



## Análise dos indicadores de facilitação do comércio

### Analysis of trade facilitation indicators

Bibiana das Chagas Meroni Costa<sup>1</sup>

#### RESUMO

Em um mundo cada vez mais integrado, no qual as mercadorias cruzam as fronteiras nacionais diversas vezes ao longo da cadeia produtiva, procedimentos comerciais ineficientes elevam os custos transacionais e criam barreiras que dificultam ou impedem os fluxos comerciais. Nesse contexto, a facilitação do comércio tem sido apontada como forma de reduzir essa perda de eficiência sendo, em virtude disso, pauta recorrente tanto do setor público quanto do setor privado. O objetivo deste artigo é identificar e explorar indicadores utilizados como ferramentas de monitoramento de facilitação do comércio, dando especial destaque aos elementos e informações relacionadas com procedimentos aduaneiros. Busca-se explorar o potencial que as informações disponibilizadas por tais indicadores têm para subsidiar o desenvolvimento, atualização ou priorização dos projetos nacionais e institucionais de facilitação do comércio. Considerando que as medidas de facilitação do comércio representam incentivos ou impulsos na busca de objetivos, entende-se que conhecer os indicadores, suas metodologias e eventualmente suas limitações é passo inevitável na busca da resposta para o seguinte indagação: qual a melhor maneira de se atingir os objetivos de facilitação? Diante da expressiva quantidade de indicadores relacionados ao tema, decorrente da própria complexidade do conceito, limitou-se o escopo de análise aos indicadores elencados no site da Organização Mundial do Comércio.

Palavras-chave: Indicador. Facilitação do comércio. Análise empírica.

#### ABSTRACT

In an increasingly integrated world, in which goods cross national borders multiple times along the supply chain, inefficient trade procedures drive up transaction costs and create barriers that hamper or impede trade flows. In this context, trade facilitation has been identified as a way to reduce this loss of efficiency and, as a result, is a recurrent agenda for both the public and private sectors. The purpose of this article is to identify and explore indicators used as monitoring tools for trade facilitation, with special emphasis on elements and information related to Customs procedures. It seeks to explore the potential that the information provided by such indicators has to support the development, updating or prioritization of national and institutional trade facilitation projects. Considering that trade facilitation measures represent incentives or impulses in the pursuit of objectives, it is understood that knowing the indicators, their methodologies and possibly their limitations is an inevitable step in the search for an answer to the following question: what is the best way to achieve the facilitation goals? In view of the significant number of indicators related to the topic, resulting from the very complexity of the concept, the scope of analysis was limited to the indicators listed on the World Trade Organization website.

Keywords: Indicator. Trade facilitation. Empirical analysis.

---

Artigo recebido em 03 de junho de 2021 e aprovado em 18 de junho de 2021

<sup>1</sup> Mestranda do Programa de Mestrado e Doutorado em Direito do Centro Universitário de Brasília, pós-graduada em Gerenciamento de Projetos, pela Fundação Getúlio Vargas e graduada em Direito pela Universidade Federal de Pelotas. Atualmente é Auditora-Fiscal da Receita Federal do Brasil. E-mail: bibianameroni@gmail.com

## INTRODUÇÃO

Em um mundo cada vez mais integrado, onde frequentemente as mercadorias cruzam diversas vezes as fronteiras nacionais (seja como produtos finais, seja como produtos intermediários), a facilitação do comércio colabora com a redução dos custos gerais do comércio e com o aumento o bem-estar econômico, especialmente de economias em desenvolvimento e emergentes.

Procedimentos comerciais ineficientes elevam os custos comerciais e criam uma brecha entre o preço recebido pelo produtor e aquele pago pelo consumidor. Os efeitos dessa perda de eficiência são sentidos no comércio internacional, especialmente quando se consideram as cadeias globais de valor. Neste modelo de produção, os bens finais complexos são integrados por partes e componentes fabricados em muitos países diferentes e os produtos cruzam as fronteiras nacionais várias vezes durante o processo de sua fabricação. Em tal cenário, os custos comerciais se acumulam nas diferentes etapas da cadeia de valor e também se amplificam, já que a cada etapa aumenta o valor agregado da produção, sob o qual incidem os custos.

Buscando, em última análise, reduzir essa e outras perdas de eficiência foi formulado o Acordo sobre a Facilitação do Comércio - AFC. Celebrado em 2013 no âmbito da Organização Mundial do Comércio – OMC e internalizado no Brasil por meio do Decreto nº 9.326, de 3 de abril de 2018. Entrou em vigor em 2017, após a ratificação de 2/3 dos membros da OMC. Ao longo de seus artigos, são apresentadas diversas medidas que, adotadas pelos países, eliminariam as ineficiências que aumentam os custos, e conduziriam a um aumento do bem-estar social tanto do país importador quanto do exportador. Neste sentido, a facilitação do comércio sempre esteve profundamente ligada ao seu potencial de aumento do desenvolvimento econômico, sendo crucial para a viabilizar a participação dos países nas cadeias de valores globais. Isso permite concluir que as medidas de facilitação do comércio não constituem um fim em si mesmas, sendo na realidade meios de obtenção dos objetivos buscados. Diante disso, o presente trabalho parte do pressuposto de que políticas públicas relacionadas com a facilitação do comércio internacional devem ser avaliadas tendo como medida os impactos efetivamente verificados na realidade.

Em uma definição ampla, o conceito de facilitação do comércio poderia abarcar grande diversidade de elementos, desde acesso, tanto pelo setor público quanto pelo setor privado, à tecnologia da informação até serviços de transporte, armazenagem e logística. Nesta perspectiva, melhorar ou aumentar a infraestrutura dos portos nacionais ou manter políticas relacionadas à melhoria da infraestrutura de escoamento da produção nacional, por exemplo, poderiam ser compreendidas dentro deste conceito. Considerando a complexidade que envolve o próprio conceito de facilitação de comércio, existem diversos indicadores, elaborados por diferentes organismos internacionais. Optou-se, neste estudo, por analisar aqueles apresentados no site da OMC, no espaço destinado aos indicadores de facilitação do comércio. Além disso, a pluralidade de atores públicos (vide Decreto nº 8.229/2014) e privados (por exemplo, dentre outros, transportadores, despachantes, depositários) envolvidos com o comércio internacional leva a um amplo leque de soluções e responsáveis por impulsionar o comércio entre países. O escopo deste trabalho, no entanto, restringe-se a medidas relacionadas a procedimentos aduaneiros e, portanto, a análise dos indicadores será focada em aspectos relacionados a isso.

Como recurso metodológico, realizou-se estudo de caráter exploratório descritivo e analítico sobre aspectos dos indicadores de facilitação de comércio, em especial naquilo que avaliam as medidas adotadas no âmbito dos procedimentos aduaneiros. A pesquisa, descrita na segunda seção deste trabalho, baseia-se na revisão das metodologias dos indicadores e em análise de publicações sobre o tema. Na terceira seção, foram comparadas a evolução da pontuação brasileira com a evolução das médias e das medianas dos demais países em dois indicadores específicos, buscando-se mapear o comportamento do desempenho brasileiro nesses indicadores e verificar a possibilidade de estabelecer relação de causalidade entre as medidas adotadas, os indicadores e os objetivos de redução de ineficiências. Considerando que as medidas de facilitação do comércio representam incentivos ou impulsos na busca de objetivos, entende-se que conhecer os indicadores, suas metodologias e eventualmente suas limitações é passo inevitável na busca da resposta para o seguinte indagação: qual a melhor maneira de se atingir os objetivos de facilitação?

Desta forma, espera-se que o estudo conduzido, além de possibilitar conhecer os indicadores e suas metodologias, permita questionar em que medida tais indicadores contribuem para a efetiva avaliação das medidas de facilitação dos procedimentos aduaneiros e quais as principais dificuldades de sua utilização para tal fim.

## 1 OS INDICADORES

Nesta seção, serão brevemente apresentados os indicadores relacionados com a facilitação do comércio constantes no site da OMC (OMC, c2018). A análise, baseada na metodologia adotada por cada um dos estudos, buscará compreender sua amplitude, escopo e frequência de realização. Espera-se, com isso, compreender se questionam ou avaliam pontos especificamente relacionados com a atuação das aduanas e seus procedimentos.

### 1.1 Aid for Trade – perfis por países

Considerando que a adoção das medidas de facilitação impõe custos aos países que as implementam, foi identificada a necessidade de que países desenvolvidos fornecessem suporte aos demais países para sua adequada implementação. Tal preocupação foi refletida no artigo 21 do Acordo sobre a Facilitação do Comércio, que trata da prestação de assistência e apoio à capacitação a países em desenvolvimento e países de menor desenvolvimento relativo. Este indicador objetiva rastrear os fluxos de ajuda para o comércio, subdividido em cinco categorias de ajuda: assistência técnica, infraestrutura de comércio, capacitação, ajustes relacionados ao comércio (como, por exemplo, ajuda para custos associados à liberalização do comércio, como reduções tarifárias) e outras necessidades relacionadas ao comércio. Os dados são coletados desde 1967 pelo Comitê de Assistência ao Desenvolvimento da OCDE, tornando possível a comparação da ajuda fornecida ao longo do tempo e entre países.

### 1.2 Global Express Association Customs Capabilities (GLOBAL EXPRESS ASSOCIATION, c2021)

Em pesquisa realizada na internet em 05 de abril de 2021 com os seguintes termos: “*Global Express Association Customs Capabilities*”, “*GEA Customs Capabilities*”, “*Customs Capabilities methodology*”, “*GEA methodology*”, “*Global Express Association Customs Capabilities methodology*” e “*GEA Customs Capabilities methodology*” não foi possível encontrar informações relacionadas com a metodologia adotada. Diante da ausência de informações, realizou-se contato via e-mail com a *Global Express Association*. Para tanto utilizou-se o e-mail constante no aviso legal que acompanha os relatórios obtidos na página ([info@global-express.org](mailto:info@global-express.org)) para o qual devem ser encaminhadas informações adicionais ou correções. Em resposta,

prontamente obtida, a Associação informou que o banco de dados foi projetado para monitorar aspectos relevantes para a remessa expressa internacional. Como consequência, este indicador não avalia, por exemplo, portos marítimos e tráfego de contêineres. Por meio de questionário, pretende refletir a experiência das empresas de *courier* associadas. O banco de dados é atualizado uma vez por ano (TANNER, 2021).

### 1.3 World Bank – Logistic Performance Index (LPI) (BANCO MUNDIAL, c2015)

Conduzido pelo Banco Mundial a cada dois anos desde 2007, compara a performance logística de 160 países em função de 6 dimensões: Eficiência do Despacho das Aduanas, Qualidade da Infraestrutura, Facilidade de Negociar Embarques, Qualidade dos Serviços Logísticos, Capacidade de Rastrear Remessas e Pontualidade. Os dados são obtidos por meio de questionários respondidos por operadores de transporte e comércio de mercadorias. A pesquisa é composta por duas partes, uma internacional, onde os respondentes avaliam oito mercados externos selecionados e uma parte nacional, onde os respondentes fornecem informações sobre o país em que atuam. Para o LPI nacional não é fornecido ranking.

Os procedimentos aduaneiros são avaliados tanto na parte internacional quanto na nacional da pesquisa, questionando-se a respeito da previsibilidade da liberação e entrega das cargas e da transparência dos procedimentos aduaneiros. No entanto, dentro deste item também são feitas perguntas relacionadas a atuação de outros órgãos de fronteira e também em relação a atuação do setor privado. Ou seja, apesar da nomenclatura adotada “Eficiência do Despacho das Aduanas”, o indicador adota abordagem mais ampla, não restrita a atuação deste único órgão.

### 1.4 IATA – Air Cargo Border Efficiency

De acordo com informações constantes em documento disponível no site TFA Facility, considera a média de dias para a liberação de carga aérea em fronteiras internacionais, medidas desde a chegada da carga ao seu destino até sua entrega ao destinatário. Foi realizada pesquisa ao site *International Air Transport Association – IATA*, realizadas nos dias 07 e 08 de abril de 2021, por meio de exploração do conteúdo do site e também por meio da ferramenta de busca disponibilizada na página. Para a busca foram utilizados os termos “Air Cargo Border Efficiency’s methodology”, “Air Cargo Border Efficiency” e “methodology” e não foram encontradas mais informações

a respeito da metodologia utilizada. Ainda na tentativa de aprofundar o entendimento a respeito da metodologia, em 07 de abril de 2021 foram encaminhados e-mails para: <CorpComms@iata.org> e <ruedigerm@iata.org>. Conforme orientação recebida em retorno ao e-mail enviado ao primeiro endereço, a demanda foi encaminhada, em 08 de abril de 2021, via <<https://www.iata.org/en/programs/cargo/contactus/>>. Não se obteve retorno para quaisquer dessas solicitações.

Diante da falta de informações a respeito da metodologia adotada, não é possível a realização de um diagnóstico completo a respeito do indicador. Pode-se, no entanto, de pronto, concluir que o recorte do estudo (chegada da carga aérea até sua entrega ao destinatário) compreende a atuação de diversos responsáveis e não apenas da Aduana, conforme se verifica na matriz de responsabilidades abaixo.

**Tabela 1: Distribuição de responsabilidades – modal aéreo.**

Etapas	Responsabilidade primária	Sequencial das etapas			
		Fluxo 1 Verde sem Licenciamento	Fluxo 2 Verde com Licenciamento	Fluxo 3 Amarelo/ Vermelho sem Licenciamento	Fluxo 4 Amarelo/ Vermelho com Licenciamento
Presença de Carga/Visada	Depositário	X	X	X	X
Registro da LI	Importador	N/A	X	N/A	X
Deferimento da LI	Orgão Anuente	N/A	X	N/A	X
Registro da DI	Importador	X	X	X	X
Seleção	RFB	N/A	N/A	X	X
Entrega de Documentos	Importador	N/A	N/A	X	X
Distribuição da DI	RFB	N/A	N/A	X	X
Desembarço	RFB	X	X	X	X
Entrega de mercadorias	Depositário	X	X	X	X

\*N/A = não aplicável \*\* Possível: não ocorre em 100% dos casos neste fluxo. \*\*\* Importador ou preposto (despachante aduaneiro). Apesar da possibilidade da execução da etapa por preposto, a responsabilidade permanece com o importador, que responde por qualquer ato praticado em seu nome. \*\*\*\* Apesar da responsabilidade primária, em cada etapa pode haver a participação direta ou indireta de outros atores.

Fonte: Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (SECRETARIA ESPECIAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2020, p.28)

## 1.5 OECD – Trade Facilitation Indicators (TFIs) (ORGANIZAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO ECONÔMICA, [s.d.]

A base de dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE contém informações de 163 países e é atualizada a cada dois anos, desde 2013. Os onze TFIs assumem valores de 0 a 2, onde 2 corresponde ao melhor desempenho que pode ser alcançado. As variáveis procuram refletir não apenas a estrutura regulatória mas também o estado de implementação de várias medidas de facilitação.

O perfil da performance brasileira em facilitação de comércio (ORGANIZAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO

ECONÔMICA, [s.d.]), traçado a partir dos dados de 2019, revela que o país está próximo do melhor desempenho em toda amostra no que se refere a: Disponibilidade de Informações, Taxas e Encargos e Documentos. Informa também que o desempenho melhorou entre 2017 e 2019 nas áreas de: Disponibilidade de Informações, Envolvimento da Comunidade Comercial, Decisões Antecipadas, Taxas e Encargos, Simplificação e Harmonização de Documentos, Automação de Procedimentos, Cooperação entre Agências Domésticas e Cooperação Transfronteiriça entre Agências. Por fim, afirma que o desempenho permanece estável em outras áreas.

Em decorrência da forma como o indicador foi construído, apesar de existirem perguntas relacionadas especificamente a questões aduaneiras, não se consegue isolar estes resultados.

### **1.6 Indicators for Trade Facilitation: A Handbook (UNESCAP, OECD) (COMISSÃO ECONÔMICA E SOCIAL PARA A ÁSIA-PACÍFICO, 2017)**

Manual que busca auxiliar o acesso aos diversos bancos de dados e indicadores de facilitação de comércio. Desenvolvido pela Comissão Econômica e Social das Nações Unidas para a Ásia e o Pacífico – ESCAP, em colaboração com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE e outros parceiros, apresenta informações sobre nove desses bancos de dados e indicadores.

### **1.7 Institutional Profiles Databases (IPD) (CENTRE FOR PROSPECTIVE STUDIES AND INTERNATIONAL INFORMATION. CEPII. [s. d])**

O IPD busca medir, através de pesquisas de percepção, as características institucionais dos países. Em 2016 foi realizada a 5ª edição, cobrindo 144 países. Neste estudo, conduzido pela Direção-Geral do Tesouro francês, não existem perguntas ou indicadores especificamente relacionados a processos aduaneiros.

### **1.8 World Bank – Doing business (BANCO MUNDIAL, c2021)**

Este estudo, conduzido pelo Banco Mundial, é composto por 10 conjuntos de indicadores, cada qual com sua metodologia e estudo de casos específicos. Os dados são obtidos por meio de questionários aplicados a especialistas em cada uma das áreas:

Abertura de Empresas, Obtenção de Alvarás de Construção, Obtenção de Eletricidade, Registro de Propriedades, Obtenção de Crédito, Proteção dos Investidores Minoritários, Pagamento de Impostos, Comércio entre Fronteiras, Execução de Contratos e Resolução de Insolvência.

O estudo é conduzido anualmente desde 2004 e compara e classifica o ambiente regulatório de 190 economias, dentre as quais o Brasil. A partir de 2016 a metodologia adotada foi alterada e para o ano de 2015 e a base de dados apresenta a pontuação dos países em ambas metodologias.

Para os fins específicos do presente estudo, importa aprofundar exame do conjunto de indicadores relacionados com o Comércio entre Fronteiras. Neste são registrados tempos e custos de conformidade com a documentação, conformidade com as exigências na fronteira e transporte doméstico associados ao processo logístico de importação e exportação de mercadorias. A respeito dos dados sobre tempo e custo do transporte doméstico esclarece-se que são publicados mas não são utilizados para calcular a pontuação e classificação da economia em termos de facilidade do comércio internacional por serem afetados por diversos fatores não influenciados pelas políticas e reformas na área de comércio internacional (geografia e topografia do território, infraestrutura geral, distância do porto ou ponto de fronteira, por exemplo).

Como os dados são obtidos por meio de questionário aplicado a especialistas, são estabelecidas algumas suposições sobre as mercadorias e sobre as transações, para tornar os dados comparáveis. Ou seja, não são avaliadas situações efetivamente ocorridas e sim a percepção do que ocorreria caso uma mercadoria específica fosse importada/exportada de/para um parceiro comercial específico, transitando até/desde determinado local do país. Dentro deste indicador, encontram-se perguntas relacionadas tanto as atividades aduaneiras quanto dos demais órgãos de fronteira, de forma que não é possível a análise individualizada dos processos aduaneiros.

## **2 ADEQUAÇÃO DOS INDICADORES**

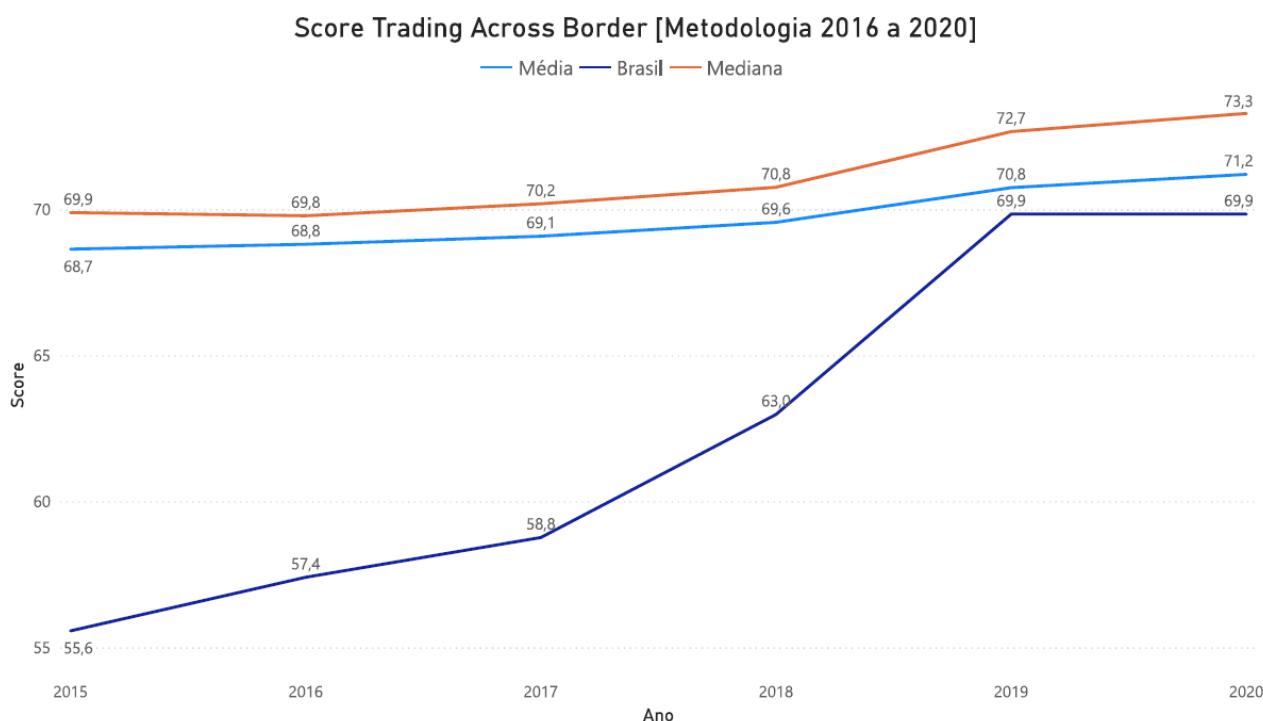
Analisadas as metodologias dos indicadores verifica-se que nenhum deles permite o tratamento exclusivo de informações a respeito da atuação e dos procedimentos aduaneiros, objeto de interesse deste trabalho. Tal situação representa importante limitação da utilização destes indicadores para uma avaliação do atendimento, pela Aduana brasileira, dos objetivos buscados com as medidas de



facilitação do comércio. E, portanto, a primeira constatação deste estudo é a de que os indicadores de facilitação do comércio mencionados no site da OMC e os dados por estes fornecidos não permitem a adequada avaliação das medidas adotadas pela Aduana brasileira para a facilitação do comércio.

Esta primeira constatação poderia levar à conclusão de que deveriam ser criados indicadores que refletissem especificamente a atuação aduaneira. No entanto, é possível que a limitação dos indicadores seja maior e, em vista disso, objetivando trilhar essa hipótese, aprofundou-se a análise neste sentido. Para tanto, as bases históricas dos indicadores do Banco Mundial, *Doing Business* e *Logistic Performance Index* foram tratadas, buscando compreender o comportamento da atuação brasileira no tempo. Esclarece-se que a eleição dos indicadores que seriam objeto desta segunda etapa do estudo considerou, especialmente, a amplitude da base histórica disponibilizada para ambos. Espera-se, com isso, averiguar se seria possível estabelecer relações de causalidade entre a evolução da pontuação obtida e eventuais medidas de facilitação adotadas.

**Gráfico 1: *Doing Business* – pontuação Comércio Internacional**



Fonte: elaboração própria

Conforme mencionado anteriormente, a pontuação obtida neste tópico do *Doing Business*, avalia a percepção dos respondentes a respeito do processo logístico de importação e exportação. Como parte componente do questionário, solicita-se que os especialistas calculem o tempo e o custo de inspeções e liberação por órgãos de fronteira. Apesar de englobar tempos e custos da aduana, não relaciona-se exclusivamente com isso (BANCO MUNDIAL, 2020).

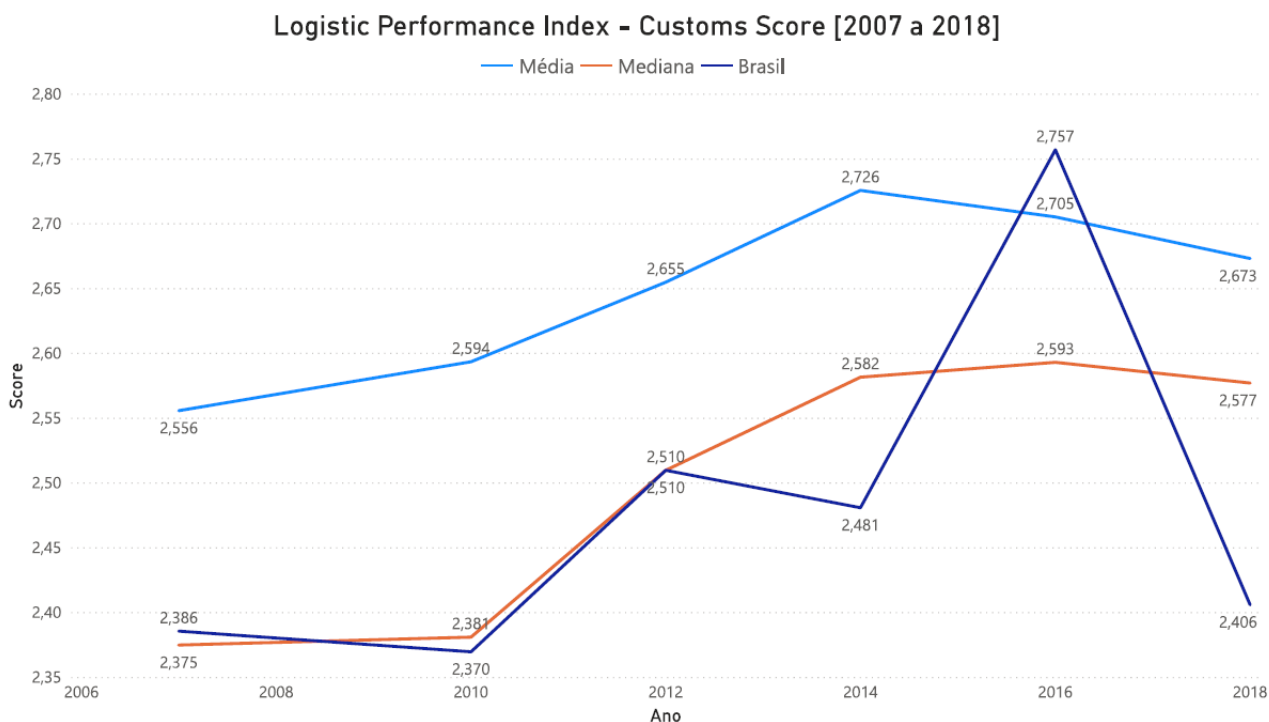
Este indicador tem recebido especial atenção no cenário nacional (ESTADÃO CONTEÚDO, 2021) (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2021). Relevância reforçada pela publicação de Medida Provisória (BRASIL, 2021) destinada a alavancar a posição brasileira no indicador por meio da modernização do ambiente de negócios. A MP focaliza os esforços em medidas, dentre outras, de facilitação do comércio exterior de bens e serviços.

Ao longo dos anos, especialmente após a assinatura do AFC, foram implementadas, no direito positivo brasileiro, diversas medidas indicadas como de facilitação do comércio. A título de exemplo cita-se a criação do Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (Confac), a instituição do Programa Operador Econômico Autorizado – OEA e o desenvolvimento do Portal Único de Comércio Exterior. O gráfico acima, por sua vez, permite perceber uma evolução positiva da pontuação brasileira ao longo dos anos, aproximando-se, nos últimos dois relatórios das médias e medianas dos demais países, que se mantiveram razoavelmente estáveis ao longo do tempo. Ou seja, tanto foram positivadas medidas de facilitação quanto verificou-se uma melhora no desempenho nacional no indicador em estudo.

Essa observação, no entanto, não permite concluir que exista uma relação de causa e efeito entre as medidas implementadas e a evolução verificada. Nem, tampouco, a identificação de qual das medidas de facilitação implementadas teria contribuído com o desempenho.

A mesma impossibilidade de estabelecer uma relação de causalidade ocorre quando da análise do indicador de Eficiência do Despacho das Aduanas, do *Logistic Performance Index*. Importante frisar que permanecessem válidas as ressalvas, feitas no item 1.3 deste estudo, a respeito do indicador quanto a sua aplicabilidade como ferramenta de avaliação das medidas adotadas no âmbito aduaneiro.

**Gráfico 2: Logistic Performance Index – pontuação Eficiência do Despacho das Aduanas**



Fonte: elaboração própria

Observa-se que no início da série histórica, o Brasil vinha acompanhando a mediana de desempenho dos demais países. A partir de 2014, no entanto, ocorre um descolamento do desempenho nacional, que deixa de acompanhar a tendência de estabilidade verificada para a mediana. Seria possível estabelecer uma relação de causalidade entre as medidas implementadas no Brasil em decorrência de acordos internacionais relacionados à facilitação do comércio, em especial o AFC, e o desempenho nacional neste indicador? Conforme vem sendo exposto, não parece possível inferir que um evento é decorrência do outro.

E esta impossibilidade de determinar nexos causal entre as medidas implementadas, a evolução da posição nos indicadores e a efetiva diminuição das ineficiências, em especial a diminuição dos custos de transação, parece ser fator prejudicial intransponível para a utilização de indicadores de facilitação para a avaliação do atendimento, pela legislação nacional, dos objetivos de facilitação de comércio.

Além das limitações já mencionadas, outro importante fator deve ser mencionado. Os estudos observados são pesquisas de percepção, ou seja, não consideram situações efetivamente ocorridas e seus registros, e sim situações hipotéticas e a percepção dos respondentes, caso a situação hipotética fosse verificada no mundo

real. Especificamente em relação ao *Trade Across Borders* do *Boing Business*, o fato das medidas de tempo envolverem um elemento de julgamento dos especialistas respondentes é apontado como uma das limitações do estudo (COMISSÃO ECONÔMICA E SOCIAL PARA A ÁSIA-PACÍFICO, [s.d]). É inegável que a percepção dos usuários é fator importante e deve ser considerado na formulação e implantação de políticas públicas. No entanto, é preciso que se mencione que neste caso, dados reais, facilmente acessíveis em sistemas informatizados estão disponíveis. Filia-se ao entendimento de que quando dados relevantes estiverem disponíveis de forma eletrônica, em sistemas automatizados, devem ser utilizados o máximo possível (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2017)

Considerando que 1) a política de facilitação do comércio é voltada a produção de resultados concretos e verificáveis e não apenas ferramenta retórica e veículo de difusão de ideias ou de demonstração de comprometimento com ações desejáveis, 2) as medidas de facilitação do comércio internacional possuem caráter transversal e 3) a falta de nítida relação causal entre as medidas e os resultados obtidos por meio dos indicadores estudados, entende-se que a avaliação empírica, realizada por meio de indicadores de facilitação do comércio acarreta limitações insuperáveis, não constituindo, portanto a melhor forma de checar se os objetivos buscados com as medidas de facilitação de comércio estão sendo atendidos.

## CONCLUSÃO

A partir do estudo realizado, constatou-se que os diversos indicadores existentes são, de forma geral, muito diferentes quando comparadas suas naturezas e escopos. Essas diferenças decorrem em grande medida da abordagem de facilitação do comércio adotada, mais ampla ou mais restrita, a depender dos propósitos específicos que conduzem o estudo ou a entidade que o elaborou.

Não restam dúvidas que as diversas pesquisas e bancos de dados de desempenho de facilitação do comércio se mostram bastante úteis como ferramentas de *benchmarking* e de conscientização. Contudo, por outro lado, demonstrou-se que não fornecem informações detalhadas o suficiente para que sirvam de subsídio no desenvolvimento, atualização ou priorização dos projetos nacionais e institucionais de facilitação do comércio, nem ferramentas aptas a verificar o efetivo atendimento dos objetivos de redução de ineficiências do comércio internacional.

É evidente que medir um fenômeno sempre envolve a tomada de decisões: o que e como contar e perguntar, o que incluir e o que excluir, o que é ou não válido (CAPELLA, 2005, p.102). E, se por um lado, os números não mentem, por outro, eles tampouco são inocentes. Existem muitas medidas possíveis de qualquer fenômeno e a escolha entre elas depende, em última análise, da finalidade da medição (STONE, 2012, p. 183 e 188). Para as iniciativas de facilitação em estudo, entende-se que a análise empírica restaria prejudicada, diante das diversas limitações apontadas neste estudo e sugere-se a realização de estudos teóricos que busquem verificar se as medidas positivadas no direito brasileiro atendem aos objetivos de redução dos custos transacionais.

Por fim, embora o presente estudo não forneça respostas definitivas a respeito da avaliação das medidas de facilitação do comércio, tenta oferecer reflexões preliminares e provisórias que demonstrem a importância de se dar continuidade a esta linha de investigação.

### REFERÊNCIAS

BANCO MUNDIAL. Doing Business, c2021. Página inicial. Disponível em: <<https://portugues.doingbusiness.org/pt/doingbusiness>>. Acesso em: 01 abr. 2021.

BANCO MUNDIAL. Doing Business 2020: Trading Across Borders Questionnaire. Disponível em: <<https://portugues.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/pdf/db2020/DB20-Trading-across-Borders-Questionnaire.pdf>>. Acesso em 13 abr. 2021.

BANCO MUNDIAL. LPI. World Bank, c2015. About. Disponível em: <<https://lpi.worldbank.org/about>>. Acesso em: 02 abr. 2021.

BRASIL. Decreto nº 8.229, de 22 de abril de 2014. Altera o Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992, que institui o Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX, e dispõe sobre o Portal Único de Comércio Exterior. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2014/Decreto/D8229.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Decreto/D8229.htm)>. Acesso em: 13 jan. 2021.

BRASIL. Decreto nº 9.326, de 3 de abril de 2018. Promulga o Protocolo de Emenda ao Acordo Constitutivo da Organização 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 de Comércio, em 7 de dezembro de 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2018/Decreto/D9326.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Decreto/D9326.htm)>. Acesso em 02 jan. 2021.

BRASIL. Medida Provisória nº 1.040, de 29 de março de 2021. Dispõe sobre a facilitação para abertura de empresas, a proteção de acionistas minoritários, a facilitação do comércio exterior, o Sistema Integrado de Recuperação de Ativos, as cobranças realizadas pelos conselhos profissionais, a profissão de tradutor e intérprete público, a obtenção de eletricidade e a prescrição intercorrente na Lei nº 10.406, de janeiro de 2002 – Código Civil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2021/Mpv/mpv1040.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2021/Mpv/mpv1040.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2021.

CAPELLA, A. C.N. **O processo de agenda-setting na reforma da administração pública** (1995-2002), Tese, UFSCAR, 2005.

CENTRE FOR PROSPECTIVE STUDIES AND INTERNATIONAL INFORMATION. **CEPII**. [s. d]. Página inicial. Disponível em: <<http://www.cepii.fr/institutions/EN/ipd.asp>>. Acesso em: 12 abr. 2021.

COMISSÃO ECONÔMICA E SOCIAL PARA A ÁSIA-PACÍFICO. ESCAP-OECD Handbook on Indicators for Trade Facilitation. [S. l], mai. 2017. Disponível em: <<https://www.unescap.org/resources/escap-oecd-handbook-indicators-trade-facilitation>>. Acesso em: 12 abr. 2021.

COMISSÃO ECONÔMICA E SOCIAL PARA A ÁSIA-PACÍFICO. Indicators for Trade Facilitation: a handbook. Version 1.0. [s.d], UNESCAP. Disponível em: <[https://www.unescap.org/sites/default/files/FINAL%20V1.0\\_Indicators%20for%20Trade%20Facilitation-ESCAP-OECD%20Handbook\\_0.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/files/FINAL%20V1.0_Indicators%20for%20Trade%20Facilitation-ESCAP-OECD%20Handbook_0.pdf)>. Acesso em: 12 abr. 2021.

ESTADÃO CONTEÚDO. Bolsonaro assina MP com regras para modernizar ambiente de negócios. Revista Exame, 29 mar. 2021. Disponível em: <<https://exame.com/economia/bolsonaro-assina-mp-com-regras-para-modernizar-ambiente-de-negocios/>>. Acesso em: 13 abr. 2021.

GLOBAL EXPRESS ASSOCIATION. Global Express Association, c2021. Customs Capabilities. Disponível em: <<https://global-express.org/index.php?id=4>>. Acesso em: 06 abr. 2021.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Governo apresenta Medida Provisória para modernizar o ambiente de negócios do Brasil. Publicado em: 29 mar. 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2021/marco/governo-apresenta-medida-provisoria-para-modernizar-o-ambiente-de-negocios-do-brasil#:~:text=O%20governo%20federal%20editou%20uma,e%20no%20ranking%20oing%20Business.>>. Acesso em: 13 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Recomendação nº 42: Mecanismo de monitoramento de facilitação de comércio e transporte. Uinter Nations Centre for Trade Facilitation and Eletronic Business. 2017, p. 06. Disponível em: <[https://unece.org/DAM/trade/Publications/ECE\\_TRADE\\_437E\\_Rec42.pdf](https://unece.org/DAM/trade/Publications/ECE_TRADE_437E_Rec42.pdf)>. Acesso em: 06 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. Trade Facilitation Agreement Facility. C2018. Recursos generales. Disponível em: <<https://www.tfafacility.org/es/recursos>>. Acesso em: 01 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO. Aid 4 Trade. Página inicial. Disponível em: <<http://www.oecd.org/aidfortrade/>>. Acesso em: 06 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO ECONÔMICA. Compare your country: Trade Facilitation Indicators. Brazil Trade Facilitation Performance. [s. d.]. Disponível em: <<https://www.compareyourcountry.org/trade-facilitation/en>>. Acesso em: 02 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO ECONÔMICA. Introducing the OECD Trade Facilitation Indicators. [s. d.]. Disponível em: <<https://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/documents/trade-facilitation-indicators-methodology.pdf>>. Acesso em 02 abr. 2021.

SECRETARIA ESPECIAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Time Release Study: estudo de tempos de liberação de cargas na importação – Brasil** [livro eletrônico], Brasília. 2020

STONE, Deborah. **Policy Paradox: The Art of Political Decision Making**. Nova York, Norton & Company, 2012

TANNER, Carlos Grau. [Metodologia GEA Customs Capability]. Destinatário: Bibiana das Chagas Meroni Costa. Geneva, 06 abr. 2021. e-mail.