

**Nota CETAD/COEST nº 179, de 23 de setembro de 2021.****Interessado:** Gabinete do Secretário Especial da Receita Federal do Brasil**Assunto:** Emendas ao 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 das Emendas nºs 12, 40, 52 e 55 ao 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 31 de agosto de 2021, mensagem eletrônica contendo o texto do conjunto de Emendas ao PL nº 4.199/2020, já aprovado na Câmara dos Deputados, 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 das Emendas ao PL que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

3. O PL nº 4.199/2020 já foi analisado por este Centro de Estudos, o qual elaborou a Nota CETAD/COEST nº 036, de 26 de fevereiro de 2021, que discorreu exaustivamente sobre a matéria. O texto a seguir consubstancia-se em análise complementar à referida Nota CETAD/COEST nº 036/2021, sendo que, os parágrafos de números 4 a 13, abaixo, são transcrição da citada Nota, com intuito de manter agregado, em um único documento, todo o texto necessário ao entendimento da matéria.

4. Assim, tendo em vista que 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 a Taxa de Utilização do Mercante (TUM), o Imposto de Importação(II), o Imposto sobre

Produtos Industrializados (IPI), a Contribuição ao Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

DA CONTEXTUALIZAÇÃO

5. 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).

6. 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.

7. 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.

8. 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.

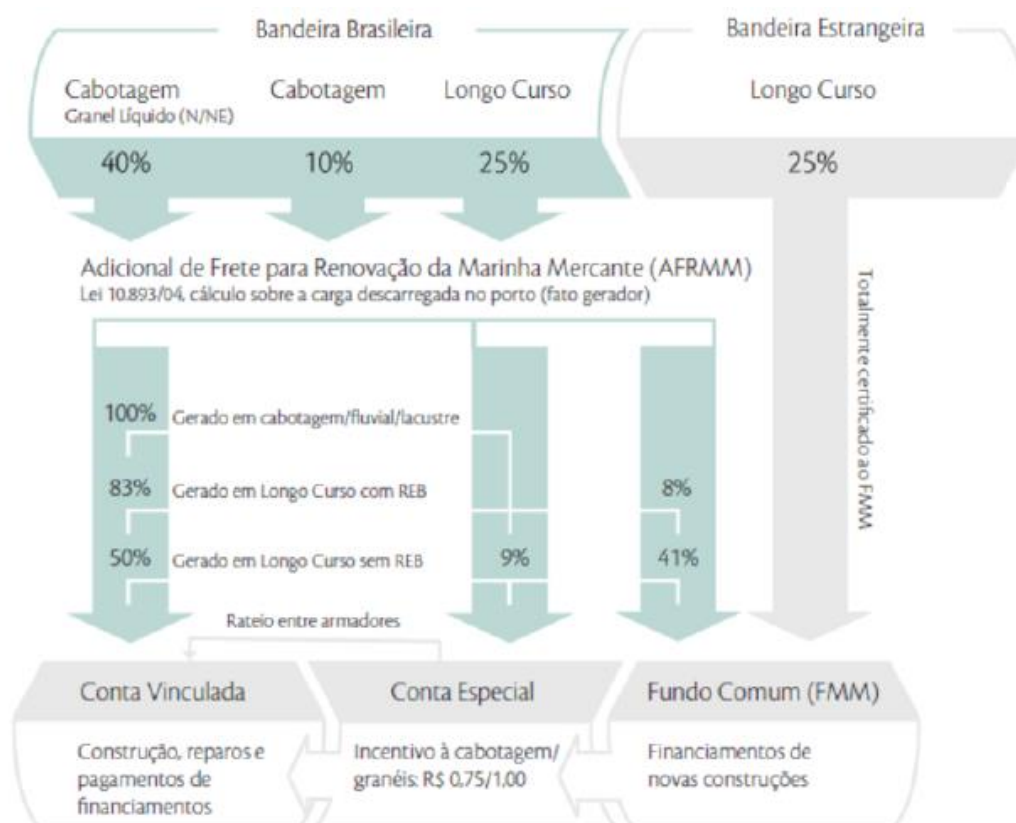
9. O produto da arrecadação do AFRMM é destinado, de acordo com o tipo de navegação e bandeira da embarcação, conforme a Figura 1 abaixo, sendo que:

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)

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

11. 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.

12. 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.

13. 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

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.

navegação de longo curso de embarcação estrangeira pertencem ao orçamento da União e somente dessa parcela decorre a renúncia de AFRMM (ver parágrafo 11).

DA ANÁLISE

14. Feitas estas considerações, passemos à análise das Emendas acolhidas ao texto do PL nº 4.199/2020, nos aspectos que podem influenciar a arrecadação. Dessa forma, faz-se necessário entender as alterações promovidas pelo em si PL nº 4.199/20 e, a seguir, pelas referidas Emendas. Dessa forma, a análise, nesta nota, obedecerá a seguinte estrutura: apresentação de cada Emenda e sua intenção, o texto do PL juntamente com suas considerações e, após, as considerações sobre a Emenda.

EMENDA nº 12

15. O texto da Emenda nº 12 ao PL nº 4.199/20, pretende eliminar a restrição ao ressarcimento de 40% imposta pelo texto aprovado pela Câmara dos Deputados ao Art. 52-A da Lei nº 10.893, de 2004 (ver parágrafo 19, desta Nota), à restituição de AFRMM, nos seguintes termos:

“EMENDA Nº 12 – PLEN (ao PL nº 4199, de 2020)

Suprima-se do art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, o texto proposto para o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004”.

16. Importante frisar que de uma leitura geral do PL nº 4.199/2020, facilmente se pode inferir que o pretendido pelo proponente 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;

*“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)

22. O dispositivo supratranscrito se refere ao art. 6º da Lei nº 10.893, de 2004³, 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 28 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%.

23. Dessa forma, o que se pretende com a Emenda é remover a restrição, permitindo o ressarcimento pleno, agravando o problema citado no parágrafo anterior. Assim, o efeito do ressarcimento, citado no parágrafo acima, seria multiplicado por, no mínimo, 2,5 vezes, dada a remoção plena da restrição contida no texto aprovado pela Câmara dos Deputados.

EMENDA nº 40

24. A Emenda nº 40, ao PL nº 4.199/20, insere no projeto uma alteração no Inciso II, do parágrafo 3º, do Art. 37 vigente, nos seguintes termos:

EMENDA Nº 40 – PLEN (ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se ao inciso II do §3º do art. 37 da Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, alterada pelo Art. 21 do Projeto de Lei 4199/2020, a seguinte redação:

“Art. 21. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

*“Art.
 37.....*

.....

³ Art. 6º O AFRMM será 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.

§

3º

.....

.....

II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei no 9.432, de 1997; e

.....”(NR)

.....”

25. O que se pretende com o a inserção deste texto no PL nº 4.199/20, por meio da Emenda nº 40, é isentar da Taxa de Utilização do Mercante (TUM), as cargas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final sejam porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei no 9.432/1997.

26. Nesse sentido, como se trata de uma taxa e de uma isenção não uniforme, a alteração proposta consubstancia-se como renúncia de receitas, na forma do art. 14 da LC nº 101/2000, necessitando, por conseguinte, de compensação financeira.

EMENDA nº 52

27. No que tange ao texto proposto pela Emenda nº 52, esta acaba por, **aparentemente**, reduzir o impacto negativo na arrecadação decorrente do texto aprovado pela Câmara dos Deputados, conforme abaixo transcrito:

“EMENDA Nº 52 -

Dê-se a seguinte redação ao art. 6º da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004, alterado pelo art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as alíquotas de:

I – 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II – 8% (oito 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;

IV – 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de passageiros e das demais cargas nas regiões Norte e Nordeste;

.....

§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos às alíquotas de que tratam os incisos do caput, desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga, levando em consideração apenas o fluxo de caixa do FMM.” (NR)”

28. Nesse sentido, no texto aprovado pela Câmara dos Deputados, o art. 21 do PL 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)

29. Nesse sentido, é fácil perceber que o texto aprovado pela Câmara do Deputados institui uma perda de arrecadação e que a Emenda proposta no Senado Federal, **aparentemente**, reduz essa perda.

30. Assim, haverá impacto negativo na arrecadação de AFRMM (decorrente do PL aprovado pela Câmara dos deputados), contudo, se considerada somente esta Emenda nº 52, este impacto seria mitigado.

31. Mas, ao se considerar o conjunto de Emendas apresentadas ao PL nº 4.199/20, a mitigação de renúncias acima descrita se consubstanciará, de fato, em impacto orçamentário negativo, já que 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”.

32. Tal dispositivo, somado ao texto proposto para pela Emenda nº 52 para o Inciso III, do art. 6º, da Lei nº 10.893/2004 (ver parágrafo 27, desta Nota), juntamente com a alteração promovida pela Emenda nº 12 (ver parágrafo 15, desta Nota), têm o condão de ampliar o ressarcimento várias vezes criando um verdadeiro subsídio via imposto negativo.

33. Assim, é certo que essa anomalia legislativa resultará em impacto negativo aos cofres públicos.

EMENDA nº 55

34. 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 beneficiárias do 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 2023.”(NR)

35. Nesse sentido, a alteração legislativa acima trás segurança jurídica ao positivar um entendimento que já estava sendo aplicado até 31 de dezembro de 2020, contudo, prorrogando a vigência do benefício por mais 3 anos, gerando, assim, impacto orçamentário-financeiro negativo na forma de renúncia de receitas.

DO IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO

36. 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 deveria, 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.

37. Assim, considerada a expansão de 3,6% ao ano acima descrita como crescimento endógeno, tendo em vista os impactos decorrentes da nova sistemática do ressarcimento contidas no art. 11 do PL em análise (ver parágrafos 15 a 23 desta Nota, referentes à Emenda nº 12), com base em dados fornecidos pelo Ministério da Infraestrutura, o impacto orçamentário seria conforme descrito no quadro abaixo:

em milhões de R\$

VALOR ESTIMADO DE IMPACTO ORÇAMENTÁRIO NEGATIVO DECORRENTE DO RESSARCIMENTO DE AFRMM CONSIDERADA A EMENDA Nº 12	
ANO	IMPACTO NEGATIVO NO ORÇAMENTO
2021	40,62
2022	86,23
2023	137,15

Elaboração: Cetad/RFB

38. Contudo, conforme explicitado nos parágrafos 27 a 33 desta Nota, a interpretação conjunta das alterações promovidas pelas Emendas nº 12 e nº 52 têm o condão de gerar um impacto negativo na arrecadação maior que o explicitado acima, por meio da criação de uma CIDE negativa, da seguinte ordem:

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

em milhões de R\$

VALOR ESTIMADO DE IMPACTO ORÇAMENTÁRIO NEGATIVO DECORRENTE DO RESSARCIMENTO DE AFRMM CONSIDERADAS AS EMENDAS Nº 12 E 52	
ANO	IMPACTO NEGATIVO NO ORÇAMENTO
2021	203,11
2022	431,14
2023	685,75

Elaboração: Cetad/RFB

39. Em se tratando do impacto orçamentário-financeiro, decorrente do acolhimento da Emenda nº 40 (ver parágrafos 24 a 26 desta Nota), tem-se a seguinte renúncia de receitas:

em R\$

VALOR ESTIMADO DA RENÚNCIA DECORRENTE DA ISENÇÃO DA TUM CONSIDERADA A EMENDA Nº 40	
ANO	RENÚNCIA
2021	111.752,94
2022	118.607,08
2023	125.767,54

Elaboração: Cetad/RFB

40. Ainda, no que tange à prorrogação dos benefícios do Reporto, haverá renúncia de receitas conforme abaixo discriminado (ver parágrafos 34 e 35, desta Nota):

em milhões de R\$

VALOR ESTIMADO DA RENÚNCIA DECORRENTE DA PRORROGAÇÃO DO REPORTO CONSIDERADA A EMENDA Nº 55					
ANO	II	IPI	PIS	COFINS	Total
2021	69,53	3,35	42,42	200,22	315,53
2022	73,80	3,56	45,03	212,50	334,88
2023	78,25	3,77	47,74	225,33	355,10

Elaboração: Cetad/RFB

41. Dessa forma, o ressarcimento de AFRMM, consubstanciando-se em tributo negativo, provocará um impacto orçamentário-financeiro negativo cuja estimativa é da ordem de **R\$ 203,11 milhões** para o ano de 2021, próximo à **R\$ 431,14 milhões** para o ano de 2022 e de **R\$ 685,75 milhões** para o ano de 2023.

42. Complementarmente, haja vista a redução da alíquota da Taxa de Utilização do Mercante, que deve ser considerada como renúncia de receitas em sentido estrito (na forma do art. 14 da LRF), haverá impacto orçamentário-financeiro negativo, cuja estimativa é da ordem de **R\$ 0,11 milhões** para o ano de 2021 (considerados somente os meses de agosto a dezembro), próximo à **R\$ 0,12 milhões** para o ano de 2022 e de **R\$ 0,13 milhões** para o ano de 2023.

43. De acordo com a proposta, em decorrência da prorrogação do benefício fiscal do Reporto, haverá também impacto orçamentário-financeiro negativo, na forma de renúncia de receitas, cuja estimativa é da ordem de **R\$ 315,53 milhões** para o ano de 2021, de **R\$ 334,88 milhões** para o ano de 2022 e de aproximadamente **R\$ 355,10 milhões** para o ano de 2023.

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

em milhões de R\$

RESUMO DO VALOR ESTIMADO DO IMPACTO ORÇAMENTÁRIO FINANCEIRO DECORRENTE DO ACOLHIMENTO DAS EMENDAS NºS 12, 40, 52 E 55 ao PL Nº 4.199/2020			
RENÚNCIA	ANO		
	2021	2022	2023
RESSARCIMENTO DE AFRMM EMENDA Nº 12 e 52	203,11	431,14	685,75
ISENÇÃO DA TUM	0,11	0,12	0,13
PRORROGAÇÃO DO REPORTO	315,53	334,88	355,10
TOTAL	518,75	766,13	1.040,97

Elaboração: Cetad/RFB

45. 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\$ 315,61 milhões** para o ano de 2021, próximo à **R\$ 335,01 milhões** para o ano de 2022 e de **R\$ 355,23 milhões** para o ano de 2023.

46. Os valores acima descritos deverão, 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), ser considerados como 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.

47. Em se tratando dos valores referentes ao ressarcimento de AFRMM (quadro contido no parágrafo 44, desta Nota), estes têm característica de tributo negativo, com tratamento jurídico incerto, devendo, contudo, provocar impacto orçamentário-financeiro negativo. Tal impacto, de maneira similar aos impactos sobre as metas de resultado referidos no parágrafo anterior, também não foi considerado no PLOA de 2022.

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



Ministério da Fazenda

PÁGINA DE AUTENTICAÇÃO

O Ministério da Fazenda garante a integridade e a autenticidade deste documento nos termos do Art. 10, § 1º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001 e da Lei nº 12.682, de 09 de julho de 2012.

Documento produzido eletronicamente com garantia da origem e de seu(s) signatário(s), considerado original para todos efeitos legais. Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001.

Histórico de ações sobre o documento:

Documento juntado por ALESSANDRO AGUIRRES CORREA em 23/09/2021 16:27:00.

Documento autenticado digitalmente por ALESSANDRO AGUIRRES CORREA em 23/09/2021.

Documento assinado digitalmente por: CLAUDEMIR RODRIGUES MALAQUIAS em 23/09/2021, ROBERTO NAME RIBEIRO em 23/09/2021 e ALESSANDRO AGUIRRES CORREA em 23/09/2021.

Esta cópia / impressão foi realizada por CLAUDEMIR RODRIGUES MALAQUIAS em 23/09/2021.

Instrução para localizar e conferir eletronicamente este documento na Internet:

1) Acesse o endereço:

<https://cav.receita.fazenda.gov.br/eCAC/publico/login.aspx>

2) Entre no menu "Legislação e Processo".

3) Selecione a opção "e-AssinaRFB - Validar e Assinar Documentos Digitais".

4) Digite o código abaixo:

EP23.0921.16526.MLYB

5) O sistema apresentará a cópia do documento eletrônico armazenado nos servidores da Receita Federal do Brasil.

Código hash do documento, recebido pelo sistema e-Processo, obtido através do algoritmo sha2:

4502435CFD97DBDFE472325781F3C7DBF0292AF8CEF2434C2F359F1C6AF82F17