



Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante: como a emenda constitucional nº 109/2021 e a lei nº 14.301/2022 alteraram a dinâmica de alocação e arrecadação dessa receita da União?

Resumo

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) tem como função a provisão de recursos para o desenvolvimento da indústria naval brasileira e, mais recentemente, para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária. Uma das principais fontes de recursos para o FMM é a arrecadação da receita das contribuições ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Em função da importância dos recursos do FMM para o financiamento de embarcações às empresas brasileiras de navegação e estaleiros, e das alterações normativas promovidas pela emenda constitucional nº 109/2021 e pela lei nº 14.301/2022 em relação ao AFRMM e ao FMM, esta edição do **Transporte em Foco** avalia a evolução da arrecadação do AFRMM e do FMM, por fonte, e da aplicação dos recursos do FMM, por finalidade. Também apresenta as etapas e documentos necessários para o financiamento da construção e reforma de embarcações com recursos do Fundo e as propostas da Confederação Nacional do Transporte (CNT) para viabilizar o melhor aproveitamento desses recursos na ampliação da oferta de embarcações e outras finalidades que garantam o aumento da competitividade do transporte aquaviário no país.

Introdução

O segmento de transporte aquaviário ainda enfrenta alguns entraves que afetam a competitividade e o desempenho do setor¹. Entre eles, destacam-se as poucas alternativas de financiamento, uma vez que o setor conta, basicamente, com os recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) como forma de fomento para ampliar a frota de navios e embarcações tanto de cargas quanto de passageiros.

A lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), buscou, entre outros objetivos, otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O AFRMM teve origem no final da década de 1950, e foi finalmente instituído pelo decreto-lei

¹ O levantamento de entraves enfrentados pelo segmento de transporte aquaviário está detalhado no documento O Transporte Move o Brasil: Propostas da CNT ao País (2022) e nos seguintes estudos desenvolvidos pela CNT: Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012; Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário – Cabotagem 2013; Pesquisa CNT da Navegação Interior 2013, disponíveis em: cnt.org.br/pesquisas.

nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987², destinado a atender aos encargos da intervenção da União nas atividades da indústria de navegação mercante. Parte dos recursos do AFRMM são destinados ao FMM, que tem como função a provisão de recursos para o desenvolvimento da indústria naval brasileira de construção e reparação e, mais recentemente, a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária (anexos A1, A2 e A4).

A administração dos recursos do FMM é realizada pelo Ministério dos Portos e Aeroportos, tendo o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) como órgão colegiado responsável por deliberar sobre temas que se relacionem ao Fundo³.

Em função da importância dos recursos do Fundo para o financiamento de embarcações e das alterações normativas promovidas pela emenda constitucional nº 109/2021 e pela lei nº 14.301/2022 na alocação e arrecadação do AFRMM, este estudo buscou: (a) avaliar a evolução da arrecadação do AFRMM e do FMM, por fonte; (b) analisar a evolução da aplicação dos recursos do FMM, por finalidade; (c) apresentar as etapas e documentos necessários para o financiamento da construção e reforma de embarcações com recursos do FMM; e (d) apresentar as propostas da CNT para viabilizar o melhor aproveitamento desses recursos na ampliação da oferta de embarcações.

O desenvolvimento do transporte aquaviário, que responde por 15,7%⁴ do volume de cargas transportado no país, é essencial para a maior integração entre as modalidades de transporte e ampliação da competitividade da prestação de serviços logísticos. Entre as vantagens da utilização do transporte aquaviário, destacam-se: (a) capacidade de se transportar grandes

volumes de produtos por longas distâncias a um preço reduzido (isso ocorre pois, ao se aumentar o volume transportado, dilui-se o custo final do frete por quilômetro percorrido); (b) menor consumo de combustível e, portanto, menor emissão de poluentes no ar, reduzindo o impacto ambiental do transporte; (c) menor dependência da infraestrutura terrestre, o que reduz os danos no pavimento ocasionados pelo elevado fluxo de veículos nas rodovias; (d) menor índice de acidentes e avarias.

Evolução da arrecadação de recursos do AFRMM e FMM

O artigo 25 da lei nº 10.893/2004 define que os recursos do FMM são provenientes de:

- a) parte do produto da arrecadação do AFRMM;
- b) dotações orçamentárias provenientes do Orçamento-Geral da União;
- c) valores e importâncias destinados em lei;
- d) retorno das operações de financiamento concedido (reembolsos) e outras receitas resultantes de aplicações financeiras;
- e) empréstimos contraídos no país ou no exterior;
- f) receitas provenientes de multas aplicadas por infrações de leis, normas, regulamentos e resoluções referentes à arrecadação do AFRMM;
- g) reversão dos saldos anuais não aplicados;
- h) outras fontes não especificadas acima.

Nesse sentido, é possível explorar a composição da receita do fundo por meio da classificação de Natureza da Receita. A Tabela 1 apresenta o total da receita bruta

² Alterado pelo decreto-lei nº 2.414/1988 e lei nº 10.893/2004.

³ Importante notar que o FMM e a Conta Vinculada são estruturas diferentes. O primeiro diz respeito a um fundo que atende armadores, estaleiros brasileiros e portos. Já a segunda é exclusiva do armador brasileiro gerador do AFRMM, que detém recurso para utilização própria. Importante notar que o montante acumulado na conta vinculada tem prazo de 3 anos, de forma que se não for utilizado, será revertido para o Fundo.

⁴ Boletim Estatístico da CNT, janeiro de 2023.

arrecadada⁵ no período de 2016 a 2022. Os destaques são a cota-parte do AFRMM, com R\$ 31,54 bilhões (44,2%), e as receitas provenientes de amortizações de financiamentos em geral, com

R\$ 26,65 bilhões (37,3%). O restante das fontes soma R\$ 13,22 bilhões (18,5%), se distribuindo em remunerações financeiras, multas, restituições e outras receitas.

Tabela 1: Receita bruta arrecadada para o FMM (R\$ bilhões) – 2016 a 2022

Natureza da receita	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total	Participação %
Cota-parte do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)	2,54	2,89	3,38	3,52	4,45	9,64	5,12	31,54	44,2
Remuneração de depósitos bancários	0,46	0,57	0,79	1,12	1,24	0,66	0,62	5,46	7,6
Retorno de operações, juros e encargos financeiros	0,72	0,68	0,79	0,97	0,70	0,98	0,86	5,70	8,0
Multas e juros previstos em contratos	0,00	-	-	-	-	-	-	0,00	0,0
Outras indenizações e receitas	0,00	0,00	0,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,0
Restituição de convênios – financeiras	0,81	0,53	0,48	0,22	0,02	0,01	0,01	2,07	2,9
Amortização de financiamentos do principal	3,39	2,86	4,13	4,59	4,09	4,76	2,82	26,65	37,3
Total	7,91	7,53	9,58	10,43	10,49	16,05	9,43	71,41	100,0

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 07/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

O total de receitas que integram o fundo apresentou tendência de crescimento entre 2016 e 2021 e diminuiu 40,7% no exercício de 2022 quando comparado ao ano anterior. Tal resultado é reflexo de: (a) aumento atípico da receita do AFRMM em 2021, motivado pela situação de desorganização logística no ano, o que impactou demasiadamente o preço dos fretes internacionais; e da cotação do dólar, superior a R\$5,00/USD⁶; (b) queda na arrecadação nas duas principais fontes mencionadas, que também apresentaram reduções superiores a 40% em 2022, possivelmente motivada pela regularização no preço dos fretes e menor fluxo de amortizações; e (c) a redução das alíquotas do AFRMM pela lei nº 14.301/2022: de 25% para 8%, na navegação de longo curso, e de 10% para 8%, na navegação de cabotagem.

Cabe destacar que a arrecadação bruta do AFRMM não é toda direcionada ao FMM, como mostra o Gráfico 1. O produto da arrecadação do AFRMM é destinado ao FMM, à receita desvinculada da União (Desvinculações de Receitas da União, conforme previsto pela emenda constitucional nº 93/2016) e a alguns fundos ligados ao desenvolvimento da Marinha Mercante nacional (art. 17 da lei nº 10.893/2004; anexo A2.4).

A receita advinda do AFRMM tem como fato gerador o efetivo início da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro (Anexo A2.2)⁷. O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro⁸. As alíquotas a serem aplicadas variam de acordo com condições específicas, e estão elencadas no art. 6º da lei nº 10.893/2004 (Anexo A2.3).

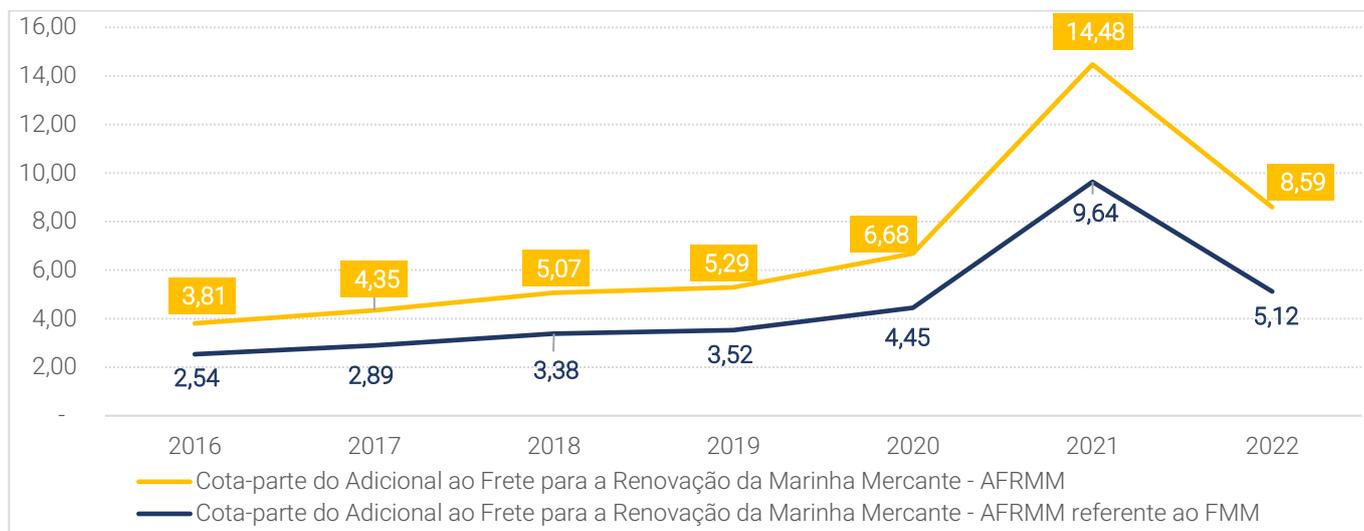
⁵ Receita arrecadada sem eventuais deduções pertinentes.

⁶ Para mais informações, consultar o Relatório FMM 2021, do Ministério da Infraestrutura.

⁷ Art. 4º da lei nº 10.893/2004.

⁸ Art. 5º da lei nº 10.893/2004.

Gráfico 1: Receita bruta arrecadada do AFRMM e parcela referente ao FMM (R\$ bilhões) – 2016 a 2022



Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 07/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

O valor total arrecadado sofre algumas deduções até o montante ser efetivamente disponibilizado para a aplicação nas despesas do FMM. Dentre essas deduções, destacam-se o montante relativo à Desvinculação de Receitas da União (DRU)⁹, aos valores destinados ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), ao Fundo Naval (FN)¹⁰ e a ressarcimentos¹¹. Após essas retiradas, o saldo da arrecadação bruta do AFRMM é destinado ao FMM.

A Tabela 2 e o Gráfico 2 apresentam as destinações dadas à arrecadação bruta do AFRMM, em conformidade com o que está disposto em lei. O FMM recebeu 65,3% (R\$ 31,54 bilhões em duas unidades orçamentárias, 39901 e 74904) do montante total no período de 2016 a 2022. Em seguida, 30,0%¹² dos recursos foram alocados em Receita do Tesouro Nacional (R\$ 14,48 bilhões), sendo esse o montante alocado para as DRUs. Por fim, os 4,7% restantes estão alocados nos demais fundos e órgãos públicos federais.

⁹ A DRU é um mecanismo que permite o uso livre de 30% dos recursos de todos os tributos federais vinculados por lei a fundos ou despesas. A principal fonte de recursos da DRU são as contribuições sociais, da qual faz parte o AFRMM, que respondem pela maior parcela do montante desvinculado.

¹⁰ Todas as especificações e percentuais de destinação estão listados nos incisos I a III do art. 17 da lei nº 10.893/2004.

¹¹ Além da DRU e dos recursos alocados no Fundo, também existe a dedução do ressarcimento relativos ao art. 52-A da lei nº 10.893/2004 e outras retificações.

¹² A emenda constitucional nº 93, de 08/09/2016, desvincula 30% da arrecadação da União relativa às contribuições sociais, às contribuições de intervenção no domínio econômico e às taxas, e qualquer órgão, fundo ou despesa, até 31/12/2023.

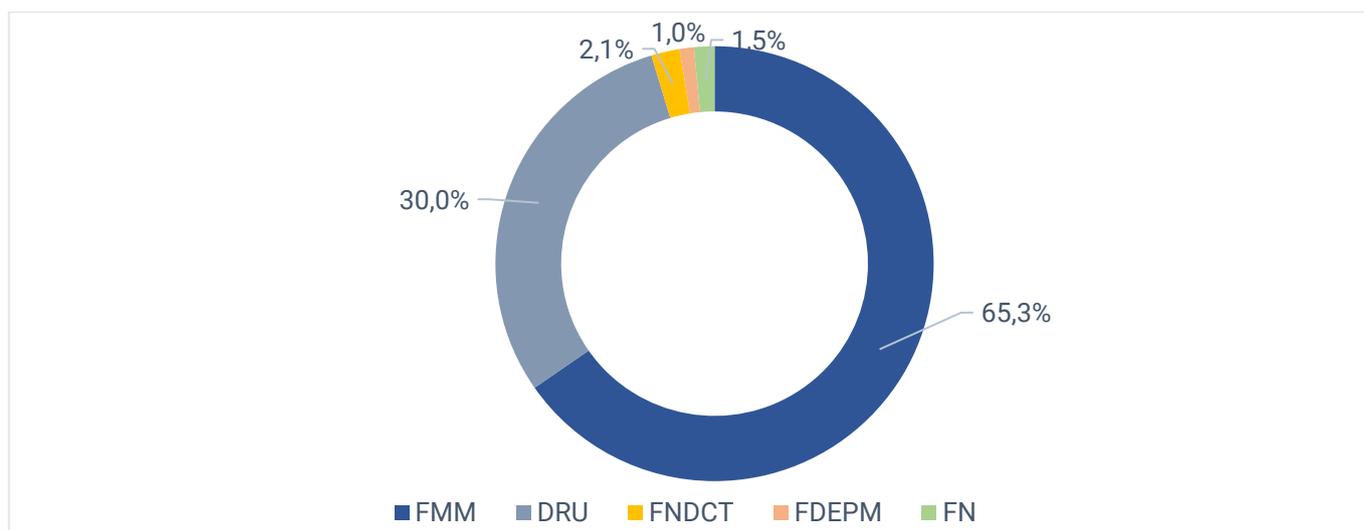
Tabela 2: Destinações da arrecadação bruta do AFRMM (R\$ bilhões) – 2016 a 2022

Unidades orçamentárias	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
24901 – Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT)	0,08	0,09	0,11	0,11	0,14	0,30	0,18	1,01
25103 – Secretaria da Receita Federal do Brasil	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
25104 – Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00
39901 – Fundo da Marinha Mercante (FMM)	2,54	2,89	-	-	-	9,64	5,12	20,19
52931 – Fundo Naval (FN)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,04	0,62	0,73
52932 – Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM)	0,04	0,05	0,05	0,06	0,07	0,15	0,09	0,51
74904 – Recursos sob supervisão do Fundo da Marinha Mercante (FMM) – Ministério da Infraestrutura	-	-	3,38	3,52	4,45	-	-	11,35
98000 – Receita do Tesouro da União	1,14	1,30	1,52	1,59	2,00	4,34	2,58	14,48
Total	3,81	4,35	5,07	5,29	6,68	14,48	8,59	48,27

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 07/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Gráfico 2: Distribuição percentual da receita bruta arrecadada – 2016 a 2022



Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 07/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

O montante destinado ao FMM é direcionado para as aplicações previstas na lei nº 10.893/2004: financiar empresas brasileiras de navegação, construção de embarcação em estaleiro brasileiro; a jumborização, conversão, modernização, docagem e manutenção de embarcações realizadas em estaleiro brasileiro ou por empresa nacional especializada. Também pode ser utilizado por estaleiro brasileiro; para pagamento de agente financeiro; para realização de obras de

infraestrutura portuária e aquaviária em empreendimentos prioritários; dentre outras funções (Anexo A3)¹³.

O montante arrecadado via AFRMM, assim como o que é direcionado para o FMM, não é desprezível, sendo uma importante fonte de recursos para dinamizar o transporte aquaviário e desenvolver a Marinha Mercante nacional. No entanto, tal recurso só pode alcançar esses objetivos se for efetivamente aplicado. Para verificar como os recursos

¹³ Todas as destinações legais, bem como suas especificações, estão listadas no art. 26 da lei 10.893/2004.

arrecadados estão sendo utilizados, a próxima seção tratará da execução da despesa relativa ao AFRMM e ao FMM, bem como dos empréstimos dos agentes financeiros.

Evolução da aplicação dos recursos do FMM, por finalidade

A última seção detalhou a composição da arrecadação da receita do FMM, tendo o AFRMM como principal fonte de recursos. Em relação à execução orçamentária do FMM no Orçamento Federal, o mesmo se encontra desagregado em duas unidades orçamentárias (UOs): 39901 – Fundo da Marinha Mercante e 74904 – Recursos sob supervisão do Fundo da Marinha Mercante.

Assim, ao filtrar toda a despesa¹⁴ dessas duas UOs, observa-se que os recursos autorizados do Fundo tiveram grande incremento entre 2001 e 2012. Entre 2013 e 2018, a despesa apresentou retração, quando comparado ao maior valor da série (2012), e voltou a se elevar novamente nos últimos cinco anos. No entanto, o que de fato foi utilizado não mostrou o mesmo comportamento. O total pago manifestou tendência de crescimento semelhante entre 2001 e 2012, porém vem apresentando grandes reduções desde então.

Nos últimos quatro anos, a execução orçamentária dos recursos do FMM foi muito baixa (Gráfico 3).

A execução¹⁵ chegou a 5,7%, em 2021, e 6,9%, em 2022¹⁶, o que pode sinalizar obstáculos na concessão de empréstimos via FMM, seja por dificuldades no acesso ao crédito, baixa procura pelos recursos do Fundo por razões concorrenciais no mercado de financiamento, falta de projetos para ampliação do transporte aquaviário, entre outras possíveis razões.

Para entender melhor a aplicação dos recursos do Fundo, procedeu-se com a análise por Grupo de Natureza da Despesa (GND). A Tabela 3 apresenta como a despesa se distribuiu entre esses grupos. Destaca-se que dos R\$ 80,35 bilhões dos recursos desembolsados, R\$ 73,75 bilhões (91,8%) correspondem ao GND 5 – Inversões Financeiras¹⁷, seguido por Outras Despesas Correntes (GND 3)¹⁸, com cerca de 8,0%. Os outros grupos congregam o 0,2% restante.

A grande concentração de valores em Inversões Financeiras parece condizente com as atribuições do Fundo, posto que sua principal atividade é o fomento de atividades de manutenção, construção e recuperação de embarcações e ativos relacionados ao transporte aquaviário, especialmente por meio da concessão de financiamento por instituições financeiras autorizadas.

¹⁴ A Despesa inclui todos os Grupos de Natureza da Despesa (GND).

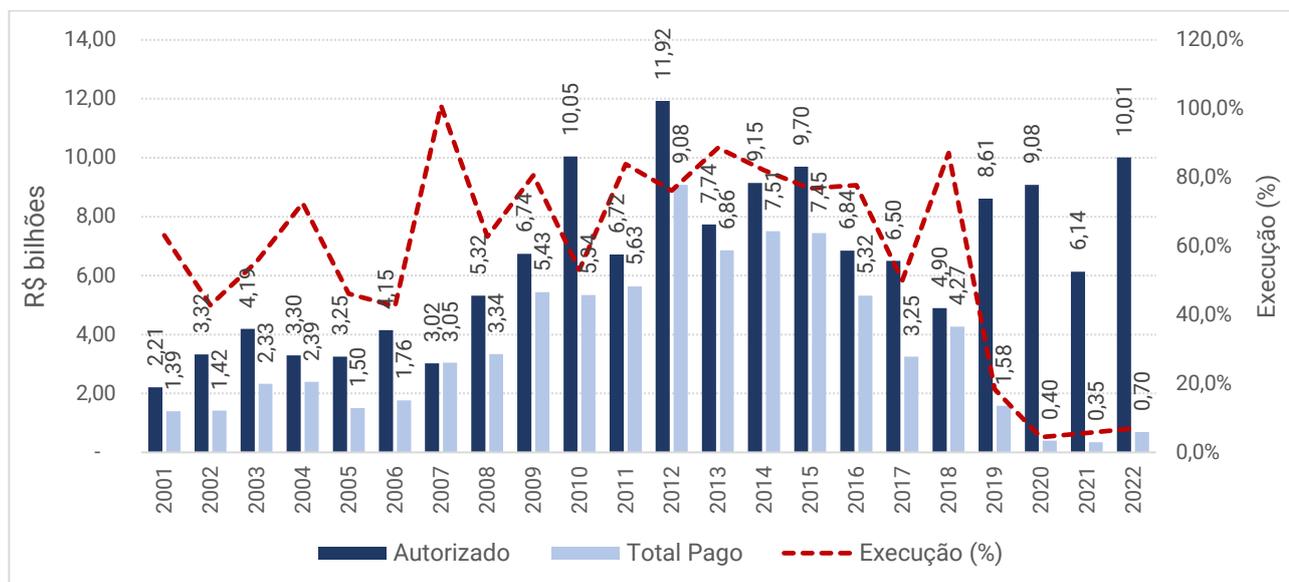
¹⁵ Define-se “execução” como o montante total pago (pago + restos a pagar pagos) em razão do montante autorizado.

¹⁶ Data de extração: 01/03/2023.

¹⁷ Segundo o Glossário do Congresso Nacional, o GND 5 compreende atividades relacionadas à aquisição de imóveis ou bens de capital já em utilização; à aquisição de títulos representativos do capital de empresas ou entidades de qualquer espécie já constituídas, quando à operação não importe aumento do capital; e à constituição ou ao aumento do capital de empresas, além de outras despesas classificáveis neste grupo.

¹⁸ O GND 3 corresponde as despesas de custeio necessárias para manter a máquina administrativa do governo em funcionamento.

Gráfico 3: Despesa autorizada, total pago e execução dos recursos do FMM (R\$ bilhões) – 2001 a 2022



Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.
*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Tabela 3: Despesa total paga por Grupo de Natureza de Despesa (R\$ bilhões) – 2001 a 2022

Ano	2-JUR	3-ODC	4-INV	5-FI	6-AMO	9-RES	Total	Part. (%) – GND5 / Total
2001	0,00	0,82	0,00	0,55	0,02	-	1,39	39,1%
2002	0,00	0,42	0,00	0,97	0,02	-	1,42	68,4%
2003	0,00	0,51	0,00	1,80	0,02	-	2,33	77,1%
2004	0,00	0,46	0,00	1,90	0,02	-	2,39	79,7%
2005	0,00	0,29	0,00	1,20	0,01	-	1,50	79,8%
2006	0,00	0,16	0,00	1,59	0,01	-	1,76	90,1%
2007	0,00	0,40	0,00	2,64	0,01	-	3,05	86,6%
2008	-	0,36	0,00	2,98	-	-	3,34	89,3%
2009	-	0,37	0,00	5,06	-	-	5,43	93,2%
2010	-	0,05	0,00	5,29	-	-	5,34	99,1%
2011	-	0,54	0,00	5,09	-	-	5,63	90,3%
2012	-	0,40	0,00	8,68	-	-	9,08	95,6%
2013	-	0,36	0,00	6,50	-	-	6,86	94,8%
2014	-	0,38	0,00	7,13	-	-	7,51	95,0%
2015	-	0,15	0,00	7,30	-	-	7,45	98,0%
2016	-	0,56	-	4,75	-	-	5,32	89,4%
2017	-	0,20	0,00	3,05	-	-	3,25	94,0%
2018	-	0,02	-	4,25	-	-	4,27	99,6%
2019	-	0,01	0,00	1,57	-	-	1,58	99,6%
2020	-	0,00	0,00	0,40	-	-	0,40	99,2%
2021	-	0,00	-	0,35	-	-	0,35	99,2%
2022	-	0,00	-	0,69	-	-	0,70	99,7%
Total	0,02	6,45	0,01	73,75	0,12	-	80,35	91,8%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.
*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Para verificar como esses valores alocados em Inversões Financeiras estão sendo empregados de fato, avaliou-se a aplicação no nível de Elemento da Despesa, o que permite identificar os objetos de gastos dentro do Orçamento Federal.

A Tabela 4 apresenta os principais elementos da despesa identificados, de modo que os valores alocados no GND-5: Inversões

Financeiras (Tabela 3) correspondem exatamente ao montante disponibilizado para Concessão de Empréstimos e Financiamentos (Tabela 4). No entanto, destaca-se que seus recursos apresentaram uma execução de apenas 58,6% entre 2001 e 2022. Em razão de concentrar a maior parte dos valores do Fundo, houve uma execução semelhante ao se considerar a totalidade de elementos da despesa (56,2%).

Tabela 4: Despesa total paga por elementos da despesa (R\$ bilhões) – 2001 a 2022

Elemento da despesa	Autorizado 2001 a 2022 (A)	Total pago 2001 a 2022 (B)	Execução % (C=B/A)
39 – Outros serviços de terceiros – PJ	0,52	0,36	70,5%
66 – Concessão de empréstimos e financiamentos	125,90	73,75	58,6%
92 – Despesa de exercícios anteriores	2,92	2,55	87,1%
93 – Indenizações e restituições	3,81	3,47	91,3%
XX – Demais elementos da despesa	9,71	0,21	2,2%
Total	142,85	80,35	56,2%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

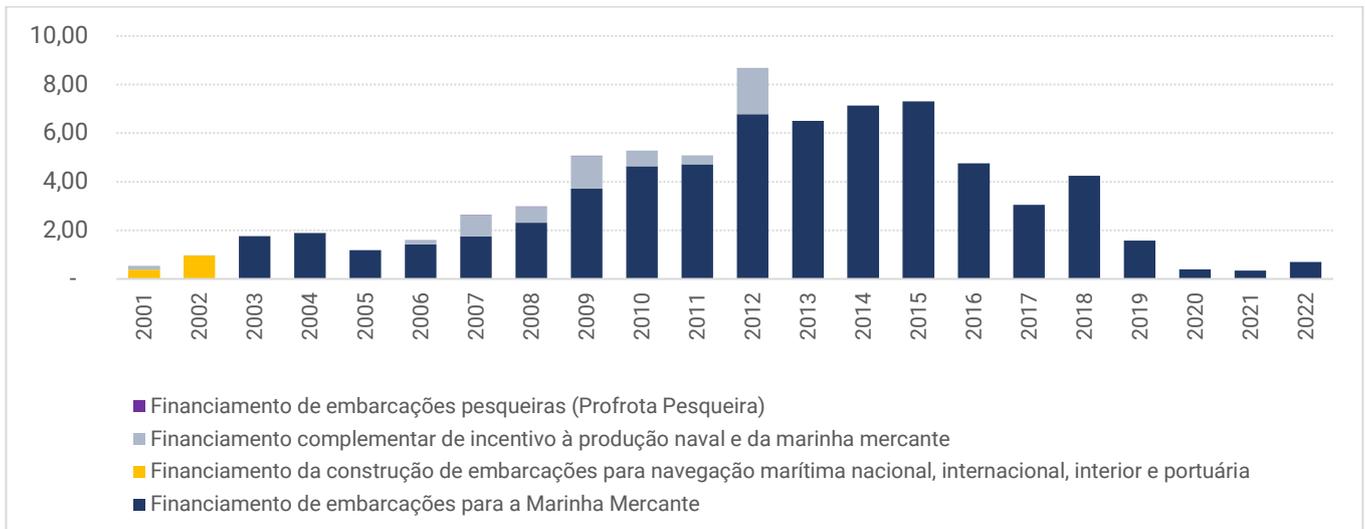
Em relação ao tipo de financiamento liberado¹⁹ para empréstimos e financiamentos (Gráfico 4), o financiamento de embarcações para a Marinha Mercante concentrou 89,8% dos recursos (R\$ 66,20 bilhões) no período de

2001 a 2022. Financiamentos relativos à construção de embarcações apresentou despesa de R\$ 6,18 bilhões (8,4%) e o restante das ações somou R\$ 1,37 bilhão (1,8%)²⁰.

¹⁹ A classificação dos tipos de financiamento foi construída através do uso das Ações Orçamentárias. Sua classificação está, portanto, ligada diretamente ao dado utilizado no Orçamento Federal e não em eventuais classificações de desembolsos de instituições financeiras.

²⁰ As ações orçamentárias foram agregadas para se obter esses quatro grupos que constam no Gráfico 4. Financiamento para construção de embarcações contempla as seguintes ações orçamentárias: 0559 – Financiamento da construção de embarcações para navegação marítima nacional; 0567 – Financiamento da construção de embarcações para navegação interior e portuária e 0571 – Financiamento da construção de embarcações para navegação marítima internacional. Financiamentos de embarcações para a Marinha Mercante contempla as ações: 00NE – Financiamento de embarcações para a Marinha Mercante e 0118 – Financiamento de embarcações para a Marinha Mercante.

Gráfico 4: Empréstimos e financiamentos concedidos por tipo – total pago (R\$ bilhões) – 2001 a 2022

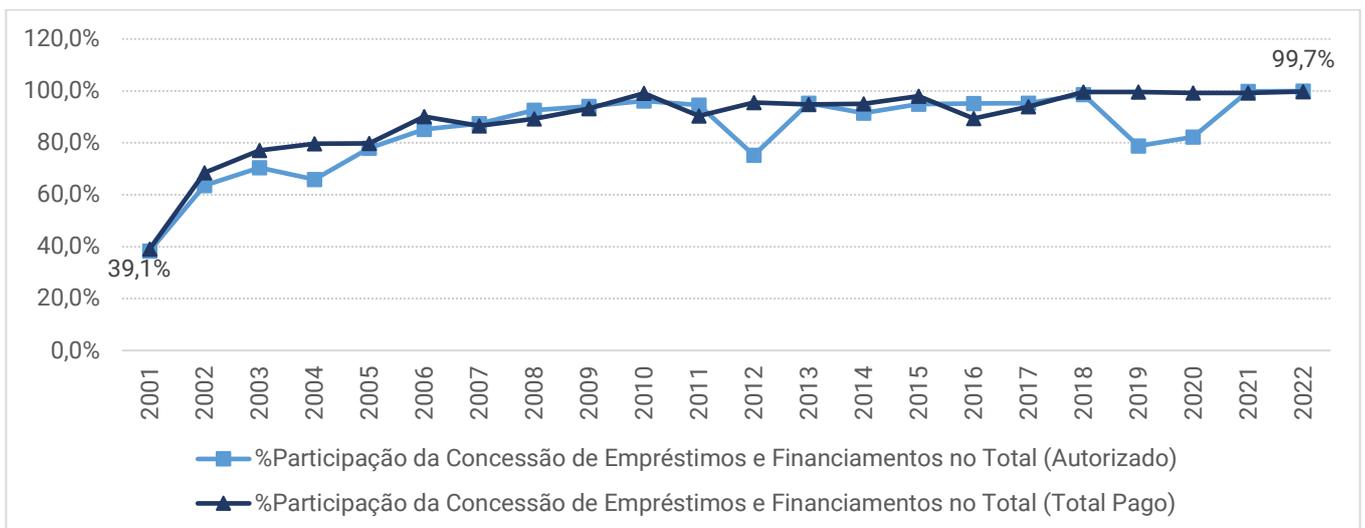


Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.
*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Quanto à destinação dos recursos do Fundo, especialmente na despesa com empréstimos e financiamentos, ao se observar o montante autorizado para esse fim em proporção ao total autorizado no Fundo, percebe-se que existe uma elevação significativa na destinação dos recursos para empréstimos e

financiamentos ao longo do tempo, saindo de 39,1% do total, em 2001, para valores próximos a 80,0%, já em 2003, e se estabilizando na faixa dos 90,0%, a partir de 2006. Movimento semelhante ocorreu com a destinação do montante de total pago, havendo algumas flutuações em períodos específicos.

Gráfico 5: Participação da destinação dos recursos para empréstimos e financiamentos no total da despesa autorizada e total paga (%) – 2001 a 2022



Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2023.

Deve-se notar, no entanto, que apesar da destinação estar sendo cada vez mais focada em empréstimos e financiamentos, a trajetória da execução, ou seja, do que de fato tem sido aplicado em relação ao que foi previsto, tem sofrido grande

queda nos últimos anos, como destacado na Tabela 5. Ademais, a execução global do FMM exibiu comportamento semelhante, uma vez que os demais elementos da despesa apresentaram uma baixa representatividade no montante total.

Tabela 5: Despesa autorizada, total pago e execução para o FMM e seus recursos alocados em empréstimos e financiamentos (R\$ bilhões) – 2001 a 2022

Ano	Autorizado (A)	Autorizado – Concessão de Empréstimos e Financiamentos – R\$ bilhões (B)	Total Pago (C)	Total Pago – Concessão de Empréstimos e Financiamentos – R\$ bilhões (D)	Execução Global FMM % (E=C/A)	Execução E&F FMM % (F=D/B)
2001	2,21	0,85	1,39	0,55	63,2%	64,4%
2002	3,32	2,11	1,42	0,97	42,8%	46,1%
2003	4,19	2,95	2,33	1,80	55,6%	60,8%
2004	3,30	2,17	2,39	1,90	72,5%	87,7%
2005	3,25	2,54	1,50	1,20	46,2%	47,3%
2006	4,15	3,54	1,76	1,59	42,5%	45,0%
2007	3,02	2,64	3,05	2,64	100,9%	100,0%
2008	5,32	4,92	3,34	2,98	62,7%	60,5%
2009	6,74	6,34	5,43	5,06	80,6%	79,9%
2010	10,05	9,66	5,34	5,29	53,1%	54,7%
2011	6,72	6,36	5,63	5,09	83,8%	80,0%
2012	11,92	8,96	9,08	8,68	76,2%	96,8%
2013	7,74	7,38	6,86	6,50	88,6%	88,1%
2014	9,15	8,36	7,51	7,13	82,1%	85,3%
2015	9,70	9,20	7,45	7,30	76,8%	79,4%
2016	6,84	6,51	5,32	4,75	77,7%	73,0%
2017	6,50	6,19	3,25	3,05	50,0%	49,3%
2018	4,90	4,83	4,27	4,25	87,1%	88,0%
2019	8,61	6,78	1,58	1,57	18,4%	23,2%
2020	9,08	7,47	0,40	0,40	4,4%	5,3%
2021	6,14	6,13	0,35	0,35	5,7%	5,6%
2022	10,01	10,00	0,70	0,69	6,9%	6,9%
Total	142,85	125,90	80,35	73,75	56,2%	58,6%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Considerando apenas os recursos do FMM cuja fonte é a arrecadação do AFRMM (Tabela 6), percebe-se que a sua destinação, tanto para os valores autorizados quanto para os valores efetivamente aplicados, também teve a Concessão de Empréstimos e Financiamentos como destino majoritário. Ou seja, como identificado anteriormente, no que se refere a totalidade de recursos do Fundo (Gráfico 5), existe assertividade em seu uso; porém, não tem se traduzido na expansão dos valores aplicados nos anos mais recentes, independentemente do volume de recursos autorizados.

Embora os armadores também possam importar embarcações, a baixa aplicação dos recursos do Fundo é prejudicial à expansão do transporte aquaviário. A maior utilização dessa modalidade tende a trazer maior eficiência e menores custos para a logística nacional e, portanto, um menor preço para as mercadorias adquiridas pelo consumidor final. Soma-se a isso a enorme potencialidade que o segmento possui no Brasil, em razão de suas características geográficas, com uma considerável extensão de costa navegável, que perpassa desde o Sul do país até o Nordeste/Norte, de modo que é essencial que exista uma Marinha adequada e investimentos do modo de transporte condizentes com esse potencial de expansão.

Tabela 6: Despesa autorizada e total pago do FMM via AFRMM (R\$ bilhões) – 2001 – 2022

Ano	Autorizado (Fonte – AFRMM) (A)	Autorizado (Fonte – AFRMM) para Concessão de Empréstimos e Financiamentos (B)	% Direcionamento Autorizado (C=B/A)	Total Pago (Fonte – AFRMM) (D)	Total Pago (Fonte – AFRMM) para Concessão de Empréstimos e Financiamentos (E)	% Direcionamento Total Pago (F=E/D)
2001	1,56	0,70	44,7%	1,10	0,46	41,5%
2002	2,55	1,98	77,9%	1,05	0,91	86,5%
2003	2,25	2,00	88,7%	1,71	1,64	95,9%
2004	1,85	1,51	81,2%	1,63	1,35	82,7%
2005	2,35	1,94	82,4%	0,94	0,82	87,7%
2006	2,90	2,69	93,1%	1,60	1,55	97,0%
2007	2,15	2,01	93,2%	2,39	2,17	90,9%
2008	4,43	4,27	96,5%	2,57	2,43	94,6%
2009	5,78	5,72	98,9%	4,52	4,46	98,8%
2010	6,63	6,63	100,0%	5,22	5,22	100,0%
2011	5,40	5,09	94,3%	4,62	4,42	95,7%
2012	6,83	5,13	75,1%	5,29	5,03	95,1%
2013	4,50	4,50	100,0%	4,08	4,08	100,0%
2014	5,45	5,13	94,2%	3,94	3,94	100,0%
2015	4,57	4,43	96,9%	3,63	3,63	100,0%
2016	3,09	3,09	100,0%	2,47	2,47	100,0%
2017	2,54	2,54	100,0%	1,50	1,50	100,0%
2018	2,28	2,28	100,0%	2,11	2,11	100,0%
2019	2,36	2,36	100,0%	0,50	0,50	100,0%
2020	3,11	3,11	100,0%	-	-	-
2021	1,91	1,91	100,0%	-	-	-
2022	5,36	5,36	100,0%	-	-	-
Total	79,86	74,38	93,1%	50,85	48,68	95,7%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Outro aspecto a se destacar é a não execução de valores nos anos de 2020 a 2022 quando se analisa somente as despesas financiadas com os recursos advindos do AFRMM. Ou seja, nesses anos, toda e qualquer atividade financiada pelo FMM teve como recursos outras fontes diferentes da contribuição destinada a dar maior suporte ao desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira, o AFRMM.

Com relação à fonte dos recursos efetivamente alocados para as atividades do Fundo no período

de 2001 a 2022, destacam-se a cota-parte relativa ao AFRMM (R\$ 50,85 bilhões)²¹ e os recursos financeiros diretamente arrecadados²² (R\$ 29,09 bilhões). As demais somaram R\$ 0,41 bilhão. A Tabela 7 evidencia que não houve execução de nenhum valor advindo do AFRMM nos anos de 2020, 2021 e 2022 via FMM, sendo a totalidade do recurso executado advindo da arrecadação de operações financeiras.

²¹ Neste caso, faz pouco sentido comparar os valores do total pago com os valores arrecadados, da seção 3. Uma comparação melhor da receita seria com os valores autorizados da despesa, em que se espera que os valores da receita sejam maiores ou iguais ao recurso autorizado. A título de curiosidade, os valores arrecadados entre 2016 e 2022 para o FMM via AFRMM foram de R\$ 48,27 bilhões. Já o total autorizado para a despesa do FMM, cuja fonte foram os recursos advindos do AFRMM neste mesmo período, foi de R\$ 20,65 bilhões.

²² Recursos financeiros arrecadados pela Administração Pública, como impostos, taxas, contribuições, entre outros.

Tabela 7: Despesa Total Paga do FMM por Fonte de Receita (R\$ bilhões) – 2001 a 2022

Ano	Recursos Ordinários	CIDE	Cota-Parte AFRMM/Marinha Mercante	Refinanciamento da Dívida Pública Mobiliária Federal	Títulos de Responsabilidade do Tesouro Nacional	Recursos Próprios Primários de Livre Aplicação	Taxas por Serviços Públicos	Recursos Financeiros Diretamente Arrecadados	Recursos Livres/Outros	Total
2001	-	-	1,10	0,02	0,00	-	-	0,27	-	1,39
2002	-	-	1,05	0,02	0,00	-	-	0,35	-	1,42
2003	-	0,02	1,71	-	-	-	-	0,59	-	2,33
2004	0,02	-	1,63	-	-	-	-	0,74	-	2,39
2005	0,01	-	0,94	-	-	-	0,02	0,53	-	1,50
2006	0,01	-	1,60	-	-	-	0,01	0,13	-	1,76
2007	0,01	-	2,39	-	-	-	0,02	0,62	-	3,05
2008	-	-	2,57	-	-	-	0,02	0,75	-	3,34
2009	-	-	4,52	-	-	-	0,03	0,89	-	5,43
2010	-	-	5,22	-	-	-	0,03	0,09	-	5,34
2011	-	-	4,62	-	-	-	0,03	0,98	-	5,63
2012	-	-	5,29	-	-	-	0,03	3,76	-	9,08
2013	-	-	4,08	-	-	-	0,03	2,75	-	6,86
2014	-	-	3,94	-	-	-	0,03	3,54	-	7,51
2015	-	-	3,63	-	-	-	0,02	3,80	-	7,45
2016	-	-	2,47	-	-	-	-	2,85	-	5,32
2017	-	-	1,50	-	-	-	-	1,75	-	3,25
2018	-	-	2,11	-	-	-	-	2,16	-	4,27
2019	-	-	0,50	-	-	-	-	1,08	-	1,58
2020	-	-	-	-	-	-	-	0,40	-	0,40
2021	-	-	-	-	-	-	-	0,35	-	0,35
2022	-	-	-	-	-	-	-	0,70	-	0,70
Total	0,06	0,02	50,85	0,04	0,01	-	0,28	29,09	0,00	80,35

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Ademais, ao se analisar a despesa cuja fonte seja o AFRMM, fica claro que nos últimos três anos, o recurso não chegou ao seu objetivo finalístico: financiar a Marinha Mercante nacional (Tabela 7). Apesar disso, os montantes disponibilizados nesse período foram, em média, de R\$ 9,45 bilhões. No entanto, os anos de 2021 e 2022 distorcem demasiadamente o histórico, especialmente em razão dos recursos alocados sob a tutela do Ministério da Economia (Tabela 8). Esses montantes foram executados em sua totalidade; porém não no financiamento de projetos da Marinha Mercante, mas no pagamento de dívida mobiliária²³.

Tal uso não consta nas destinações especificadas inicialmente na legislação do Fundo. Porém

passou a ser possível a partir da emenda constitucional nº 109, de 15/03/2021, que estabeleceu em seu art. 5º que:

“O superávit financeiro das fontes de recursos dos fundos públicos do Poder Executivo, exceto os saldos decorrentes do esforço de arrecadação dos servidores civis e militares da União, apurado ao final de cada exercício, poderá ser destinado:

I – à amortização da dívida pública do respectivo ente, nos exercícios de 2021 e de 2022; e

II – ao pagamento de que trata o § 12 do art. 198 da Constituição Federal²⁴, nos exercícios de 2023 a 2027 (incluído pela emenda constitucional nº 127, de 2022)”.

²³ Com relação ao Grupo de Natureza da Despesa (GND), esses valores foram alocados em GND6 – Amortização da Dívida.

²⁴ O § 12 do art. 198 da Constituição Federal se refere ao cumprimento dos pisos salariais profissionais nacionais para enfermeiros, técnicos de enfermagem, auxiliares de enfermagem e parteiras; e dá outras providências da EC 127, de 22 de dezembro de 2022. Dessa forma, o superávit dos fundos atingidos pela EC 109/2021, em que o FMM está inserido, também poderá ter o saldo do seu recurso utilizado para o pagamento das determinações da EC 127/2022 nos próximos anos.

O relatório anual do FMM de 2021²⁵ já antecipou essas medidas, indicando que montantes relativos ao saldo disponível e agregados ao superávit financeiro do FMM seriam utilizados no abatimento da dívida pública. De acordo com o documento, a situação de pandemia teve influência direta na menor liberação de recursos do Fundo, de modo que houve aumento no superávit financeiro. Assim como os demais fundos listados na emenda constitucional nº 109/2021, esses montantes passaram a ser alvo de demandas externas, que se consolidaram sobre o texto da emenda.

No entanto, esse movimento de queda nos valores liberados já dava sinais desde 2016, intensificando-se posteriormente a 2018. A emenda constitucional nº 109/2021 constituiu instrumento

para a saída desse recurso como forma de melhora do quadro fiscal e para o atendimento de demandas de outros grupos de interesse em detrimento da melhora na aplicação dos recursos do FMM em suas finalidades.

Utilizar o recurso para fins diferentes dos indicados na lei nº 10.893/2004 tem como consequência direta reduzir o ritmo de desenvolvimento do modo de transporte aquaviário no país, bem como diminuir a eficiência no transporte de mercadorias, dado que não se desenvolve a intermodalidade na matriz nacional de transporte. O segmento de transporte aquaviário é capaz de movimentar um grande volume de produtos a custos muito inferiores aos de outras vias.

Tabela 8: Despesa autorizada cuja fonte seja o AFRMM (R\$ bilhões), por unidade orçamentária – 2001 a 2022

UO	39901 – Fundo da Marinha Mercante (FMM)	74904 – Recursos sob supervisão do Fundo da Marinha Mercante (FMM)	52931 – Fundo Naval (FN)	52932 – Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo	24901 – Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT)	74910 – Recursos sob supervisão do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT)	75101 – Recursos sob supervisão do Ministério da Economia	Total
2001								1,64
2002	2,55	-	-	0,04	-	-	-	2,59
2003	2,25	-	-	0,03	-	-	-	2,29
2004	0,35	1,51	-	0,03	-	-	-	1,88
2005	0,41	1,94	0,01	0,04	0,07	-	-	2,47
2006	0,20	2,69	0,01	0,05	0,09	-	-	3,04
2007	0,15	2,01	0,01	0,03	0,07	-	-	2,26
2008	0,16	4,27	0,01	0,04	0,07	-	-	4,55
2009	0,06	5,72	0,01	0,05	0,11	-	-	5,96
2010	-	6,63	0,01	0,05	0,08	-	-	6,78
2011	0,31	5,09	0,01	0,05	0,11	-	-	5,58
2012	0,23	6,60	0,02	0,06	0,09	0,03	-	7,03
2013	-	4,50	0,02	0,07	0,13	-	-	4,72
2014	0,02	5,43	0,02	0,08	0,15	-	-	5,70
2015	-	4,57	0,02	0,07	0,04	0,10	-	4,81
2016	-	3,09	0,01	0,05	0,03	0,07	-	3,25
2017	-	2,54	0,00	0,04	0,08	-	-	2,66
2018	-	2,28	0,01	0,04	0,07	-	-	2,40
2019	-	2,36	0,01	0,04	0,07	-	-	2,48
2020	0,00	3,11	0,01	0,05	0,10	-	-	3,27
2021	-	1,91	0,01	0,03	0,03	0,03	8,64	10,65
2022	-	5,36	0,02	0,08	0,01	0,16	8,80	14,43
Total	8,30	71,61	0,23	1,04	1,41	0,38	17,44	100,42

*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-Br. Data de extração: 01/03/2022.

²⁵ Disponibilizado via Lei de Acesso à Informação em 13/12/2022.

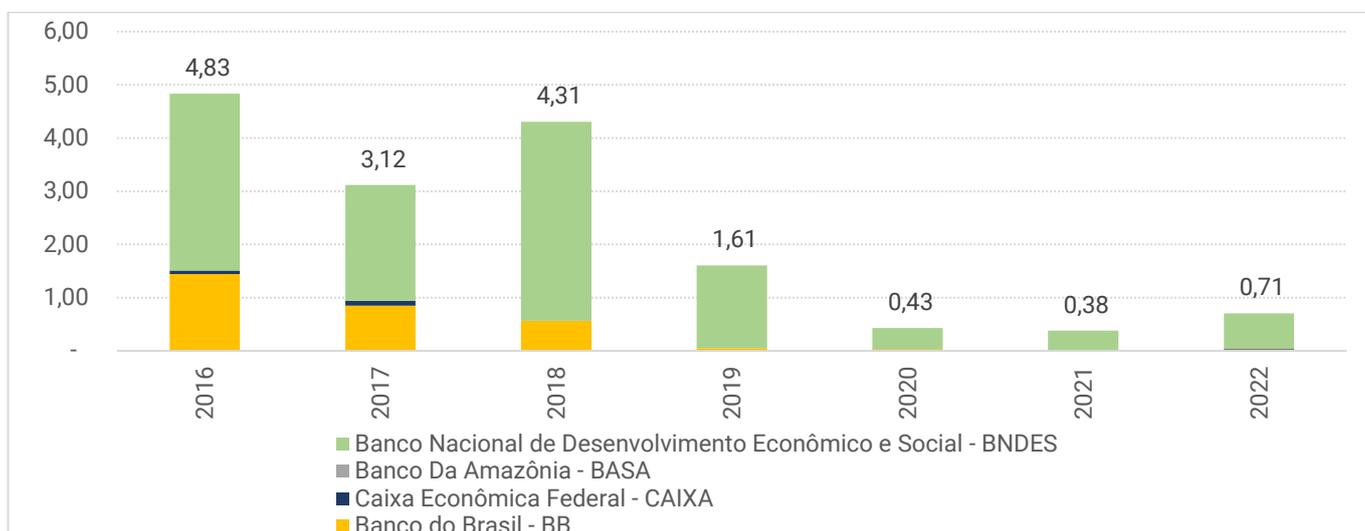
Finalmente, explicitada a situação da execução dos recursos do Fundo no que tange ao Orçamento Federal, resta apenas avaliar o encaminhamento do recurso para as instituições financeiras. O Gráfico 6 ilustra os montantes recebidos por instituição financeira, ou seja, os valores do Orçamento que foram liberados para o financiamento de embarcações e estaleiros por intermédio dessas instituições, e não a carteira de projetos financiados de cada uma delas.

Como se pode perceber, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é, por ampla margem, o maior agente financeiro em relação aos recursos liberados por meio do FMM.

O BNDES concentrou R\$ 12,23 bilhões dos R\$ 15,38 bilhões recebidos (79,5%) entre 2016 e 2022. Em seguida, vem o Banco do Brasil (BB), com R\$ 2,97 bilhões (19,3%); e a Caixa Econômica Federal (CAIXA) e o Banco da Amazônia (BASA) somam R\$ 0,18 bilhão (1,2%).

Os montantes recebidos pelas instituições financeiras no âmbito do FMM, também tiveram um menor volume de recebimento de recursos nos últimos sete anos. Tal comportamento não poderia ser diferente, pois esse recurso está diretamente ligado ao valor total pago do Orçamento Federal da União e, como tal, deverá seguir o mesmo padrão de uso da despesa.

Gráfico 6: Recursos recebidos por favorecido (R\$ bilhões) – 2016 a 2022



Fonte: Elaboração CNT, com dados do Portal da Transparência. Data de extração: 08/03/2022.
*Valores corrigidos pelo IPCA de janeiro de 2023.

Etapas e documentos necessários para o financiamento de embarcações com recursos do FMM

A ampliação da oferta e a modernização da frota de embarcações são essenciais para o crescimento da participação do transporte

aquaviário na matriz brasileira e, nesse sentido, os recursos do FMM são fundamentais para o setor. A administração do Fundo é feita pelo Ministério dos Portos e Aeroportos²⁶, por meio do CDFMM, que é o órgão colegiado responsável por deliberar sobre temas que se relacionem ao Fundo.

Para as empresas brasileiras do setor de construção e reparação naval ou empresa de navegação tomarem um financiamento

²⁶ No Siga Brasil, as unidades orçamentárias (UOs) do FMM estão sob o guarda-chuva do órgão 68000 – Ministério de Portos e Aeroportos.

(Anexo A3), elas precisam submeter o projeto à apreciação do CDFMM (Figura 1). O Conselho é responsável por: (a) analisar o estudo de viabilidade técnico-econômica do projeto; (b) enquadrá-lo ou não nas prioridades do CDFMM; (c) negociar as condições de contratação das operações de financiamento, observadas as regras do Conselho Monetário Nacional (CMN) (Anexo A4); (d) aprovar e contratar as operações de crédito com recursos do FMM, respeitadas as normas internas do agente financeiro; e (e) acompanhar e supervisionar os projetos beneficiados com esse crédito.

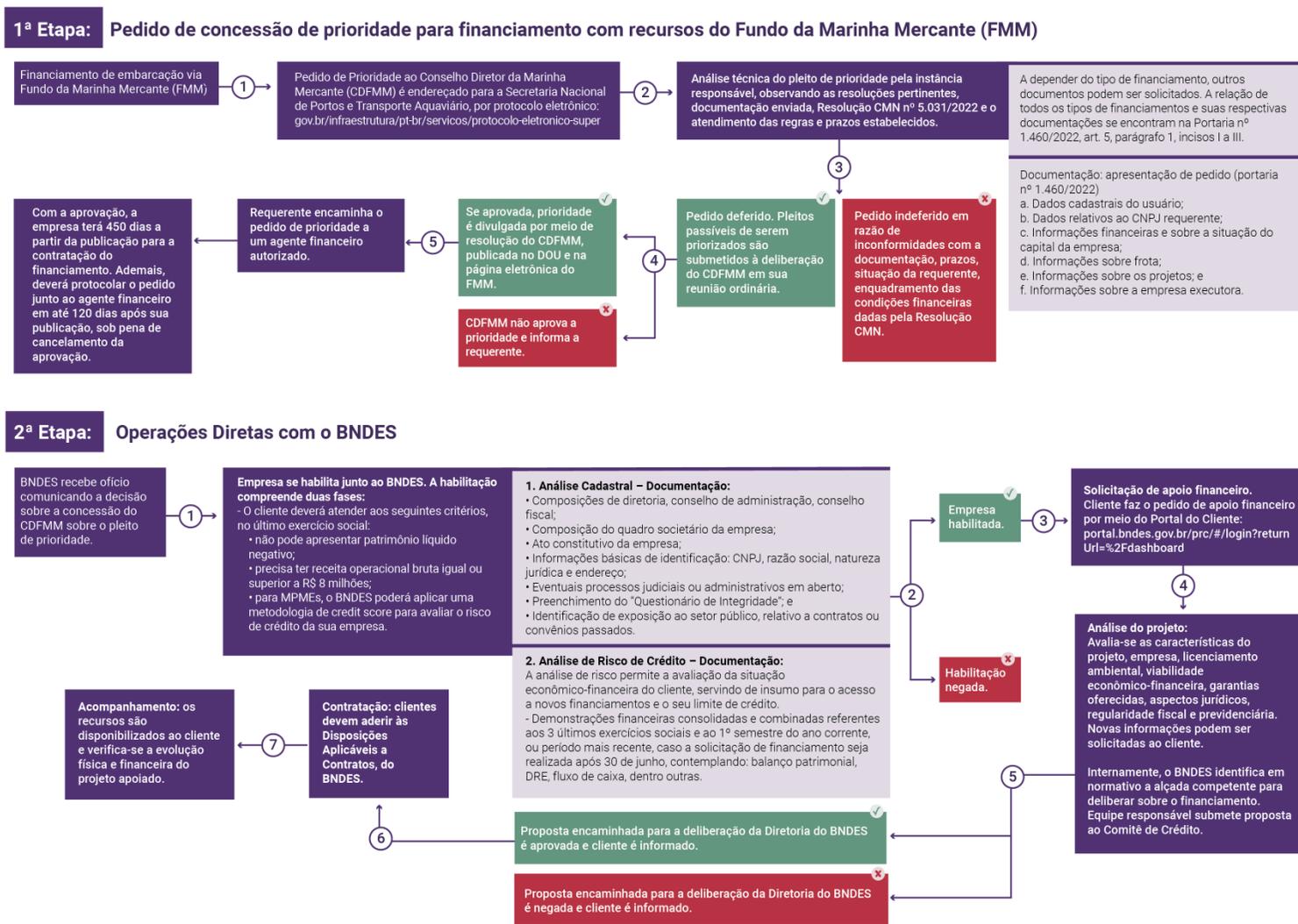
Após a aprovação do CDFMM, as empresas buscam as instituições financeiras autorizadas para a efetivação do financiamento (Figura 1). São elas: BNDES, Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Banco do Nordeste e Banco da Amazônia. Cada instituição financeira possui

regras específicas para a formalização do crédito. Como o BNDES é o principal agente financeiro de formalização das operações, a análise da tomada do crédito foi realizada considerando-se as suas regras.

Garantias nas operações de crédito

O artigo 27 da lei nº 10.893/2004 prevê que o financiamento concedido com recursos do FMM, destinado à construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação, poderá ter como garantias a alienação fiduciária, a hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações, a fiança bancária, a cessão de direitos creditórios e aquelas emitidas pelo Fundo de Garantia para a Indústria Naval (FGIN). Porém o agente financeiro, a seu critério, poderá aceitar outras modalidades de garantia além das previstas neste artigo.

Figura 1: Etapas e documentos necessários para o financiamento de embarcações com recursos do FMM



Fonte: Elaborado pela CNT, com base em informações do Ministério de Portos e Aeroportos e BNDES.

Considerações finais e propostas da CNT

Uma parte expressiva das contribuições ao AFRMM é destinado ao FMM, que tem como função a provisão de recursos para o desenvolvimento da indústria naval brasileira de construção e reparação, e, mais recentemente, a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária. No entanto, a emenda constitucional nº 109/2021 estabeleceu que o superávit financeiro das fontes de recursos dos fundos públicos do Poder Executivo pode ser destinado à amortização da dívida pública, nos exercícios de 2021 e de 2022 e ao pagamento dos pisos salariais profissionais nacionais para o enfermeiro, o técnico de enfermagem, o auxiliar de enfermagem e a parteira, nos exercícios de 2023 a 2027 (emenda constitucional nº 127/2022).

De fato, o que se observou em 2021 e 2022 é que os recursos do FMM não foram aplicados no financiamento de projetos da indústria naval brasileira, mas sim no pagamento de dívida mobiliária do país. Em função da importância do FMM para o fomento da indústria e das atividades de navegação no Brasil, a Confederação Nacional do Transporte sugere as seguintes medidas para viabilizar que as contribuições ao AFRMM alcancem de fato as finalidades para as quais foi criado:

- a) Garantir que os recursos do FMM sejam efetivamente aplicados nas finalidades que promovam ganhos de competitividade do setor transportador. Essas finalidades incluem:
 - i. Construção e serviços de reparação e manutenção de embarcações.
 - ii. Construção, expansão, ampliação ou modernização de estaleiro e suas unidades industriais.
 - iii. Construção, expansão, ampliação ou modernização de empreendimento portuário, incluindo dragagem, derrocamento, balizamento, sinalização e realização de batimetrias, aquisição de equipamentos para aumento da capacidade ou para modernização da operação portuária.
 - iv. Construção, expansão, ampliação ou modernização de infraestrutura aquaviária.
- b) Ampliar a participação de representantes do setor transportador na composição do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Na atual composição, as entidades que representam o setor transportador são o Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (SINDARMA) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA). É importante que as empresas de navegação de cabotagem, de navegação de apoio marítimo e dos terminais portuários privados também tenham representação no Conselho que define as prioridades de investimentos com recursos do Fundo.
- c) Rever a participação de empresas (públicas e privadas) e instituições financeiras como membros do CDFMM (atualizar o Decreto 5.269/2004). Há conflitos de interesses públicos e privados decorrentes de a instituição que formaliza as operações de crédito com recursos do FMM participar de todo o processo de definição das prioridades pelo CDFMM, assim como ocorre com as empresas potenciais tomadoras dos financiamentos²⁷. O papel de representação de interesses deve ser feito pelas entidades representativas dos

²⁷ O Decreto 8.036/2013 incluiu a Petrobras S.A. como um dos membros do CDFMM, a única empresa entre as demandantes de financiamento com recursos do FMM que participa do Conselho.

- setores envolvidos, e não por entes privados.
- d) Garantir que os recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), criado para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, sejam efetivamente aplicados em pesquisas que promovam a ampliação da competitividade do setor.
- e) Repassar recursos do Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) para o SEST SENAT e viabilizar que o Sistema possa oferecer cursos de formação profissional para o segmento em suas unidades, atividade que atualmente é exclusividade da Marinha do Brasil.
- f) Manter a vigência da não incidência do AFRMM para navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou destino final sejam portos das regiões Norte e Nordeste²⁸. A Lei 14.301/2022 renovou até 08/01/2027 essa não incidência. A medida é importante para garantir a competitividade dos diversos setores industriais da região, especialmente para insumos e mercadorias de baixo valor agregado. Destaca-se que o benefício é para os usuários da navegação e não para as empresas brasileiras de navegação (EBNs).

²⁸ cnt.org.br/agencia-cnt/importancia-nao-incidencia-adicional-frete-renovacao-marinha-mercante-afrrmm

ANEXOS

Anexo A1 – Linha do Tempo: FMM e AFRMM

Data	Normativo	Considerações
23/12/1987	Decreto-lei nº 2.404	Cria o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), destinado a atender aos encargos da intervenção da União nas atividades de navegação mercante, e destina a arrecadação dos recursos ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), fundo destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira
23/12/1988	Decreto-lei nº 2.414	Altera o decreto-lei nº 2.404/1987, que dispõe sobre o AFRMM e o FMM
08/01/1997	Lei nº 9.432	Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário. Cria a não incidência do AFRMM para a cabotagem e a navegação interior de combustíveis cuja origem ou destino seja portos nas regiões Norte e Nordeste
17/06/1997	Decreto nº 2.256	Regulamenta o Registro Especial Brasileiro (REB) para embarcações de que trata a lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997
13/07/2004	Lei nº 10.893	Estabelece normas sobre o AFRMM e sobre o FMM. Art. 4º, § 2º: “No caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente sobre as cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste”
10/11/2004	Decreto nº 5.269	Dispõe sobre a competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM)
20/09/2005	Decreto nº 5.543	Regulamenta dispositivos da lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o AFRMM e o FMM, e o art. 17 da lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário
31/05/2007	Lei nº 11.482	Prorroga a não incidência de AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na região Norte ou Nordeste do país, até 08/01/2012
03/12/2009	Portaria nº 253	Aprova os procedimentos e regras para a concessão de prioridade pelo CDFMM e a liberação de recursos financeiros do Fundo da Marinha Mercante durante a execução dos projetos aprovados
11/10/2011	Lei nº 12.507	Prorroga a não incidência de AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do país, até 08/01/2017
29/05/2014	Decreto-lei nº 8.257	Regulamenta dispositivos da lei nº 10.893/2004, que dispõe sobre o AFRMM e o FMM
06/01/2016	Portaria nº 11	Aprova alteração do Regimento Interno do CDFMM
26/06/2017	Lei nº 13.458 (conversão da MP 762/2016)	Prorroga a não incidência de AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na região Norte ou Nordeste do país, até 08/01/2022
24/06/2021	Resolução nº 4.919	Dispõe sobre a consolidação das normas que regulamentam a aplicação dos recursos do FMM
07/01/2022	Lei nº 14.301	Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) e altera dispositivos da lei nº 10.894/2004. Entre os objetivos da BR do Mar, consta otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do AFRMM. O art. 21 altera o art. 6º da lei 10.893/2004, reduzindo as alíquotas do AFRMM incidentes sobre a navegação de longo curso e de cabotagem e criando a alíquota para o transporte de graneis na navegação interior. O art. 24 altera o art. 17 da lei nº 9.432/1997, prorrogado até 08/01/2027
21/07/2022	Resolução nº CMN 5.031	Dispõe sobre a aplicação dos recursos do FMM
30/12/2022	Decreto nº 11.321	Estabelece o desconto de 50% para as alíquotas do AFRMM, previstas no art. 6º da lei 10.893/2004 (alterada pela lei 14.301/2022)
1º/01/2023	Decreto nº 11.374	Revoga o decreto nº 11.321/2022
15/03/2021	Emenda constitucional nº 109 (alterada pela EC nº 127/2022)	Determina que o superávit financeiro das fontes de recursos dos fundos públicos do Poder Executivo, exceto os saldos decorrentes do esforço de arrecadação dos servidores civis e militares da União, apurado ao final de cada exercício, poderá ser destinado à amortização da dívida pública nos exercícios de 2021 e de 2022, e ao pagamento de pisos salariais profissionais a enfermeiros, técnicos de enfermagem, auxiliares de enfermagem e parteiras, nos exercícios de 2023 a 2027

Anexo A2 – Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

A2.1. Objetivo do tributo

O AFRMM foi instituído pelo artigo 1º do decreto-lei nº 2.404/1987, e destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica de recursos do FMM.

A2.2. Fato gerador do tributo

O fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro (art. 4º da lei 10.893/2004). O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro (art. 5º da lei 10.893/2004).

A2.3. Alíquotas

A lei nº 14.301/2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), visa, entre seus objetivos, otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do AFRMM. Nesse sentido, alterou as alíquotas do AFRMM da seguinte forma:

Tipo de navegação		Lei nº 10.893/2004	Lei nº 14.301/2022
Longo curso		25%	8%
Cabotagem		10%	8%
Fluvial e lacustre nas regiões Norte e Nordeste ¹	Transporte de graneis sólidos e outras cargas	Não incide	8%
	Transporte de graneis líquidos	40%	40%
Fluvial e lacustre nas demais regiões		Não incide	Não incide

Notas: ¹O art. 4º, § 2º, da lei nº 10.893/2004 prevê que, no caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente sobre as cargas transportadas nas regiões Norte e Nordeste. O art. 14 da lei nº 10.893/2004 dispõe sobre o tipo de carga isenta da contribuição do AFRMM.

A2.4. Destinação dos recursos do AFRMM

Art. 17 da lei nº 10.893/2004: o produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

Destinação	Fonte da arrecadação	Subdestinação
Ao Fundo da Marinha Mercante (FMM)	100% do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação	3% do total que cabe ao FMM será destinado ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), criado pelo decreto-lei nº 719/1969 e restabelecido pela lei nº 8.172/1991, para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, os quais serão alocados em categoria de programação específica
	100% do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro, na navegação de longo curso	
	41% do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, não inscrita no Registro Especial Brasileiro (REB), de que trata a lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997	
	8% do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, inscrita no REB, de que trata a lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997	
		1,5% dos recursos que cabem ao FMM serão destinados ao FDEPM, para compensação das perdas decorrentes da isenção de que trata o parágrafo 8º do artigo 11 da lei nº 9.432/1997
		10,4% serão destinados ao FN, sendo 0,40% para contribuir com o pagamento das despesas de representação e de estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional (IMO), cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e 10% para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares,

Destinação	Fonte da arrecadação	Subdestinação
		hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional
À empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da EBN	50% do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB	
	83% do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB	
	100% do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre	
A uma conta especial	9% do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, inscrita ou não no REB	

Anexo A3 – Beneficiários e finalidades do crédito concedido com recursos do FMM

O artigo 26 da lei nº 10.893/2004 prevê que os recursos do FMM serão aplicados:

A3.1. Em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo.

Beneficiários do crédito	Finalidades
a) Prioritariamente, à empresa brasileira de navegação, até 90% do valor do projeto aprovado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para construção de embarcação em estaleiro brasileiro. ▪ Para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, podendo a empresa brasileira de navegação adquirir diretamente materiais e equipamentos, bem como contratar os serviços do estaleiro ou das empresas especializadas
b) À empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, até 90% do valor do projeto aprovado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval
c) A estaleiro brasileiro para financiamento da produção de embarcação	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Destinada à empresa brasileira de navegação: até 90% do valor do projeto aprovado ▪ Destinada à exportação: até 90% do valor do projeto aprovado
d) Às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo: até 100% do valor do projeto aprovado
e) Às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros: até 100% do valor do projeto aprovado
f) Às empresas brasileiras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras: até 90% do valor do projeto aprovado
g) Aos estaleiros brasileiros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para financiamento de reparo de embarcações: até 90% do valor do projeto aprovado
h) Aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações: até 90% do valor do projeto aprovado
i) À empresa de navegação ou estaleiro brasileiros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social: até 100% do valor do projeto aprovado
j) À empresa de navegação ou estaleiro brasileiros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À construção ou produção de embarcações destinadas à pesca: até 100% do valor do projeto aprovado
k) Obras de infraestrutura portuária e aquaviária	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária: até 90% do valor do projeto aprovado
l) Outras aplicações	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento na política nacional da Marinha Mercante e na indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento
m) Às empresas estrangeiras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa

Beneficiários do crédito	Finalidades
	brasileira especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras: até 80% do valor do projeto aprovado
n) Outras aplicações	▪ Para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras

A3.2. No pagamento ao agente financeiro: (a) da diferença entre o custo de captação de recursos do agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o beneficiário; (b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes; e (c) de juros incidentes sobre adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro.

A3.3. No financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a 10% do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno.

A3.4. Em crédito reserva, até o limite de 20% do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes à produção de embarcação destinada à exportação, visando assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer parte do estaleiro.

A3.5. Em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o CMN, por proposta do ministro de Estado dos Transportes.

A3.6. Em despesas relativas a arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

A3.7. Na realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária exclusivamente em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento de longo prazo no âmbito do Poder Executivo Federal (incluído pela lei nº 14.301/2022).

Anexo A4 – Condições de financiamento para operações contratadas com recursos do FMM (Resolução CMN nº 5.031, de 21/07/2022)

A4.1: Operações de financiamento contratadas por empresa brasileira ou estrangeira para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro, bem como contratadas por estaleiro brasileiro para a produção de embarcação destinada a empresa brasileira de navegação

Finalidade do crédito	Conteúdo nacional	Condições para itens nacionais	Condições para itens importados	Carência e prazo de amortização
Para construção ou produção de embarcação de carga	≥ 65%	2% a 4,5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira e de até 80% no caso de contratação por empresa estrangeira	3% a 6% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens importados para o caso de contratação por empresa brasileira e de até 80% no caso de contratação por empresa estrangeira	Até 4 anos; até 20 anos
	< 65%		4% a 7% ao ano, com financiamento de até 70% do valor total de itens importados	
Para construção ou produção de embarcação de apoio marítimo e de apoio a atividades offshore	≥ 60%	2% a 4,5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira	3% a 6% ao ano, com financiamento de até 70% do valor total de itens importados.	Até 4 anos; até 20 anos
	< 60%		4% a 7% ao ano, com financiamento de até 60% do valor total de itens importados	
Para construção ou produção de embarcação de apoio à navegação (rebocadores e empurradores)	≥ 50%	2% a 4,5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira	3% a 6% ao ano, com financiamento de até 75% do valor total de itens importados	Até 4 anos; até 20 anos
	< 50%		4% a 7% ao ano, com financiamento de até 60% do valor total de itens importados	
Para construção ou produção de embarcação de transporte de passageiros	≥ 30%	2,5% a 5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira, observado o disposto no parágrafo único do art. 24;	2,5% a 5% ao ano, com financiamento de até 75% do valor total de itens importados. O valor máximo financiado com recursos do FMM é de até 90% do valor total do projeto, observado o disposto no parágrafo único do art. 24	Até 4 anos; até 20 anos
	< 30%		4% a 6% ao ano, com financiamento de até 60% do valor total de itens importados,	

Finalidade do crédito	Conteúdo nacional	Condições para itens nacionais	Condições para itens importados	Carência e prazo de amortização
			observado o disposto no parágrafo único do art. 24	
Para construção ou produção de navios-sonda	≥ 65%	3% a 5% a.a., com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira	3,5% a 5,5% ao ano, com financiamento de até 20% do valor total de itens importados	Até 4 anos; até 15 anos
	< 65%	3,5% a 6% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira	Não serão financiados	
Para a construção ou produção de embarcações destinadas à pesca	≥ 30%	2,5% a 5% ao ano, com financiamento de até 100% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira	2,5% a 5% ao ano, com financiamento de até 100% do valor total de itens importados para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira	Até 4 anos; até 20 anos
	< 30%		4% a 6% ao ano, com financiamento de até 70% do valor total de itens importados	

A4.2. Operações de financiamento contratadas por estaleiro brasileiro

Finalidade do crédito	Conteúdo nacional	Condições para itens nacionais	Condições para itens importados	Carência e prazo de amortização
Para construção, expansão e modernização de suas unidades industriais	≥ 60%	2% a 4,5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais	4% a 6% ao ano, com financiamento de até 75% do valor total de itens importados	Até 4 anos; até 20 anos
	< 60%		4% a 7% ao ano, com financiamento de até 60% do valor total de itens importados	

A4.3. Operações de financiamento contratadas por estaleiro brasileiro para financiamento da produção de embarcação destinada à exportação

Finalidade do crédito	Conteúdo nacional	Condições para itens nacionais	Condições para itens importados	Carência e prazo de amortização
Para produção de embarcação destinada à exportação	≥ 20%	2,5% a 5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais	4% a 6% ao ano, com financiamento de até 75% do valor total de itens importados	Reembolso será em parcela única, até o 5º dia útil seguinte ao fechamento do câmbio relativo ao pagamento do preço de embarcação ou na data de vencimento estabelecida no contrato de financiamento à produção, o que ocorrer primeiro.
	< 20%		6% a 8,5% ao ano, com financiamento de até 75% do valor total de itens importados	

A4.4. Operações de financiamento contratadas por empresa brasileira ou estrangeira para as seguintes finalidades

Finalidade do crédito	Taxa de juros	Carência e prazo de amortização
Para jumborização, conversão ou modernização de embarcação, em estaleiro brasileiro ou realizadas por empresa brasileira especializada	De 3% a 6% ao ano, com financiamento de até 75% do valor total de itens importados	Até 4 anos; até 15 anos
Para aquisição e instalação de equipamentos, quando realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada	De 3% a 6% ao ano. No caso de o equipamento financiado ter conteúdo nacional mínimo de 60%, de 3% a 4% ao ano	Até 2 anos, até 5 anos
Para reparo ou manutenção de embarcação em estaleiro brasileiro ou realizado por empresa especializada	De 3% a 6% ao ano	Até 1 ano; até 2 anos
Para jumborização, conversão ou modernização de qualquer tipo de embarcação de aplicação comercial, industrial ou extrativista, quando realizada em estaleiro brasileiro ou por empresa especializada	De 3% a 6% ao ano	Até 4 anos; até 15 anos
Para docagem em estaleiro brasileiro ou realizada por empresa brasileira especializada	De 3% a 6% ao ano	Até 1 ano; até 2 anos

A4.5. Operações de financiamento contratadas por estaleiro brasileiro para reparo de embarcação

Finalidade do crédito	Taxa de juros	Carência e prazo de amortização
Reparo de embarcação	De 3% a 6% ao ano	Até 1 ano; até 2 anos

A4.6. Operações de financiamento contratadas por estaleiros, arsenais e bases navais brasileiras

Finalidade do crédito	Taxa de juros	Carência e prazo de amortização
Para expansão e modernização de suas instalações	De 3% a 5% ao ano	Até 2 anos; até 10 anos
Para construção de novas instalações	De 3% a 5% ao ano	Até 2 anos; até 20 anos

A4.7. Operações de apoio financeiro reembolsável contratadas por pessoa física ou jurídica que explore a pesca artesanal

Finalidade do crédito	Taxa de juros	Carência e prazo de amortização
Apoio financeiro a quem explore a pesca artesanal	De 1% a 3% ao ano	Até 4 anos; até 20 anos

A4.8. Operações de apoio financeiro reembolsável contratadas por entidades públicas, instituições de pesquisa e outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas em estaleiro brasileiro

Finalidade do crédito	Taxa de juros	Carência e prazo de amortização
Apoio financeiro a entidades públicas, instituições de pesquisa e outros órgãos, para construção de embarcações em estaleiro brasileiro	De 3% a 5% ao ano	Até 4 anos; até 15 anos

A4.9. Operações de apoio financeiro reembolsável contratadas por empresa brasileira de navegação, estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores de Marinha Mercante, construção ou reparo naval

Finalidade do crédito	Taxa de juros	Carência e prazo de amortização
	De 1% a 3% ao ano	Até 2 anos; até 10 anos

A4.10. Operações de apoio financeiro reembolsável contratadas por empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional

Finalidade do crédito	Taxa de juros	Carência e prazo de amortização
Reparo	De 1% a 2% ao ano	Até 1 ano; até 2 anos
Construção	De 1% a 2% ao ano	Até 4 anos; até 20 anos

A4.11. Operações de financiamento de outras aplicações de investimentos no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras

Finalidade do crédito	Conteúdo nacional	Condições para itens nacionais	Condições para itens importados	Carência e prazo de amortização
	≥ 65%	De 2,5% a 5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais para o caso de contratação por empresa brasileira, e de até 80% do mesmo valor para o caso de contratação por empresa estrangeira	De 3% a 6% ao ano, com financiamento de até 70% do valor total de itens importados	Até 4 anos; até 15 anos
	< 65%		De 4% a 7% ao ano, com financiamento de até 60% do valor total de itens importados	

A4.12. Operações de financiamento para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária

Finalidade do crédito	Conteúdo nacional	Condições para itens nacionais	Condições para itens importados	Carência e prazo de amortização
Obras	≥ 60%	De 2% a 4,5% ao ano, com financiamento de até 90% do valor total de itens nacionais	De 4% a 6% ao ano, com financiamento de até 75% do valor total de itens importados	Até 4 anos; até 20 anos
Obras	< 60%		De 4% a 7% ao ano, com financiamento de até 60% do valor total de itens importados	

Equipe Técnica da CNT

Elaboração

Bruno Batista, Diretor Executivo

Fernanda Rezende, Diretora Executiva Adjunta

Fernanda Schwantes, Gerente Executiva de Economia

Eduardo Ramos, Analista em Transporte

Rodrigo Curi, Analista em Transporte

Elaine Radel, Gerente Executiva de Desenvolvimento do Transporte

Tiago Veras, Analista em Transporte

Apoio técnico

Luís Fernando Resano, Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC)

Revisão e comunicação

Anna Guedes, Revisora

Hércules Barros, Jornalista

Documento finalizado em 27/03/2023.

A série Transporte em Foco tem por objetivo analisar temáticas técnicas e econômicas do setor de transporte, com base em assuntos de destaque na mídia ou demandados pelos associados, auxiliando nas tomadas de decisão. Para ler as edições deste e de outros informes e boletins temáticos para o transporte, consulte cnt.org.br.