



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1308/2025
(à MPV 1308/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

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

‘Art.52-

A.....

§ 1º A empresa brasileira de navegação deverá formalizar o pedido de ressarcimento do AFRMM no Sistema Mercante.

§ 2º. O pedido de ressarcimento do AFRMM será automaticamente deferido às empresas brasileiras de navegação, sob condição resolutória de ulterior homologação pela autoridade competente.

§ 3º. O valor ressarcido ficará sujeito à fiscalização pela Secretaria da Receita Federal do Brasil pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data do crédito dos valores em conta vinculada.

§ 4º Na hipótese de constatação de inconsistências apontadas pela fiscalização, a autoridade administrativa deverá cientificar o sujeito passivo e intimá-lo a regularizar a inconsistência documental, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da ciência do relatório de fiscalização.

§ 5º No caso de descumprimento do prazo previsto no § 3º, deverá ser realizada a devolução dos valores indevidamente recebidos, no prazo de 30 (trinta) dias, atualizados monetariamente pela taxa média referencial do Sistema Especial



de Liquidação e de Custódia (Selic). Não efetuada a devolução do ressarcimento no prazo, o débito será encaminhado à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional para inscrição em Dívida Ativa da União.

§ 6º É facultado às empresas brasileiras de navegação, em até 10 (dez) dias, contados da ciência do ato que apontou exigência ou indeferimento na análise do pedido de ressarcimento, a apresentação de recurso, com efeito suspensivo, nos moldes do art. 56 e seguintes da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.”

§ 7º O procedimento previsto no caput do art. 52-A se aplica aos pedidos de ressarcimento formulados no Sistema Mercante que estiverem pendentes de análise na data da publicação desse decreto.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa alterar o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, com o objetivo de disciplinar, de forma clara e eficiente, a adoção de procedimento para garantir maior efetividade ao direito de ressarcimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.

O AFRMM, instituído como uma contribuição de intervenção no domínio econômico, constitui um dos pilares da política pública nacional voltada ao fortalecimento da marinha mercante e à ampliação da navegação interior e de cabotagem.

Nos termos do art. 52-A da Lei nº 10.893/2004, é assegurado às Empresas Brasileiras de Navegação (EBN), em determinadas hipóteses — especialmente nas operações com origem ou destino em portos localizados nas Regiões Norte e Nordeste — o direito ao ressarcimento do AFRMM.

O ressarcimento nada mais é do que o repasse, para as EBN, de recursos arrecadados com o AFRMM para utilização na construção ou no reparo de embarcações, mesmo que a referida contribuição seja desonerada nos transportes fluviais das Regiões Norte e Nordeste. Trata-se, pois, de uma subvenção para



investimento, essencial para viabilizar o transporte aquaviário nessas Regiões, mais carentes de investimentos e recursos.

Nesse contexto, o AFRMM desempenha papel estratégico na economia brasileira e na sustentabilidade da matriz logística nacional. Segundo estudo do Instituto ILOS, entre 2009 e 2023, foram arrecadados R\$ 64 bilhões, dos quais R\$ 42 bilhões foram destinados ao Fundo da Marinha Mercante, viabilizando a construção ou modernização de cerca de 2.000 embarcações e gerando, em média, 81 mil empregos diretos e indiretos por ano.

Além disso, R\$ 5 bilhões foram aplicados em contas vinculadas das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN), apoiando a manutenção e modernização das frotas, fundamentais, repita-se, para a continuidade das operações e o crescimento do setor.

O AFRMM contribui também para o equilíbrio ambiental da matriz de transportes, pois o modal hidroviário incentivado pelo adicional é até cinco vezes menos poluente que o transporte rodoviário, promovendo uma matriz de transportes mais eficiente e sustentável, especialmente nas regiões Norte e Nordeste, onde a navegação interior e a cabotagem são essenciais.

Nesse contexto, garantir a efetividade do direito ao ressarcimento do AFRMM é fundamental para assegurar que as Empresas Brasileiras de Navegação – EBN possam planejar seus investimentos e operações com segurança jurídica e previsibilidade.

Contudo, é fato conhecido que a liturgia atual de processamento administrativo do direito depende de complexa interoperabilidade dos sistemas informatizados da Administração Pública Federal, com destaque para o Sistema Mercante e o Siscomex Carga, além da intervenção (hoje sem parametrização eletrônica) de outros órgãos regulatórios, como ocorre com a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), o que tem tornado o procedimento excessivamente lento e ineficiente, muito embora inexista histórico relevante de pleitos passíveis de glosa ou de justo bloqueio.

A enorme demora no processamento, então, tem significado um grave entrave à fruição da política pública, conforme demonstrado em auditoria



do Tribunal de Contas da União (acórdão nº 1327/2020), que apontou as incompatibilidades sistêmicas como vetor de retenção indevida de recursos na ordem de R\$ 126 milhões, que deveriam ter sido repassados tempestivamente aos armadores.

Assim, a adequação de procedimento ora proposta no presente projeto busca, com justiça, simplificar e agilizar os pedidos de ressarcimento, reduzindo etapas burocráticas que não se justificam, para conferir ao trâmite maior eficiência administrativa, em linha com o mandamento constitucional do art. 37.

Ademais, a alteração que se busca está alinhada aos princípios gerais do processo administrativo, previstos na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Entre eles, destacam-se os Princípios da Eficiência, da Razoável Duração do Processo, Boa-fé Administrativa, da Segurança Jurídica e Proteção da Confiança Legítima dos Administrados, que passam a ser devidamente observados sem supressão do direito ao Contraditório e da Ampla Defesa, garantidos aos armadores.

Um aspecto essencial de ser ressaltado está na garantia de que o Erário não será prejudicado, de forma alguma, pelo repasse automático e provisório dos valores, dado que estes seriam submetidos à ulterior homologação e à inscrição em Dívida Ativa da União Federal em caso de identificação de inconsistências, sempre com acréscimo de juros SELIC, em linha com o que já é feito, por exemplo, para concessão de subvenção econômica nas operações de crédito rural, com mecanismo semelhante previsto na Lei nº 8.427/1992, em seu artigo 6º.

Por fim, o Decreto-Lei nº 4.657/42, conhecido como Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), dispõe, em seu artigo 6º, que a norma em vigor pode produzir efeitos imediatos, desde que respeitados os atos jurídicos perfeitos e os direitos adquiridos — razão pela qual aqui se opta por incluir na liberação automática os pedidos administrativos ainda pendentes de seguimento, aos quais o novo procedimento pode, portanto, ser aplicado sem violar garantias jurídicas.

Assim, a alteração do art. 52-A, da Lei nº 10.893/2004, é plenamente legal e visa eliminar entraves desnecessários, conferir maior celeridade e



transparência ao processo de ressarcimento do AFRMM, e assegurar que as empresas brasileiras de navegação tenham garantido o direito ao crédito ao qual fazem jus, sem prejuízo da segurança e do controle da Administração Pública, que poderá fiscalizar a qualquer momento a regularidade do ressarcimento.

Dessa forma, o projeto contribui para a consolidação de um ambiente regulatório moderno, eficiente e confiável, em consonância com as diretrizes de desenvolvimento econômico sustentável e fortalecimento da matriz logística nacional, que são essenciais para o Brasil.

Diante do exposto, considerando a relevância socioeconômica do AFRMM e a necessidade de aperfeiçoar o processo administrativo de ressarcimento, é premente a aprovação desta emenda, visto que resultará em benefícios concretos para o setor naval, a economia nacional e a sociedade como um todo.

Sala da comissão, 14 de agosto de 2025.

Deputado Rodrigo Valadares
(UNIÃO - SE)

