivas nos principais modais de transporte. Na via marítima o tempo médio bruto em horas corresponde a 1,73 horas, enquanto para as não certificadas pela OEA o tempo médio equivale a 26,16 horas, em condições igualmente observáveis, demonstrando uma redução de 93,38%. Já para o modal aéreo, o tempo médio corresponde a 1,59 horas em contraponto as 16,01 horas para os não-OEA. Quanto ao modal rodoviário, o período de 6,30 horas para os não-OEA foi reduzido para 0,25 horas para as apresentações das declarações de importação OEA.

A demora na liberação das mercadorias nas alfândegas é um dos principais obstáculos enfrentados, sobretudo pelas empresas brasileiras exportadoras e importadoras, que aumentam em “cerca de 13% os custos para exportar e 14% para importar no Brasil” (CNI, 2018).

Apesar da implementação do Programa, o panorama de 2013 permaneceu semelhante ao de 2019 com a aplicação da pesquisa de facilitação de comércio pela CNI (2019) ao apresentar que dentre as dificuldades aduaneiras enfrentadas pelas empresas que comercializam com países do Mercosul o tempo excessivo para a liberação de mercadorias, o excesso de documentação e formalidades, a alta cobrança de taxas e encargos, respectivamente, foram pontos estratégicos apontados.

Tendo em vista, que atualmente a principal proposta do Programa OEA é direcionada para a simplificação dos procedimentos aduaneiros e da redução do tempo nas alfândegas, é necessário ponderar que o tempo médio avaliado pelas empresas brasileiras para a liberação das mercadorias permanece alto, de acordo com o país de destino da carga, representados no gráfico abaixo (CNI, 2019):



Fonte: CNI (2019, p. 59).

Gráfico 2 - Prazo médio para liberação de mercadorias

Entretanto é necessário ponderar que os esforços desenvolvidos até o momento, no âmbito do Mercosul, reduziram o tempo médio de 13 dias do modal marítimo e 6,4 dias no que se refere aos demais modais, no panorama geral das exportações brasileiras.

Apesar do Código Aduaneiro do Mercosul ter previsto a OEA como dispositivo de facilitação comercial, até o momento, os avanços não foram significativos para esta harmonização. As consolidações têm ocorrido gradualmente pelos Estados de forma individual, o Paraguai manifestou aderência à OMC em 2018, Argentina em 2017 e Uruguai em 2014 para a estruturação deste Programa (WCO, 2019). Todas em diferentes níveis de maturidade, o que contribui para a falta de “visão unificada a respeito do que seria a conduta estratégica dos seus Estados e do Próprio Mercosul, sujeito a radicais atualizações” (PENNAFORTE, 2017).

Por outro lado, em pesquisa realizada por Souza et al (2017) constataram como aspecto positivo o “estreitamento da relação com a Receita Federal que passou a atender a empresa via telefone e e-mail, agilizando o processo de consultas e resolução de problemas referentes ao processo de desembaraço”. Esta aproximação é vista positivamente pelos atores intervenientes das relações comerciais, ao apontarem a necessidade de amparo para compreensão da atual legislação aduaneira e das obrigações legais impostas a determinada trâmite.

Reconhecendo que a cadeia logística para a consolidação destas transações comerciais envolvem diversos órgãos e entidades da Administração Pública, a Portaria da RFB nº 2.384/2017 previu a complementação do Programa com o OEA-Integrado, no qual entidades como INMETRO, ANVISA, IBAMA, que realizam intervenções na circulação de bens, podem assinar compromissos para que possam estabelecer certificação própria aos intervenientes da cadeia logística. Em conformidade com a simplificação das normas, o parágrafo 1º, do artigo 5º, da referida Portaria, dispõe “não devem constar entre os requisitos e critérios mencionados

no *caput* aqueles já estabelecidos pela RFB para certificação no módulo principal” (RECEITA, 2017).

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) concluiu a adesão ao Programa OEA, no final de 2019, e certificou seis empresas importadoras de agrotóxicos em seu projeto-piloto: Adama, Basf, Bayer, Dupont, Iharabras e Syngenta Proteção e Cultivos. André Marcondes (MAPA, 2019) destaca que a consolidação do Programa institucionalmente no órgão é fundamental, para assim, avançar na integração de sistemas e das tratativas realizadas pela Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), e a partir de então, gradativamente, incluir novas cadeias no Programa.

Os resultados alcançados pelo Ministério impactará diretamente na estruturação do OEA-Integrado e contribuirá para o Plano de Ação do Acordo de Reconhecimento Mútuo (ARM) do Mercosul, por possibilitar a ampliação da cadeia logística na administração alfandegária. Neste sentido, ressalte-se o desenvolvimento da nova plataforma bConnect, a ser desenvolvida pelo Serpro, com o intuito de aliar a segurança à facilitação do trânsito de mercadorias, sendo projetada para o compartilhamento de informações de OEA, direcionada para o Mercosul, neste primeiro momento.

A par dos projetos em desenvolvimento e diante dos resultados projetados nas referidas pesquisas, é necessário ressaltar que algumas dificuldades persistem mesmo após o período de implementação do Programa Brasileiro OEA.

Cabe, desta forma, a apreciação acerca da efetividade e da abrangência deste mecanismo de facilitação comercial com os intervenientes certificados que mantém relação comercial dentro do Mercosul. Analisar em que medida a capacidade do OEA poderá contribuir efetivamente para a integração regional do Mercosul.

A pesquisa realizada teve como foco as empresas brasileiras que realizam operações de comércio exterior, buscando identificar as necessidades destes grupos relativas à liberação de mercadorias na aduana, atrelando ao conhecimento sobre o Programa OEA e do possível impacto gerado nos procedimentos aduaneiros enfrentados.

4. PESQUISA DE DADOS COM AS EMPRESAS BRASILEIRAS SOBRE O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO

Tendo em vista os resultados apresentados pela RFB no âmbito do Programa OEA, questiona-se em que medida tal instrumento pode contribuir para o processo integrativo intrabloco, envolvendo os Estados-Partes para a resolução das necessidades dos atores

envolvidos nas relações de comércio exterior e na diminuição das barreiras burocráticas apontadas. Objetivando analisar se, na prática, serve como um instrumento capaz de contribuir para o processo de facilitação comercial.

Apesar dos incentivos para adoção do referido programa serem amplos, os Estados envolvidos, ao celebrarem o Acordo de Reconhecimento Mútuo podem instituir benefícios e vantagens entre as administrações aduaneiras. Na perspectiva do Mercosul, a criação pretende reforçar os desempenhos depreendidos até o momento para a consolidação da integração regional, implementando um acordo para unificar os programas OEA existentes e estabelecer critérios para as empresas certificadas a nível regional.

A principal premissa é conceder benefícios a nível regional às empresas certificadas dos participantes que cumpram com níveis elevados os padrões de segurança aduaneira em toda a cadeia de abastecimento de mercadorias. As aduanas de cada Estado deverão outorgar às empresas anteriormente mencionadas um tratamento diferenciado que se traduza em agilidade e simplificação de procedimentos, além de outras medidas facilitadoras de comércio. (MERCOSUL, 2018, p. 43, tradução pela autora ¹⁸)

4.1. Análise empírica dos procedimentos operacionais aduaneiros realizados pelas empresas brasileiras e do conhecimento a respeito do Programa Operador Econômico Autorizado

4.1.1 Metodologia

Adotou-se a técnica quantitativa-descritiva para a realização da pesquisa de campo, com a aplicação de um questionário às empresas brasileiras que atuam na cadeia logística no comércio exterior. O tipo de entrevista adotado foi com respostas padronizadas, “de forma a garantir que os entrevistados tenham uma quantidade limitada de opções para cada indagação” (MAFEI, 2014, p. 283) e autoaplicáveis, tendo em vista que foram enviadas por e-mail ao público-alvo.

O intuito é verificar em que medida a adoção do OEA, no âmbito do Mercosul, poderá contribuir para o processo de integração do referido bloco.

¹⁸ “La premissa principal es otorgar beneficios a nivel regional a empresas certificadas de los participantes que cumplen con niveles elevados en lo referente a estándares de seguridad aduanera en toda la cadena de suministro de bienes. Las aduanas de cada participante deberán otorgar a las empresas anteriormente mencionadas, un tratamiento diferenciado que se traduzca en agilización y simplificación de procedimientos entre otras medidas facilitadoras de comercio”.

Inicialmente, foram realizadas perguntas para conhecer a experiência dos entrevistados nas operações de comércio exterior, em seguida o objetivo foi identificar as dificuldades enfrentadas para a concretização da liberação de mercadorias nas aduanas com os países membros do Mercosul e, sucessivamente, analisar a participação e/ou conhecimento do Programa OEA.

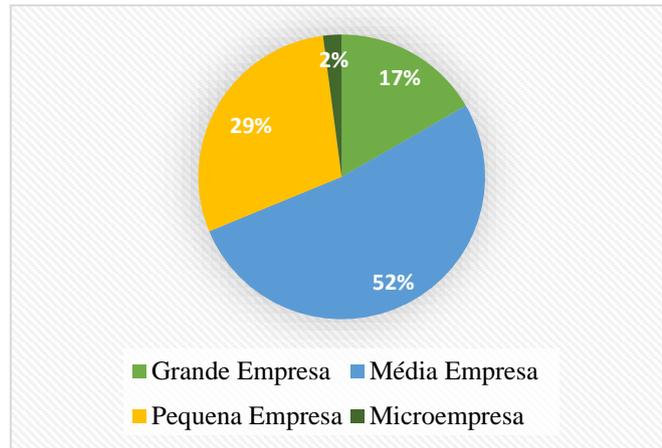
O público-alvo do questionário foram tanto os operadores que podem ser habilitados como OEA¹⁹, como aqueles atores certificados pelo programa, para que seja possível a correlação dos impactos ocasionados pela certificação.

A pesquisa integral possuiu 12 perguntas. Os respondentes, ao finalizarem o preenchimento da pesquisa, tiveram um campo em aberto para que pudessem compartilhar quaisquer comentários e/ou relatos vivenciados pela empresa na aduana.

4.1.2 Resultados da análise empírica

Para a identificação do porte da empresa, o critério utilizado foi o estabelecido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no qual das 48 empresas participantes, 52% se manifestaram como média empresa - faturamento anual correspondente entre R\$ 4,8 milhões e R\$ 300 milhões-, 29 % declararam ser EPP - faturamento anual superior a R\$ 360 mil e inferior a R\$ 4,8 milhões -, 17% se enquadram como grande empresa – faturamento anual acima de R\$300 milhões e apenas 2% se enquadraram como uma microempresa – de faturamento anual de até R\$ 360 mil.

¹⁹ Conforme destacado anteriormente, em consonância com o artigo 5º, da Instrução Normativa RFB nº 1.985/2020, podem requerer a certificação OEA: a) Importador; b) Exportador; c) Transportador; d) Agente de Carga; e) Depositário de mercadoria sob controle aduaneiro; f) Operador Portuário ou Aeroportuário; g) Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).



Fonte: Elaborado pela autora (2020).

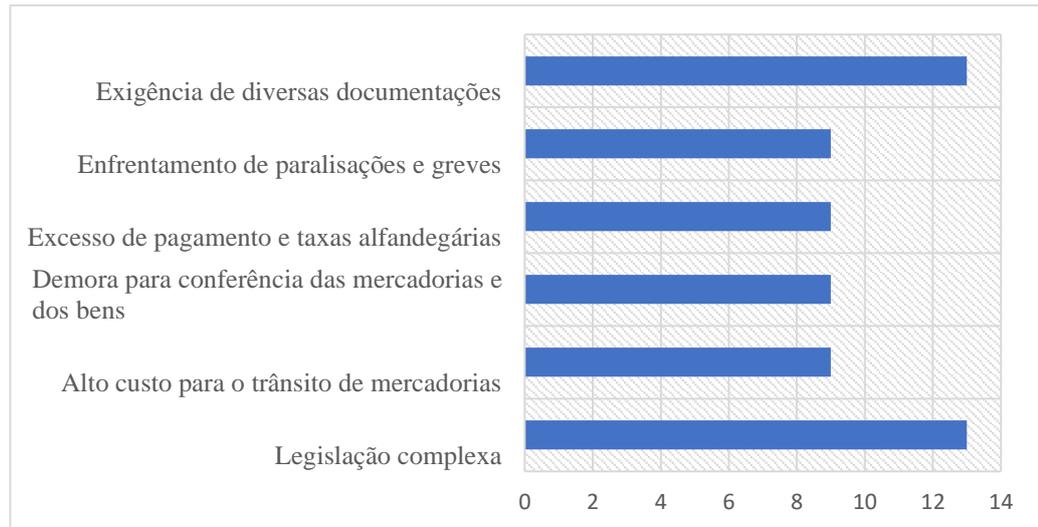
Gráfico 3 – Perfil dos respondentes da pesquisa

Todos os respondentes afirmaram realizar operações de comércio exterior, prevalecendo as operações de exportação direta e indireta, importação, transporte internacional e de agente de carga, respectivamente.

Para compreender a maturidade dos atores envolvidos nas operações realizadas no comércio exterior, observa-se que 79% afirmaram desenvolver continuamente estas operações, sendo que destes 60% atuam há mais de 05 anos com estas atividades, e que 21% atuaram em anos alternados ou em operações pontuais.

Todos os entrevistados realizam negócios internacionais com os países integrantes do Mercosul, no qual o relacionamento comercial com a Argentina foi unânime entre os entrevistados, seguidos do Paraguai (38) e do Uruguai (48).

Neste mesmo sentido, todos os entrevistados relatam que tiveram, nestas transações, problemas aduaneiros. Quando questionados a respeito das principais dificuldades enfrentadas durante a liberação de mercadorias na aduana com os países-membros do Mercosul apontaram a legislação complexa (13), a exigência de diversas documentações (13) o alto custo para o trânsito de mercadorias (9), excesso de pagamento e taxas alfandegárias (9) e a demora para conferência das mercadorias (9). A pergunta admitiu mais de uma resposta por participante.



Fonte: Elaborado pela autora (2020).

Gráfico 4 – Principais dificuldades enfrentadas pelos respondentes na liberação das mercadorias

O resultado apresentado se assemelha a pesquisa “Desafios à competitividade das exportações brasileiras”, realizada pela CNI (2018) com 589 (quinhentos e oitenta e nove) empresas exportadoras brasileiras, na qual identificou o excesso de normas como entrave institucional (36,7%), e as elevadas tarifas cobradas por portos e aeroportos, bem como as taxas cobradas por órgãos anuentes e o tempo elevado para fiscalização, despacho e liberação de mercadorias como os três principais entraves burocráticos alfandegários, correspondendo, respectivamente a 51,8%, 41,9% e 35,6% dos entrevistados.

As medidas de facilitação do comércio tendem a incidir positivamente nestas questões ao pressupor a uniformização das regras relativas à importação e exportação, tendo o Programa OEA um papel preponderante para harmonizar a atuação perante as aduanas com a fluidez da liberdade de mercadorias, entretanto se nota a necessidade de atuação complementar a este instrumento com a implementação dos sistemas de “janela única de comércio exterior permitindo que informações constantes em documentos de uma das partes sejam utilizadas para compor documentos da outra parte e contribua para a cooperação aduaneira” (CNI, 2019, p. 17). Neste quesito, destaca-se também o desenvolvimento e implementação do Programa OEA-Integrado, que relaciona os diferentes órgãos envolvidos nas demandas de comércio exterior.

Entretanto, quando questionados acerca do conhecimento sobre o Programa OEA, dos 48 entrevistados, 19 declararam não conhecer o Programa, embora já tenham ouvido falar a respeito da certificação, 19 participantes desconhecem totalmente o propósito deste instrumento, em contrapartida os outros 10 entrevistados afirmaram positivamente que compreendem o funcionamento do Programa OEA.

Dos que conhecem a certificação 50% afirmaram que não possuem o registro como Operador Econômico Autorizado (05), 20% disseram estar em processo de certificação perante a RFB (02), enquanto o restante declarou possuir a certificação (03). Neste grupo, a identificação de melhorias nos procedimentos aduaneiros realizados pela empresa foi de concordância geral.

Diante do exposto, percebe-se que grande parte dos participantes não conhecem esta certificação e os potenciais impactos que podem causar nas operações comerciais da empresa, o que torna o âmbito de atuação restrito, neste momento. Situação semelhante ao relatado no Regime Aduaneiro Linha Azul, entretanto o novo desenho projetado no OEA, ao considerar o panorama do Mercosul, deve direcionar esforços para abranger as micro e pequenas empresas, tendo em vista a forte atuação de empresas deste porte na América Latina, além do número competitivo que fornecem para os cenários nacionais correspondentes.

Observar que a América do Sul é o principal destino, principalmente, das empresas exportadoras pela proximidade de cultura e costumes. Sob esta perspectiva, a adoção do Programa OEA tem a capacidade de contribuir para uma expansão mais justa dos benefícios ofertados pela certificação, as aproximará do ambiente do comércio exterior, sendo extremamente positivo esta nova proximidade com a Receita Federal enquanto ponto de contato para o desenvolvimento dos negócios internacionais.

Dentre as melhorias apontadas pelos participantes a diminuição dos prazos para conferência das mercadorias de bens, dispensa de exigências já formalizadas e a priorização de conferências de documentos são as principais percepções de melhoria pelos intervenientes da certificação OEA, ratificando o atingimento dos benefícios propostos na estruturação do Programa pela RFB e tendo o potencial de facilitar e permitir trocas mais fluídas nas transações decorrentes do bloco econômico.

Assim, vislumbra-se que o forte anseio pela consolidação da livre circulação de mercadorias do Mercosul pode se apoiar na crescente maturidade e consolidação do Programa OEA, sendo uma das medidas capazes de contribuir para o aperfeiçoamento do comércio intrabloco.

Para tanto é necessário esta aproximação entre as administrações aduaneiras, as estruturando para aplicação do operadores econômicos autorizados nos Estados-Partes, pois, conforme os dados registrados na OMA (2019), até novembro de 2018, foram certificados pela Argentina apenas 4 intervenientes, enquanto o Uruguai apresentou 60 certificações, tendo o Brasil registrado 272 atores e o Paraguai, por sua vez, realizado a implementação do programa em seu território apenas em outubro de 2018.

Estas divergências de maturidade devem ser amplamente discutidas no âmbito da comissão técnica nº 02 do Mercosul - que trata dos trâmites aduaneiros e da facilitação comercial.

Inicialmente, a celebração do ARM, que estabelece diretrizes para a consecução do projeto, tem o potencial de permitir “que seus *players* usufruam de tratamentos prioritários para suas operações e incrementem sua competitividade no comércio internacional” (Emboaba e Reis, 2019).

Destaca-se que os principais objetivos para a assinatura deste acordo são o tratamento prioritários das cargas - permitindo a redução dos custos de armazenagem -, a previsibilidade das transações comerciais no desembaraço aduaneiro, o comprometimento recíproco da oferta de benefícios dos certificados e a melhoria de desempenho das empresas OEA no comércio internacional (RFB, 2020).

No dia 13 de novembro de 2019, os quatro países assinaram o ARM do OEA Mercosul, reconhecendo que o programa “(...) fortalece a segurança da cadeia logística do comércio internacional, contribuindo de maneira significativa para a facilitação e controle das mercadorias que circulam entre os países” (MERCOSUL, 2019, p. 1) ²⁰, considerando ainda a assistência mútua existente entre as aduanas celebradas na Decisão do Conselho do Mercado Comum nº 26/06, por meio do Convênio de Cooperação, Intercâmbio de Informação, Consulta de Dados e Assistência Mútua entre as Administrações Aduaneiras do Mercosul.

Esta harmonização de entendimento e da importância do processo a ser desenvolvido, permite o incremento das tendências mundiais de produção para o Mercosul, pois a demora e o excesso de documentação exigida nas operações aduaneiras além de desestimular as cadeias produtivas regionais, atrasa o recebimento das contrapartidas às empresas produtoras de bens e/ou prestadoras de serviços, que por conseguinte tardam a modernização dos próprios processos.

Ratificando as recomendações da CNI para um efetivo processo de facilitação comercial, a implementação dos acordos de reconhecimento dos programas OEA do bloco é basilar e o “uso de tecnologia da informação para tornar mais célere o processo de liberação de mercadorias entre as partes” (CNI, 2019, p. 15) deve ser feito brevemente para se adequar ao padrão desejado pelos novos anseios comerciais.

Deste modo, a continuidade das ações direcionadas a integração dos sistemas de informações impactarão diretamente na efetiva implementação do OEA no Mercosul. Ao longo

²⁰ “ (...) Fortalece la seguridad en la cadena logística del comercio internacional, contribuyendo de manera significativa a la facilitación y control de las mercaderías que circulan entre los países”.

deste ano, os Coordenadoras do Grupo Ad-Hoc OEA Mercosul, que conta com a participação da delegação Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai, vem acompanhando os estágios de desenvolvimento dentro dos Estados e tem priorizado a linearidade para o intercâmbio de informação entre as aduanas e com a visão de expandir as conquistas para o próximo ARM Mercosul-Aliança do Pacífico.

CONCLUSÃO

Ante o exposto, nota-se os esforços desenvolvidos pelo Mercosul para consolidar a vertente da livre circulação de mercadoria nas relações entre os Estados-Partes. As trocas comerciais intrabloco estão sendo ampliadas, diante da maturidade e das medidas de facilitação do comércio que tem sido adotadas como a rede bConnect.

Apesar disso, os atores intervenientes destas relações comerciais ainda identificam alguns entraves primários ao firmamento da expansão dos negócios internacionais, que poderiam ser aperfeiçoados com uma gestão de riscos e compartilhamento de informações em ambientes integrados.

Neste cenário, o Programa Operador Econômico Autorizado pode complementar os trabalhos iniciados pelo bloco, na tentativa de contribuir para a integração regional e permitir uma fluidez no trânsito das mercadorias com a certificação dos atores intervenientes. Os requisitos previstos para a concessão do certificado foram estruturados em processos de gestão que minimizem os riscos das operações comerciais, demonstrando a conformidade com as melhores práticas internacionais de segurança.

Os resultados alcançados pelo Programa, no Brasil, demonstram avanços importantes na redução da apresentação da documentação e no prazo de liberação das mercadorias nas operações de comércio exterior pelas empresas brasileiras. Situações que são apontadas como entraves para a competitividade do bloco regional.

Por outro lado, os resultados obtidos ao longo deste estudo, também aponta dados a serem considerados para uma implementação efetiva do Programa OEA no Mercosul, devendo direcionar uma atenção especial na abrangência da certificação, estreitando as relações, sobretudo com as micros e pequenas empresas pela representatividade do comércio com os Estados-Partes. Além disso, a informatização será fundamental para a redução do número de documentos exigidos e facilitará a interação entre as aduanas envolvidas.

Neste cenário, concluiu-se que o OEA é uma ferramenta que pode contribuir para a facilitação comercial do Mercosul, mas é importante a adequação à realidade comercial

intrabloco, bem como considerar as experiências obtidas com o Programa entre os países, objetivando uma consolidação efetiva.

REFERÊNCIAS

BALASSA, Bela. **Teoria de la integración econômica**. México, D.F: Unión Tipográfica Editorial, 1964.

BRASIL. **Ata para a Integração Brasileiro – Argentina**. 1986. Disponível em: <https://www.abacc.org.br/en/wp-content/uploads/2016/09/Ata-para-integra%C3%A7%C3%A3o-brasileiro-argentina-portugu%C3%AAs-assinada.pdf> Acesso em 02 de agosto de 2020.

BRASIL. Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991. **Tratado de Assunção**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm. Acesso em 11 de julho de 2020.

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm Acesso em 04 de outubro de 2020.

BRASIL. **Decreto nº 9.326, de 03 de abril de 2018**. Promulga o Protocolo de Emenda ao Acordo Constitutivo Mundial do Comércio, adotado pelo Conselho-Geral da Organização Mundial do Comércio, em 27 de novembro de 2014, e seu anexo, o Acordo sobre a Facilitação do Comércio, adotado pelos membros da Organização Mundial do Comércio, em 7 de dezembro de 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9326.htm

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Mapa certifica primeiras empresas no programa Agro**. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/mapa-certifica-primeiras-empresas-no-programa-oea-agro>
<https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/mapa-certifica-primeiras-empresas-no-programa-oea-agro>. Acesso em 28 de agosto de 2020.

BRASIL. Ministério da Economia. **Entra em vigor em âmbito internacional o Acordo sobre Facilitação de Comércio da OMC**. 2017. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/ultimas-noticias/2316-entra-em-vigor-em-ambito-internacional-o-acordo-sobre-facilitacao-de-comercio-da-omc>. Acesso em 19 de julho de 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Resenha de Política Exterior do Brasil. 1986**. Disponível em: http://www.funag.gov.br/chdd/images/Resenhas/RPEB_50_jul_ago_set_1986.pdf Acesso em 02 de agosto de 2020.

CENTRO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL. **Acordo de Facilitação de Comércio da OMC: Um guia de negócios para países em desenvolvimento**. 2013. Disponível em: http://www.abifina.org.br/arquivos/download/acordo_de_facilitacao_de_comercio_da_omc_guia_de_negocios.pdf

CIESP Jundiá. **Operador Econômico Autorizado é tema de palestra durante Reunião do COMEX.** 2017. Disponível em: <http://www.ciesp.com.br/jundiai/noticias/operador-economico-autorizado-e-tema-de-palestra-durante-reuniao-do-comex/> Acesso em 15 de agosto de 2020.

COMEX STAT. **Sistema de Estatísticas do Comércio Exterior.** 2020. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/21809> Acesso em 22 de setembro de 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Entraves às Exportações Brasileiras.** Brasília: CNI, 2014. Disponível em: https://bucket-gw-cni-static-cms-si.s3.amazonaws.com/media/filer_public/6f/e4/6fe41f07-aac7-4c78-9910-14f638f8037c/entravesasexportacoesbrasileiras_2014.pdf Acesso em 19 de julho de 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Desafios à competitividade das exportações brasileiras.** Brasília: CNI, 2018. Disponível em: https://bucket-gw-cni-static-cms-si.s3.amazonaws.com/media/filer_public/6f/e4/6fe41f07-aac7-4c78-9910-14f638f8037c/entravesasexportacoesbrasileiras_2014.pdf Acesso em 02 de agosto de 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Impactos Econômicos da Implantação do Programa Operador Econômico Autorizado no Brasil.** Brasília: CNI, 2018. Disponível em: https://bucket-gw-cni-static-cms-si.s3.amazonaws.com/media/filer_public/0d/cf/0dcf6d73-2d62-48ff-abfe-097492c6c9d1/impacto_do_programa_oea_web.pdf Acesso em 17 de agosto de 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Facilitação de Comércio no Mercosul: Diagnóstico e Recomendações.** Brasília: CNI, 2019. Disponível em: https://bucket-gw-cni-static-cms-si.s3.amazonaws.com/media/filer_public/87/f8/87f87fa9-11b9-4ef0-a382-35880473213c/id_232943_facilitacao_de_comercio_no_mercosul_web.pdf. Acesso em 19 de julho de 2020.

EMBOABA, Lucas; REIS, Letícia. **Representantes das Aduanas do Mercosul assinam Acordo Regional de Reconhecimento Mútuo do Programa OEA.** Lira Advogados. 2019. Disponível em: <https://www.liraatlaw.com/conteudo/representantes-das-aduanas-do-mercosul-assinam-acordo-regional-de-reconhecimento-mutuo-do-programa-oea>. Acesso em 10 de setembro de 2020.

FASSBINDER, Andressa Gabriela Muller. **A Integração Econômica no Mercosul: Aspectos da Relação Comercial entre Brasil e Argentina nos anos 1991 a 2015.** Ijuí (RS), 2017. Disponível em: <https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/bitstream/handle/123456789/4514/Andressa%20Gabriela%20M%20C%20B%20C%20Fassbinder.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 05 de agosto de 2020.

GOBBO, Edenilza. **Mercosul e a livre circulação de mercadorias.** Florianópolis (SC), 2001. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/80369/179336.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em 05 de agosto de 2020.

GONÇALVES, Luiz Eduardo Fonseca de Carvalho. **As Relações Brasil-Cepal (1947-1964)**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2011.

IANNI, Octávio. **Teorias da Globalização**. 9. ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 58.

MACEDO, Leonardo Correia Lima; PORTO, Paulo Costacurta de Sá. **Aspectos Legais e Econômicos do Acordo de Facilitação Comercial da OMC**. Florianópolis, 2010. Disponível em:

https://www.unisantos.br/upload/menu3niveis_1297344806081_aspectos_acordo_de_facilitacao_comercial_conpedi.pdf. Acesso em 02 de novembro de 2020.

MAFEI, Rafael. **Metodologia jurídica: um roteiro prático para trabalhos de conclusão de curso**. FGV Direito SP: 3ª triagem. 2014.

MARTINEZ PUÑAL, Antonio. **El sistema institucional del Mercosur: de la intergubernamentalidad hacia la supranacionalidad**. Tórculo Edición, Santiago de Compostela, 2005. p. 35.

MARTINS, Michelle Márcia Viana. **O impacto das medidas do Acordo de Facilitação de Comércio nos custos bilaterais não tarifárias do comércio brasileiro**. Viçosa (MG), 2018. Disponível em:

<https://www.locus.ufv.br/bitstream/handle/123456789/19955/texto%20completo.pdf?sequencia=1>. Acesso em 02 de novembro de 2020.

MERCOSUL. **Decisão nº 17/10. Documento Único Aduaneiro do Mercosul**. Disponível em: http://sice.oas.org/trade/mrcsrs/decisions/DEC1710_p.pdf. Acesso em 16 de agosto de 2020.

MERCOSUL. **Resolução nº 48 de 1994: Regime de Adequação**. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/mrcsrs/resolutions/Res4894p.asp>. Acesso em 14 de agosto de 2020.

MERCOSUL. **Comité Técnico nº 02**. 2018. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/69815_DIR_049-2018_ES_CT2%20Asuntos%20Aduaneros%20y%20Facilitaci%C3%B3n%20de%20Comercio.pdf. Acesso em 05 de agosto de 2020.

MERCOSUL. **Acuerdo de Reconocimiento Mutuo OEA Mercosur**. 13 de novembro de 2019. Disponível em: http://www.abti.org.br/anexos/20191213_ARM_OEA_MERCOSUL.pdf Acesso em 18 de setembro de 2020.

MERCOSUL. **Borrador de Propuesta ARM Regional Mercosur**. Maio de 2018. Disponível em: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/69202_CT2_2018_ACTA02_ANE07_ES_Proyecto%20OEA%20Regional.pdf Acesso em 21 de setembro de 2020.

MIYAZAKI, Silvio Yoshio Mizuguchi; SANTOS, Antônio Carlos Alves dos (Orgs.). **Integração Econômica Regional**. São Paulo: Saraiva, 2013.

ORGANIZAÇÃO MUNCIAL DO COMÉRCIO (OMC). **Informe sobre el Comercio Mundial.** 2015. Disponível em: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf Acesso em 14 de setembro de 2020.

PENNAFORTE, Charles. **Mercosul, 25 anos depois: os problemas estruturais e o impacto da mudança de conjuntura.** L’Espace Politique, 2017. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacepolitique/4180> Acesso em 08 de agosto de 2020.

POSSAMAI, Ana Julia. **Integração digital: a dimensão tecnológica do Mercosul.** Revista Panorama Internacional: volume 1, nº 2, 2015. Disponível em: <http://panoramainternacional.fee.tche.br/article/integracao-digital-a-dimensao-tecnologica-do-mercosul/> Acesso em 02 de novembro de 2020.

RACHED, Omar. **Quem tem medo da Linha Azul?** Comex Data. 2009. Disponível em: http://comexdata.com.br/main_artigos_index.php?PID=100000039. Acesso em 03 de novembro de 2020.

RECEITA FEDERAL. **Instrução Normativa RFB ° 1.985, de 29 de outubro de 2020.** Dispõe sobre o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=113415> Acesso em 02 de dezembro de 2020.

RECEITA FEDERAL. **Portaria RFB ° 2.384, de 13 de julho de 2017.** Dispõe sobre a participação de órgãos ou entidades da administração pública que exercem controle sobre operações de comércio exterior, no Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado, por intermédio de módulo complementar do OEA-Integrado. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=84431>. Acesso em 01° de outubro de 2020.

RECEITA FEDERAL. **Operador Econômico Autorizado.** 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/oea> Acesso em 02 de setembro de 2020.

RECEITA FEDERAL. **Guia de Implementação dos Requisitos do Programa Brasileiro de OEA.** 2020.

RITTO, Antônio Carlos de Azevedo. CARVALHO, Marinilza Bruno de. **Compliance e Ética – Uma Nova Consciência em Tempos de Trabalho em Redes.** Rio de Janeiro: Editora Ciência Moderna Ltda, 2019. P. 24.

SOUZA, Reginaldo da Silva; LUCIANO, Cleiton Paiva Rodrigues; SILVA, Breno Henrique Prado. **Vantagens da utilização do regime aduaneiro especial Linha Azul – Despacho Aduaneiro.** Anais XII Seget – Simpósio de Excelência, Gestão e Tecnologia, 28-30 de outubro de 2016. Disponível em: <https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos16/20324193.pdf>. Acesso em 20 de setembro de 2020.

SOUZA, Reginaldo da Silva; LUCIANO, Cleiton Paiva Rodrigues; SANTOS, Daniel Reis dos; PRADO SILVA, Breno Henrique; SILVA, Sheldon William; MAGALHÃES, Sérgio Ricardo.

O Programa Operador Econômico Autorizado (OEA Brasileiro) e as Operações de Importação e Exportação. Revista da Universidade Vale do Rio Verde, Três Corações, v. 15, nº 1, p. 701-716, jan/julho. 2017. Acesso em 14 de agosto de 2020.

VAZ, Alcides Vaz. **Cooperação, integração e processo negociador: a construção do MERCOSUL.** Brasília: IBRI, 2002.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. **WCO publishes 2018 edition of Safe Framework of Standards.** 2018. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/es-es/media/newsroom/2018/july/wco-publishes-2018-edition-of-safe-framework-of-standards.aspx>. Acesso em 06 de agosto de 2020.

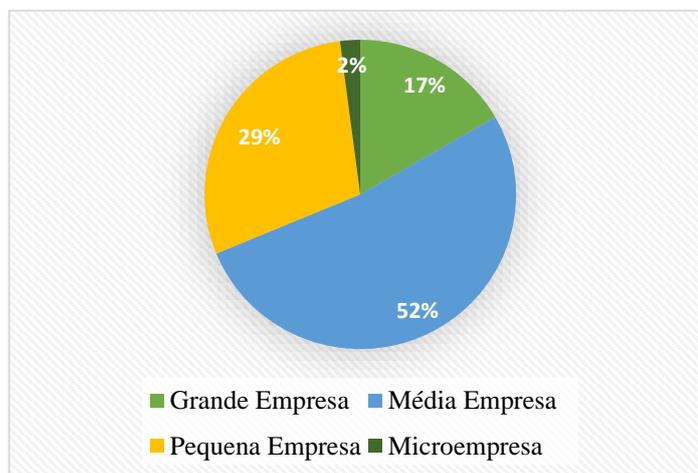
WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. **Compendium of Authorized Economic Operator Programmes.** 2019. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compendium.pdf?la=en>. Acesso em 06 de agosto de 2020.

ZANETTI, Augusto. **O Mercosul: Dimensões do Processo de Integração na América do Sul.** São Paulo: Editora Claridade, 2ª edição, 2015.

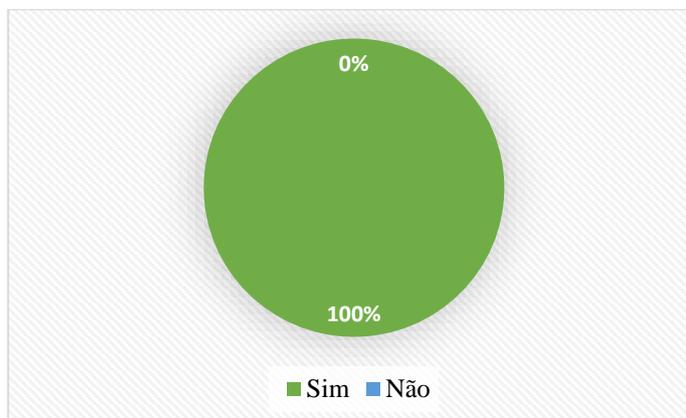
APÊNDICE

APÊNDICE A – RESULTADOS DO QUESTIONÁRIO

1. Qual é o porte da sua empresa?

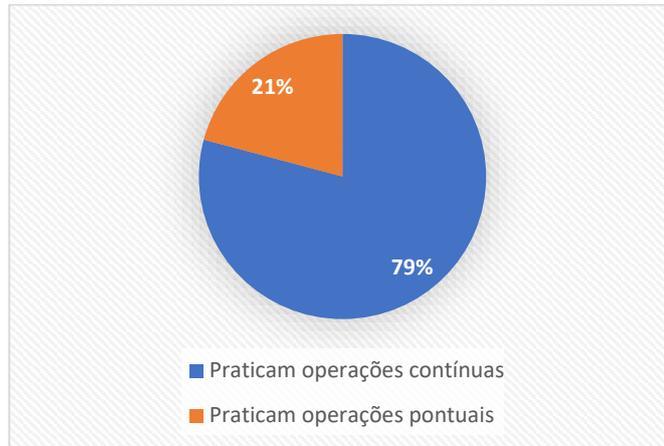
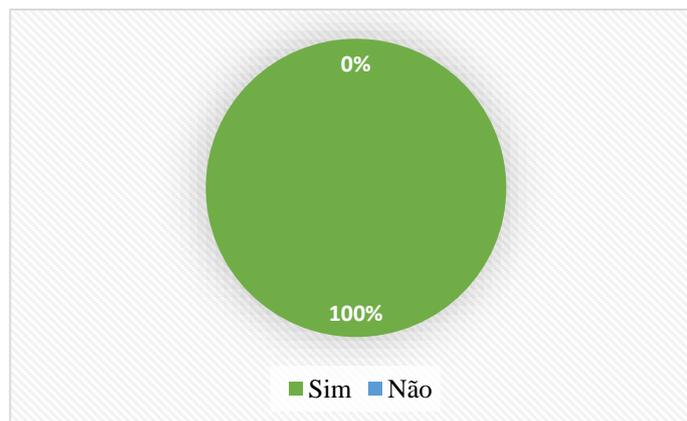
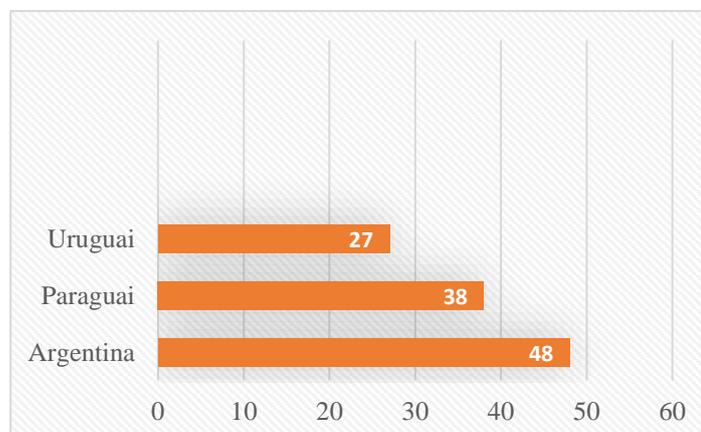


2. A sua empresa realiza operações de comércio exterior?

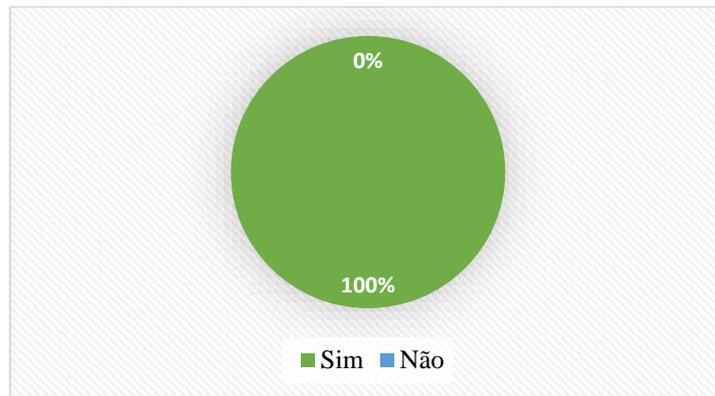


3. Quais as operações de comércio exterior são realizadas pela sua empresa?

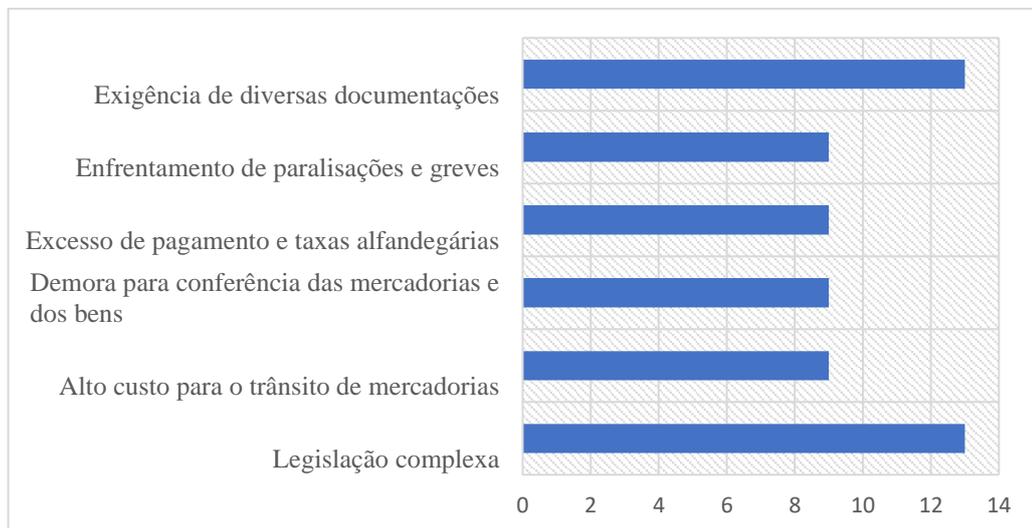


4. A sua empresa realiza estas operações de comércio exterior?**5. A sua empresa realiza negócios internacionais com os países integrantes do Mercosul?****6. Com quais países do Mercosul a sua empresa realiza negócios internacionais?**
(Possibilidade de escolher mais de um país)

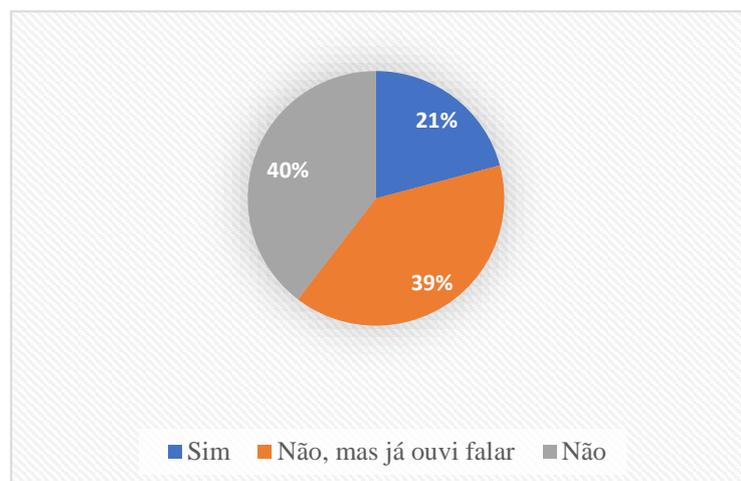
7. Ao realizar as operações de comércio exterior, já teve algum problema aduaneiro?



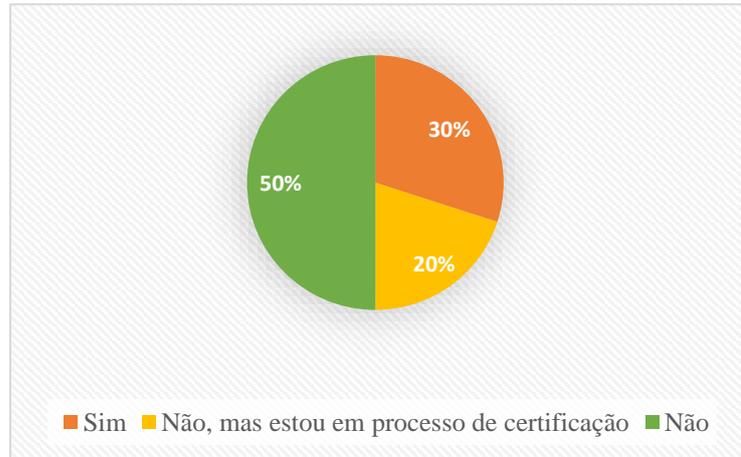
8. Quais são as suas principais dificuldades durante a liberação de mercadorias na aduana com países do Mercosul?



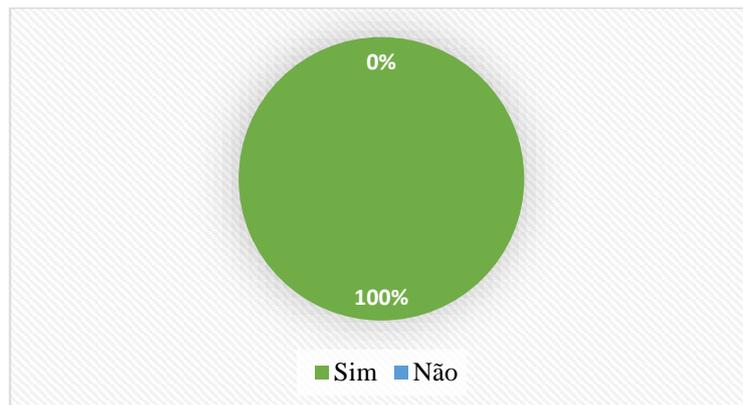
9. Você conhece o Programa Operador Econômico Autorizado?



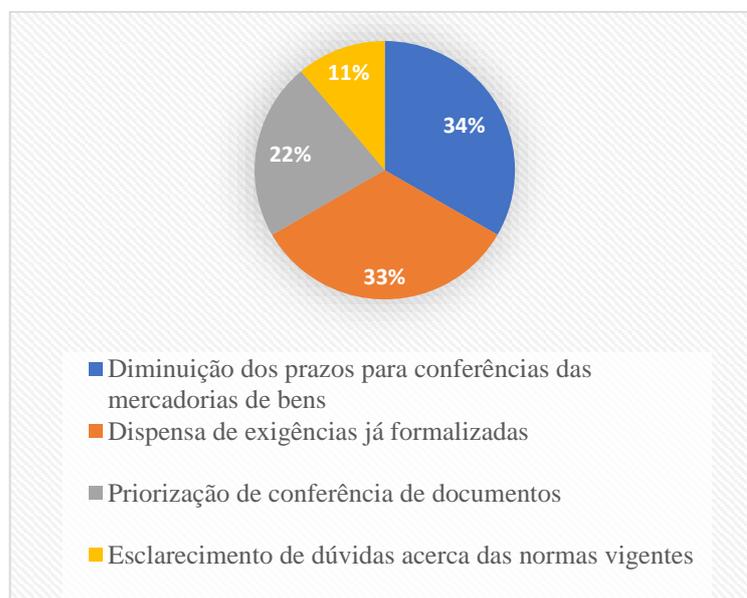
10. Você possui a certificação como Operador Econômico Autorizado?



11. Após a obtenção da certificação, a sua empresa identificou melhorias nos procedimentos aduaneiros com os países do Mercosul?



12. Quais foram as melhorias identificadas pela sua empresa, após a certificação?



13. Comentários registrados

01	Estamos trabalhando além dos mercados informados, a Costa Rica e Equador, já com exportações. Trabalhando para abrir mercado na África do Sul, República Dominicana, Chile, Uruguai e Peru.
02	Ajustando processos internos para apresentar o requerimento de certificação.
03	Já tivemos bastante dificuldades com as greves
04	Alguns amigos empresários que possuem a certificação relatam maior facilidade na liberação das mercadorias via canal verde.