



Nota CETAD/COEST nº 036, de 26 de fevereiro de 2021.

Interessado: Gabinete do Secretário Especial da Receita Federal do Brasil

Assunto: Minuta de projeto de lei de extinção do AFRMM - Projeto de Lei nº 4.199, de 2020

Esta Nota Técnica tem por objetivo calcular a estimativa de impacto orçamentário e financeiro decorrente de eventual aprovação de Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, de iniciativa do Poder Executivo que intenta instituir o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), e dá outras providências, com potencial impacto sobre vários tributos federais, em especial sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

2. Foi encaminhada à Secretaria de Fazenda da Receita Federal do Brasil, no dia 10 de dezembro de 2020, mensagem eletrônica contendo o texto do referido PL nº 4.199/2020, já aprovado na Câmara dos Deputados (inteiro teor em anexo), cujo objeto principal de análise por parte deste Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros (Cetad/RFB) terá como escopo os impactos diretos e eventuais sobre os diversos tributos federais decorrentes da instituição o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

3. Tendo em vista que, em uma análise inicial sobre o tema, o principal tributo afetado será o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), faz-se necessária uma breve contextualização sobre o funcionamento atual do tributo para entendimento da matéria. Adicionalmente, esta Nota abordará também o Imposto de Importação (II), o Imposto sobre produtos Industrializados (IPI – Vinculado), a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis).

DA CONTEXTUALIZAÇÃO

4. O AFRMM é um tributo com natureza jurídica de contribuição de intervenção no domínio econômico, instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, cujo objetivo é o de atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Esse tributo é disciplinado pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que determina sua incidência e destinação e que também disciplina o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

5. O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário de carga de qualquer natureza, descarregada em porto brasileiro, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga. O fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro, a qual pode ser proveniente do exterior, em navegação de longo curso, ou de portos brasileiros, em navegação de cabotagem ou em navegação fluvial e lacustre.

6. O AFRMM é calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

7. No caso das Regiões Norte e Nordeste, o recolhimento está suspenso desde 1997 até 2022, devido ao benefício da não incidência do AFRMM concedido aos usuários do transporte aquaviário de cargas com origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste, nos termos do artigo 1º da Lei nº 13.458, de 26 de junho de 2017, exceto quando do transporte de granéis líquidos.

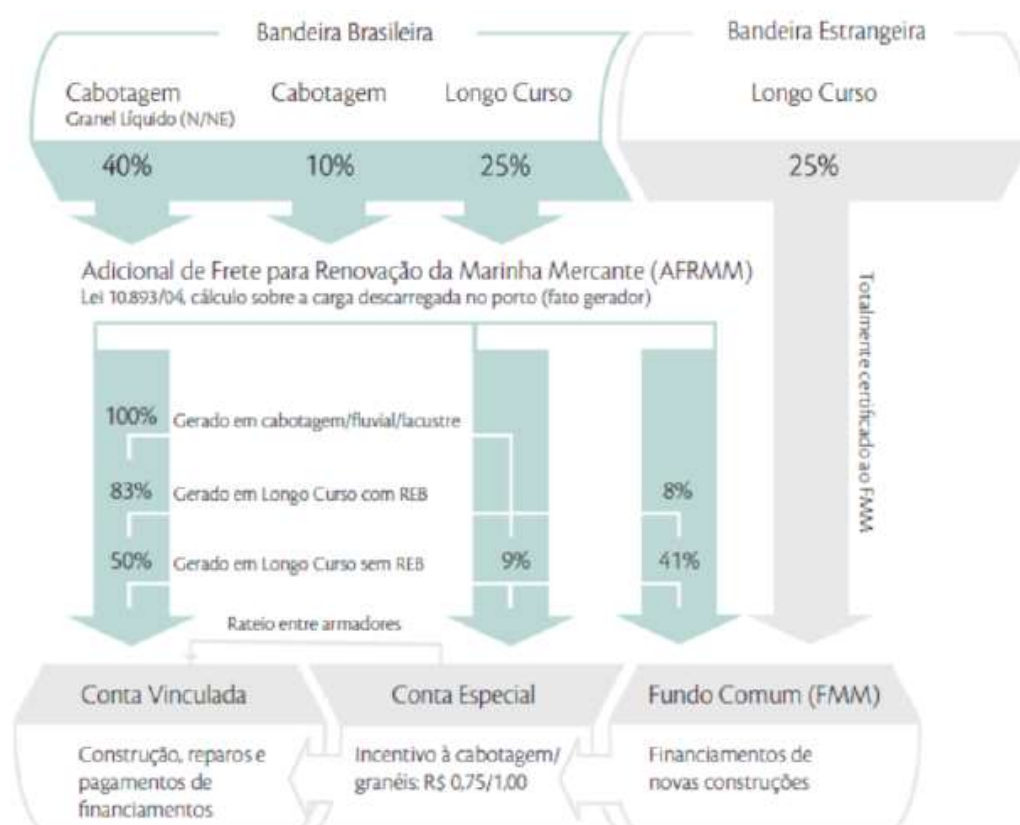
8. O produto da arrecadação do AFRMM é destinado, de acordo com o tipo de navegação e bandeira da embarcação, conforme a Figura 1 abaixo, sendo que:

I - a parcela recolhida às contas vinculadas, em nome de empresas brasileiras de navegação, pode ser utilizada para construção, reparos e pagamento de financiamento de embarcações;

II - a parcela recolhida à conta especial é rateada entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País; e

III - a parcela destinada ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) é recolhida à Conta Única do Tesouro Nacional e constitui receita da União, tendo 30% do montante desvinculado do FMM, em virtude o art. 76 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, sendo este percentual destinado ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, ao Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM e ao Fundo Naval, conforme dispõe a Lei nº 10.893, de 2004.

Figura 1 – Representação Esquemática do Fundo da Marinha Mercante



Fonte: Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (2009)

9. Para esclarecer, há três tipos de navegação que distinguem as alíquotas de AFRMM aplicáveis atualmente (fluvial/lacustre, cabotagem e longo curso); três formas de arvoreamento de

bandeira em embarcações (embarcação brasileira, embarcação estrangeira com suspensão¹ de bandeira e embarcação estrangeira); e duas formas de operacionalização de embarcações (com Registro Especial Brasileiro – REB – e sem registro, somente com prova de propriedade). Todos os elementos descritos, em suas várias combinações, definem a destinação atual do AFRMM, que por sua vez definirá se há ou não renúncia fiscal.

10. A referida renúncia fiscal ocorrerá em virtude do tratamento dado ao produto da arrecadação que será definido como receita orçamentária ou extra-orçamentária. Nesse sentido, o produto da arrecadação do AFRMM terá três destinações: a) contas vinculadas às empresas de navegação; b) conta especial de rateio; e c) conta única do tesouro com vinculação ao FMM. Considerada a destinação, somente será receita orçamentária a arrecadação destinada ao FMM, sendo o restante passivo financeiro².

11. Assim, tem-se que, considerando a figura 1, a navegação de cabotagem, fluvial e lacustre terá 100% da arrecadação de AFRMM (alíquota de 10% para o transporte de cabotagem e de 40% para o transporte fluvial e lacustre) depositada em contas vinculadas às empresas de navegação; a navegação de longo curso com REB (bandeira nacional ou com suspensão de bandeira) terá 83% da arrecadação de AFRMM (alíquota de 25%) depositada em contas vinculadas às empresas de navegação, 9% depositada em conta especial de rateio e 8% destinada ao FMM; já a navegação de longo curso sem REB (bandeira nacional ou com suspensão de bandeira) terá 50% da arrecadação de AFRMM (alíquota de 25%) depositada em contas vinculadas às empresas de navegação, 9% depositada em conta especial de rateio e 41% destinada ao FMM; e a navegação de longo curso sem REB (bandeira estrangeira) terá 100% da arrecadação de AFRMM (alíquota de 25%) destinada ao FMM.

12. Dessa forma, somente 8% do produto arrecadado na navegação de longo curso com REB, 41% da arrecadação na navegação de longo curso sem REB e 100% da receita tributária da navegação de longo curso de embarcação estrangeira pertencem ao orçamento da União e somente dessa parcela decorre a renúncia de AFRMM (ver parágrafo 10).

¹ Suspensão de bandeira é hipótese de uma embarcação, permitida por ato administrativo de autoridade competente, ter o direito reconhecido de arvorar a Bandeira Brasileira, sem, contudo, perder a natureza de embarcação estrangeira.

² Considera-se receita orçamentária a arrecadação de recursos financeiros, necessários ao atendimento dos programas de governo estabelecidos na Lei Orçamentária Anual, sob as rubricas próprias, conforme definida pela legislação; Receita extraorçamentária consiste em ingressos financeiros transitórios e de caráter temporário, que serão restituídos no futuro sob a forma de despesas extraorçamentárias, provocando o surgimento de passivos financeiros já que não integram o orçamento, pois são créditos de terceiros, que a caixa do Tesouro acolhe como simples depositário. JUND, Sérgio: AFO, Administração Financeira e Orçamentária. Elsevier, Rio de Janeiro, 2008. Pg 140.

DA ANÁLISE

13. Feitas estas considerações, passemos à análise do texto do PL nº 4.199/2020, nos aspectos que podem influenciar a arrecadação. Importante frisar que de uma leitura geral do PL nº 4.199/2020, facilmente se pode inferir que o pretendido é ampliar a navegação de cabotagem, fluvial, lacustre e de longo curso por meio da ampliação do número de embarcações, seja por construção nacional, seja por ampliação da frota estrangeira navegando em águas nacionais, com ou sem suspensão de bandeira, fato este comprovado pelo abaixo transcrito:

“PL nº 4.199/2020:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos:

I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;

II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;

IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)”.

14. Assim, o primeiro dispositivo com capacidade de impactar o orçamento é o art. 11 do PL, a saber:

“PL nº 4.199/2020:

Art. 11. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;”

15. De fato, o dispositivo amplia o rol de beneficiados pelos recursos das contas vinculadas e da conta especial do AFRMM, incluindo as embarcações estrangeiras que estejam afretadas por

empresa brasileira de navegação ou por empresa brasileira de investimentos em navegação, sem que haja suspensão de bandeira. A utilização em si, dos recursos dessas contas não impacta diretamente o orçamento da União, mas a parte final do inciso I refere-se ao ressarcimento de que trata o art. 52-A

16. A Lei nº 10.893, de 2004, determina, em seu vigente art. 52-A, que:

“Lei nº 10.893/2004:

Art. 52-A. A Secretaria da Receita Federal do Brasil processará e viabilizará, mediante recursos decorrentes da arrecadação do AFRMM que cabem ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do caput do art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.”

17. Nesse sentido, fica evidente que o referido ressarcimento se dará a partir dos cofres da União, sem que tenha havido arrecadação, constituindo-se em tributação negativa, renúncia fiscal ou subsídio, a depender da ótica aplicada na observação do instituto.

18. Entretanto, o texto proposto impõe a inserção de 2 parágrafos neste mesmo art. 52-A, prescritas no art. 21, do PL, cujo texto está abaixo transcrito:

*“Art. 52-A.
§ 1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o inciso III do caput do art. 6º desta Lei não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) da remuneração do transporte aquaviário na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste.*

§ 2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o § 1º deste artigo e os critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia.”(NR)

19. O dispositivo supratranscrito se refere ao art. 6º da Lei nº 10.893, de 2004, que também está sendo alterado pelo PL em análise. Ocorre que os 40% citados no novo § 1º, do art. 52-A, se referem ao texto antigo do citado art. 6º. O novo texto, transcrito no parágrafo 29 desta nota, trata de uma nova alíquota de 8%. Então, apesar de parecer uma trava legal para que o ressarcimento não ultrapasse os 40% do valor do frete (o que corresponde à atual alíquota de 40%) de fato, pode se tornar margem de ressarcimento a maior, superando a alíquota proposta de 8%.

20. O próximo conjunto de dispositivos que detém o condão de impactar a arrecadação estão contidos no art. 13 do PL, a saber:

“PL nº 4.199/2020:

Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de

declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre a importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, 30 de abril de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis), conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea c do inciso V do caput do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

(...)

Art. 19. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 2º

V - empresa brasileira de navegação pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira: aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

.....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação: aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação.’(NR)

(...)

‘Art. 10.

IV – estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição a embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da sua tonelagem de porte bruto.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do caput deste artigo, fica autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º deste artigo será ampliado:

I - após 12 (doze) meses de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;

II - após 24 (vinte e quatro) meses de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações; e

III - após 36 (trinta e seis) meses de vigência desta Lei, para 4 (quatro) embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 48 (quarenta e oito) meses de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.'

(...)

'Art. 10-A. A empresa brasileira de investimento na navegação terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações em construção contratadas por empresa brasileira de investimento na navegação poderão ser transferidos onerosamente para empresas brasileiras de navegação.'

(...)

'Art. 11.....'

(...)

§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações que:

I - comonham a frota de empresa brasileira de investimento na navegação; e

(...)

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas por empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.’(NR)’.

21. O art. 13, do PL nº 4.199/2020, acima transcrito carrega uma hipótese de renúncia fiscal já contida na legislação atual, porém com ampliação do impacto orçamentário-financeiro pela alteração da Lei nº 9.432, de 1997, proposta no art. 19 do mesmo PL e, também, transcrita acima.

22. Ocorre que a IN/RFB nº 1.600, de 2015, estabelece, em seu art. 5º, a submissão automática ao regime de admissão temporária, nos seguintes termos:

“IN/RFB nº 1.600, de 2015:

*Art. 5º Serão automaticamente submetidos ao regime de admissão temporária com suspensão total do pagamento dos tributos, sem registro de declaração de importação: I - os veículos terrestres, aeronaves e embarcações utilizados no transporte internacional de carga ou passageiro, que ingressem no País exercendo essa atividade e as **embarcações autorizadas a operar no transporte de cabotagem;**” (grifo nosso)*

23. A autorização para operar no transporte de cabotagem é regulada pela Lei do REB e depende de inscrição no registro especial, sendo regido pelos art. 9º a 11, da Lei do REB, Lei nº 9.432, de 1997, cuja redação vigente é transcrita abaixo:

“Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelage de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

(...)

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação”.

24. Do texto legal acima transcrito, depreende-se de imediato que há a necessidade de suspensão de bandeira para registro de embarcação estrangeira no REB (art. 11); o uso de embarcação estrangeira afretada depende de autorização condicionada ao cumprimento dos requisitos do art. 9º; e o uso na de embarcação estrangeira na navegação de cabotagem, quando independer de autorização fica condicionado à suspensão de bandeira e ao cumprimento do requisito do inciso III do art. 10.

25. Dessa forma, estão autorizadas a operar na navegação de cabotagem as embarcações brasileiras, as estrangeiras com suspensão de bandeira, na forma do art. 10, III da Lei nº 9.432/1997, as estrangeiras, sem suspensão de bandeira na forma do art. 10, II e as autorizadas, excepcionalmente, na forma do art. 9º da mesma Lei. Assim, todas as embarcações estrangeiras, com ou sem suspensão de bandeira e sem REB, que, porventura, viessem a operar em território brasileiro, afretadas por empresa brasileira de navegação³, não enquadradas nas condições dos transcritos art. 9º e 10 da Lei nº 9.432/1997, ficariam sujeitas ao regime disposto no art. 56, da IN nº 1.600, de 2015, “Da Admissão Temporária para Utilização Econômica”, com alíquotas de IPI-Vinculado, PIS e Cofins vinculados divididas à razão 1/100 por mês de utilização econômica, conforme §2º desse mesmo art. 56, e na forma do §2º, do art. 3º da mencionada IN:

³ O sítio eletrônico <https://www.abac-br.org.br/embarcacoes> contém relação de todas as embarcações que (caso listadas como estrangeira, em navegação de cabotagem, interior ou por tempo), estariam sujeitas ao regime do art. 56 da IN nº 1.600/2015.

Art. 3º Poderão ser submetidos ao regime de admissão temporária com suspensão total do pagamento de tributos incidentes na importação:

(...)

§ 2º A embarcação ou plataforma poderá, antes da concessão do regime de que trata o art. 56 ou após a extinção de sua aplicação, ser submetida ao regime de que trata o caput e permanecer atracada ou fundeada em local não alfandegado, durante o período que antecede a contratação para a realização das atividades econômicas a que se refere o art. 56, pelo prazo de:

I - 6 (seis) meses, prorrogável automaticamente por mais 6 (seis) meses quando estiver registrada no Registro Especial Brasileiro (REB); ou

II - 30 (trinta) dias, prorrogável automaticamente por mais 30 (trinta) dias quando não estiver registrada no REB.

§ 3º Depois de transcorrido o prazo final previsto no § 2º, o beneficiário deverá providenciar a saída da embarcação ou plataforma do País, ou adotar uma das providências previstas no art. 44.

§ 4º Na hipótese prevista no § 2º, a embarcação ou plataforma não poderá ser utilizada em qualquer atividade, ainda que a título gratuito, salvo quando se tratar de operações de teste, conserto, reparo ou manutenção da embarcação ou plataforma.

§ 5º No caso de necessidade de deslocamento da embarcação ou da plataforma, o beneficiário deverá comunicar previamente à RFB, nos autos do processo administrativo de controle do regime, o novo lugar de atracação ou fundeio.

§ 6º Na hipótese do § 2º o regime somente será concedido à pessoa jurídica, com sede no País, que conste como importadora do bem no contrato de importação.

(...)

Art. 56. O regime aduaneiro especial de admissão temporária para 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.

(...)

§ 2º A proporcionalidade a que se refere o caput será obtida pela aplicação do percentual de 1% (um por cento) sobre o montante dos tributos originalmente devidos, por cada mês ou fração contidos no período de vigência do regime.

26. Contudo, a alteração no conceito de empresa brasileira de navegação, juntamente com a criação da figura da empresa brasileira de investimentos na navegação (art. 19 do PL, transcrito no parágrafo 19 acima), combinados com as alterações propostas à Lei nº 9.432, de 1997, permitirão que o quantitativo de embarcações realizando transporte de cabotagem seja praticamente desregulado, com liberação plena em 4 anos dos limites impostos nos vigentes arts. 9 e 10 da Lei nº 9.432, de 1997, gozando plenamente dos benefícios da admissão temporária propostos nos art. 13 do PL em análise.

27. Complementarmente, a combinação da proposta de inserção de um novo art. 10-A à Lei nº 9.432, de 1997, juntamente com um §13, no art. 11, da mesma Lei (já transcrito no parágrafo 19 desta nota), permitirá que nem mesmo haja a necessidade de suspensão de bandeira para gozar-se dos benefícios do proposto art. 13.

28. O Art. 19 ainda intenta inserir um art. 14-A na Lei nº 9.432, de 1997, com uma isenção específica de AFRMM para o frete realizado por embarcações novas ou equivalentes, nos seguintes termos:

“Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que sejam utilizadas para transporte remunerado em sua viagem de vinda ao País. § 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o caput deste artigo tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no caput deste artigo, será recolhido o AFRMM correspondente e destinados 50% (cinquenta por cento) do produto da arrecadação à empresa brasileira de navegação, que serão depositados em sua conta vinculada.”

29. Ainda tratando de AFRMM, o art. 21 do PL em análise intenta alterar o art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, reduzindo as alíquotas aplicáveis de AFRMM de navegação de longo curso (25%), na navegação de cabotagem (10%) e na navegação fluvial e lacustre (40%) para 8%, nos termos abaixo:

“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicada a alíquota de 8% (oito por cento) na:

I - navegação de longo curso;

II - navegação de cabotagem; e

III - navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte nas Regiões Norte e Nordeste de:

a) granéis líquidos; e

b) granéis sólidos e outras cargas.

.....
§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos diferenciados à alíquota de que trata o caput deste artigo, desde que não sejam diferenciados de acordo com o tipo de carga, levando em consideração os tipos de navegação e o fluxo de caixa do FMM.”(NR)

30. O art. 25 do projeto de lei em análise ainda carrega uma alteração legislativa do art. 16, da Lei nº 11.033, de 2004, prevendo a prorrogação da renúncia relativa as empresas acrescidas ao regime especial de tributação dos portos (Reporto), nos termos seguintes:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2021.”(NR)

31. Contudo, a alteração legislativa acima vem somente a positivar um entendimento que já está sendo aplicado, trazendo segurança jurídica. Portanto, sem impacto orçamentário-financeiro.

32. O art. 26 do PL ainda comporta mais uma prorrogação de renúncia de receitas de AFRMM, até janeiro de 2027, no que tange à cobrança sobre a navegação de cabotagem, fluvial e lacustre, nas regiões Norte e Nordeste, conforme transcrição:

“Art. 26. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País”.

DO IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO

33. Segundo relatório da Confederação Nacional do Transporte (CNT), elaborado com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)⁴, sem o estímulo do PL em análise o transporte aquaviário brasileiro teve, no 1º bimestre de 2019, expansão média de 1,2% em relação ao 1º bimestre de 2017 e teve no ano de 2018, expansão média de 2,4% em relação ao ano de 2017. Se considerarmos que os efeitos da pandemia de Coronavirus não haviam atingido tão fortemente a economia brasileira nesse 1º bimestre de 2019 e que a expansão média dos 3 anos foi de 1,8%, é justo pressupor que a referida expansão deve, no mínimo, ser de 3,6%.

Volume transportado no modal aquaviário por tipo de navegação – Brasil – em milhões de toneladas						
Tipo de navegação	2017	2018	Var% (2018/17)	1º bi 2018	1º bi 2019	Var% (1ºbi 2019/18)
Longo Curso	804,7	823,9	2,4%	115,6	116,5	0,8%
Cabotagem	156,6	162,9	4,1%	25,4	25,8	1,8%
Interior	101,8	101,4	-0,3%	14,2	14,6	2,8%
Total	1.063,1	1.088,4	2,4%	155,2	156,9	1,2%

Fonte: Elaboração CNT com dados da Antaq.

34. No que tange aos impactos decorrentes da nova sistemática do ressarcimento contidas no art. 11 do PL em análise (ver parágrafos 14 a 19 desta nota), com base em dados fornecidos pelo Ministério da Infraestrutura, considerando o potencial máximo e a expansão de 3,6% ao ano, o impacto orçamentário seria conforme descrito no quadro abaixo:

em milhões de R\$	
VALOR ESTIMADO DA RENÚNCIA DECORRENTE DO RESSARCIMENTO DE AFRMM	
ANO	RENÚNCIA
2021	16,25
2022	34,49
2023	54,86

Elaboração: Cetad/RFB

35. Em se tratando do impacto orçamentário-financeiro, decorrente dos arts. 13 e 19 do PL nº 4.199/2020 (ver parágrafos 20 a 28 desta nota), sobre o PIS/Cofins Importação e Cide Combustíveis, importante salientar que este impacto é indireto e dada a alta variabilidade de fatores envolvidos no cálculo, resta impossível estimar-se o montante do impacto. Não há impacto de Imposto de Importação

⁴ <https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/6b30accf-d38d-48c9-9a31-7d524d948c1b.pdf>

em virtude de as embarcações novas, compreendidas na NCM nº 8901.90.00, terem tido sua alíquota reduzida para 0% pela Resolução Camex nº 10, de 12 de novembro de 2019. Também encontra-se em 0% a alíquota de IPI-vinculado relativamente à citada NCM.

36. No que tange à renúncia fiscal de AFRMM contida no art. 21 do PL em análise (ver parágrafo 29 desta nota), metodologicamente falando, é necessário esclarecer que o valor estimado da renúncia de AFRMM refere-se somente ao montante destinado a compor o Fundo da Marinha Mercante (FMM). Isso se deve ao fato de as receitas referentes terem destinação vinculada a três conjuntos distintos de contas, a saber, contas vinculadas às pessoas jurídicas do setor de transporte marítimo, contas de vinculação especial e conta única do tesouro com destino ao FMM. Assim, somente é receita da união a parcela relativa ao FMM, nos termos da Nota Técnica SEI nº 27506/2020/ME, conforme abaixo:

“47. Cabe esclarecer que os recursos do AFRMM destinados à Conta Vinculada e à Conta Especial, provenientes das empresas brasileiras de navegação, operando embarcação, própria ou afretada não transitam na Conta Única do Tesouro Nacional, em outras palavras, não é receita da União e, logo, não há necessidade de medidas compensatórias previstas na Constituição Federal, na LRF e na LDO 2020”.

37. Dessa forma, este Centro de Estudo realizou o cálculo do impacto orçamentário-financeiro decorrente da redução de alíquota do AFRMM com base em informações extraídas de relatórios da Secretaria Especial do Tesouro Nacional – STN/ME –, em virtude de a arrecadação deste tributo ser feita via GRU e não sensibilizar os sistemas desta RFB, de acordo com a tabela abaixo:

em milhões de R\$

VALOR ESTIMADO DA RENÚNCIA DO AFRMM	
ANO	RENÚNCIA
2021	1.218,86
2022	1.551,87
2023	1.647,05

Elaboração: Cetad/RFB

38. Por fim, com base em dados fornecidos pelo Ministério da Infraestrutura, a prorrogação do benefício fiscal do AFRMM, contida no art. 26 do PL em análise (ver parágrafo 32 desta nota), terá impacto orçamentário-financeiro com natureza jurídica de renúncia fiscal, conforme descrito abaixo:

em milhões de R\$

VALOR ESTIMADO DA RENÚNCIA ANUAL DECORRENTE DA PRORROGAÇÃO DO BENEFÍCIO DE AFRMM PARA A REGIÃO NORTE E NORDESTE	
ANO	RENUNCIA
2021	-
2022	479,04
2023	507,96

Elaboração: Cetad/RFB

39. Nesse sentido, haja vista a redução da alíquota do tributo ser considerada renúncia de receitas em sentido estrito (na forma do art. 14 da LRF), haverá impacto orçamentário-financeiro negativo, na forma de renúncia de receitas, cuja estimativa é da ordem de **R\$ 1.218,86 milhões** para o ano de 2021 (considerados somente os meses de março a dezembro), próximo à **R\$ 1.551,87 milhões** para o ano de 2022 e de **R\$ 1.647,05 milhões** para o ano de 2023.

40. De acordo com a proposta, em decorrência da prorrogação do benefício fiscal de AFRMM concedido aos fretes originados ou com destino às Regiões Norte e Nordeste, haverá também impacto orçamentário-financeiro negativo, na forma de renúncia de receitas, cuja estimativa é da ordem de **R\$ 479,04 milhões** para o ano de 2022 e de **R\$ 507,96 milhões** para o ano de 2023. Não há nova renúncia para o ano de 2021, já que o benefício somente será prorrogado a partir do ano de 2022.

41. Por fim, o ressarcimento de AFRMM, com origem no Fundo da Marinha Mercante, provocará ainda impacto orçamentário-financeiro negativo cuja estimativa é da ordem de **R\$ 16,25 milhões** para o ano de 2021, próximo à **R\$ 34,49 milhões** para o ano de 2022 e de **R\$ 54,86 milhões** para o ano de 2023.

42. Nesse sentido, segue quadro consolidado das Renúncias de AFRMM passíveis de serem estimadas:

em milhões de R\$

VALOR ESTIMADO DA RENÚNCIA ANUAL DECORRENTE DA PRORROGAÇÃO DO BENEFÍCIO DE AFRMM PARA A REGIÃO NORTE E NORDESTE			
RENÚNCIA	ANO		
	2021	2022	2023
REDUÇÃO DE ALÍQUOTAS PARA 8%	1.218,86	1.551,87	1.647,05
RESSARCIMENTO DE AFRMM	16,25	34,49	54,86
PRORROGAÇÃO DO BENEFÍCIO DE AFRMM PARA A REGIÃO NORTE E NORDESTE	-	479,04	507,96
TOTAL	1.235,10	2.065,40	2.209,87

Elaboração: Cetad/RFB

43. Conforme exposto, as renúncias consolidadas de receitas, em sentido estrito (na forma do art. 14 da LRF), deverão provocar impacto orçamentário-financeiro negativo, cuja estimativa é da ordem de **R\$ 1.235,10 milhões** para o ano de 2021 (considerados somente os meses de março a dezembro, no que tange à redução de alíquotas), próximo à **R\$ 2.065,40 milhões** para o ano de 2022 e de **R\$ 2.209,87 milhões** para o ano de 2023.

44. Desta forma, para fins do disposto no art. 125 da Lei nº 14.116, de 2020, Lei de Diretrizes Orçamentária/LDO 2021, em conformidade com o art. 113, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), a aprovação da proposta implica renúncia de receitas, nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal, com impacto nas metas de resultado fiscal, requerendo, assim, a indicação das medidas de compensação necessárias para seu início de vigência.

São estas as informações pertinentes que se submetem a apreciação superior.

Assinatura digital
ALESSANDRO AGUIRRES CORRÊA
Analista Tributário da Receita Federal do Brasil

De acordo. Encaminhe-se ao chefe do Cetad.

Assinatura digital
ROBERTO NAME RIBEIRO
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Coordenador da Coest

Aprovo a Nota. Encaminhe-se ao Gabinete do Secretário Especial da Receita Federal do Brasil.

Assinatura digital
CLAUDEMIR RODRIGUES MALAQUIAS
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Chefe do Cetad