

DOCUMENTO DE POSIÇÃO

DRAWBACK ISENÇÃO E A INCIDÊNCIA DO ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)

São Paulo, 03 de agosto de 2021.

DOCUMENTO DE POSIÇÃO

DRAWBACK ISENÇÃO E A INCIDÊNCIA DO
ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO
DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (FIESP)

CENTRO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (CIESP)

Presidente: Paulo Skaf

DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS E COMÉRCIO EXTERIOR (DEREX)

Diretor Titular: Thomaz Zanotto

Diretores Titulares Adjuntos: Marcos Adriano Araújo de Andrade e Mario Marconini

Gerente: Antonio Carlos P. Costa

ELABORAÇÃO DO ESTUDO E DAS PROPOSTAS

Equipe Técnica: Bruno Youssef, Jonathan Santos, Mariana Marques e Matheus Palucci

Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

Departamento de Relações Internacionais e Comércio Exterior (DEREX)

Av. Paulista, 1.313, 4º andar

CEP: 01311-923 – São Paulo – SP

www.fiesp.com.br

derex@fiesp.com.br

ÍNDICE

CAPÍTULO I: CONTEXTO MACROECONÔMICO	5
CAPÍTULO II: DRAWBACK E SUA RELAÇÃO COM O ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)	7
CAPÍTULO III: IMPACTOS DA MUDANÇA SOBRE O COMÉRCIO	11
CAPÍTULO IV: RELEVÂNCIA DO TEMA PARA O SETOR PRIVADO	20
CAPÍTULO V: CAMINHOS PARA RESTABELECIMENTO DO BENEFÍCIO	21
CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES	22
APÊNDICE: GRÁFICOS DA CONSULTA AO SETOR PRIVADO	23

SUMÁRIO EXECUTIVO

A pandemia relacionada ao novo coronavírus impôs desafios e provocou perdas econômicas significativas ao Brasil. No entanto, as perspectivas de recuperação são positivas e podem ser consideradas na discussão que se buscará desenvolver neste documento. Isso significa dizer que, além das medidas já adotadas pelo governo brasileiro para desburocratização e modernização do ambiente de negócios, como a aprovação da Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874, de 2019) e de sua regulamentação, parece haver espaço para a adoção de medidas complementares que aliviem de forma sistemática a carga tributária sobre a atividade econômica, influenciando diretamente o chamado “Custo Brasil” e o bem-estar da sociedade.

O presente trabalho discutirá os impactos relacionados à cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) nas operações amparadas pelo drawback na modalidade isenção e propor melhorias das políticas públicas relacionadas ao tema. Isso porque, a partir de uma mudança interpretativa pelo governo em julho de 2018, as modalidades isenção e suspensão do drawback passaram a receber tratamento diferenciado com relação à cobrança tributo.

Enquanto o regime especial de drawback visa promover as exportações brasileiras por meio da redução dos custos na aquisição de insumos, a receita arrecadada por meio AFRMM destina-se ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira. Reconhecendo a legitimidade dos objetivos de ambas as políticas, faz-se necessária uma avaliação dos custos e benefícios relacionados à intersecção entre ambas e que, no presente documento, contemplará uma discussão sobre a cobrança ou não do AFRMM nas operações do drawback isenção.

Conforme buscar-se-á demonstrar a partir das informações disponíveis, a renúncia fiscal relacionada ao tributo no contexto do referido regime especial não era significativa antes da mudança de tratamento ocorrida em 2018. Isso é verdadeiro quando observada a participação dessa renúncia **(i)** no total de renúncia envolvendo o regime de drawback suspensão, **(ii)** na própria arrecadação líquida do AFRMM, **(iii)** na carga tributária brasileira (envolvendo os três níveis federativos), assim como **(iv)** quando comparada com o montante das operações (importações e exportações) realizadas ao amparo do drawback isenção.

Em um período em que os fluxos econômicos internacionais foram duramente impactados pela pandemia relacionada ao novo coronavírus, os dados referentes ao comércio amparado pelo drawback isenção devem ser analisados com atenção. Apesar da tendência de queda das importações e oscilações nas exportações beneficiadas pelo regime, nota-se que o desempenho destas operações, quando comparadas àquelas que não tiveram o incentivo, foi muito superior – especialmente se analisadas a variação entre 2015 e 2020. Complementarmente, o número de empresas que faz uso do drawback isenção segue tendência de crescimento e, de acordo com os valores exportados e importados, são predominantemente do setor da indústria de transformação. Por fim, a agregação de valor medida pela razão entre as receitas de importação e de exportação sempre apontou para um cenário de menos aquisições necessárias para se produzir mais bens exportáveis.

Apesar desses resultados satisfatórios, é possível observar movimentos relevantes em torno do ano de 2018, quando o governo brasileiro alterou o seu entendimento a respeito da cobrança do AFRMM no drawback isenção. Destacam-se nesse sentido a queda no montante das importações via regime (18%) e aumento do preço médio dessas operações em 205%, entre 2017 e 2020.

A relevância e a prioridade atribuídas pelo setor privado ao tema são confirmadas por consulta realizada junto a empresas exportadoras e usuárias do regime. Nesse sentido, considerando a necessidade de mudança legislativa para que o AFRMM seja novamente incluído no âmbito dos benefícios do drawback isenção, vislumbram-se alguns caminhos para que isso ocorra. Entre eles estão tanto a retomada da tramitação de propostas já sendo discutidas pelo Legislativo quanto a apresentação de iniciativas pelo próprio Executivo. Em comum, todas as propostas requerem diálogo entre o Poder Público e a sociedade, além do reconhecimento quanto à urgência e à pertinência da matéria em questão.

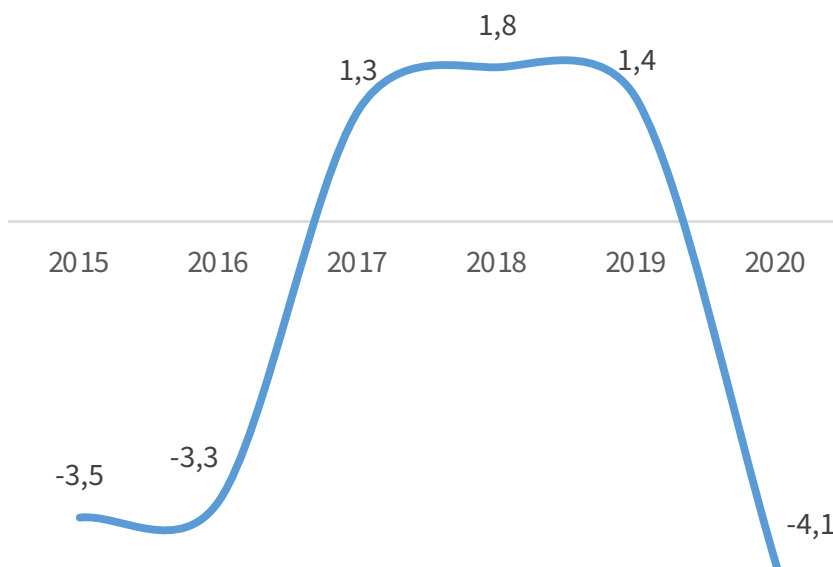
CAPÍTULO I: CONTEXTO MACROECONÔMICO

Após um período desafiador, marcado pela emergência da pandemia relacionada ao novo coronavírus, as expectativas para a reconstrução da economia brasileira são positivas. Embora o ensaio de recuperação econômica entre 2017 e 2019 tenha sido interrompido em 2020 (com queda de 4,1% no Produto Interno Bruto - PIB), as perspectivas para o futuro apontam para uma retomada do crescimento. Conforme estimativas do Fundo Monetário Internacional (FMI), a economia brasileira poderá crescer 5,3% em 2021 e 1,9% em 2022.¹

Os impactos da pandemia também podem ser observados no comércio exterior: em 2020, o Brasil importou cerca de US\$ 159 bilhões e exportou US\$ 210 bilhões em bens, criando um saldo da balança comercial na ordem de US\$ 51 bilhões. Com relação ao ano anterior (2019), as importações e as exportações de 2020 sofreram retração (**10,4% e 6,9%**, respectivamente), enquanto o saldo comercial cresceu 5,9%. Sob uma perspectiva mais ampla, esses números relacionam-se com a queda global do comércio de bens em 2020, na ordem de 8%. Contudo, as perspectivas para 2021 são positivas na medida em que se projeta um crescimento das trocas internacionais na ordem de 5,3%².

Diante desse cenário, nota-se que a tributação sobre a atividade econômica não tem experimentado oscilações significativas. De acordo com estimativas da Secretaria do Tesouro Nacional, a carga tributária total no Brasil em 2020, considerando os governos central, estaduais e municipais, foi da ordem de **R\$ 2,4 trilhões**. Esse montante foi equivalente a **31,64% do PIB** daquele ano³. A queda de apenas 0,87 pontos percentuais na participação dessa carga no PIB entre 2019 e 2020 guarda relação com a redução da atividade econômica e as isenções promovidas em ações de combate à pandemia⁴.

Gráfico 1 - Variação anual (%) do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. Fonte: Elaboração própria baseada em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).



1 INTERNATIONAL MONETARY FUND. **World Economic Outlook Update**. Julho de 2021. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/07/27/world-economic-outlook-update-july-2021>. Acesso em: 29 jul. 2021.

2 WORLD TRADE ORGANIZATION. **World trade primed for strong but uneven recovery after COVID-19 pandemic shock**. Março de 2021. Disponível em: https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr876_e.htm. Acesso em: 29 jul. 2021.

3 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Carga Tributária no Brasil 2018**: Análise por tributos e bases de incidência. 2020. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/dados/receitadata/estudos-e-tributarios-e-aduaneiros/estudos-e-estatisticas/carga-tributaria-no-brasil/ctb-2018-publicacao-v5.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021.

4 TESOURO NACIONAL. **Estimativa da Carga Tributária Bruta em 2020 por espécie tributária e esfera de governo**. 2021. Disponível em: https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9::::9:P9_ID_PUBLICACAO:38233

Gráfico 2 - Comércio exterior brasileiro entre 2015 e 2020. Fonte: elaboração própria baseada em dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

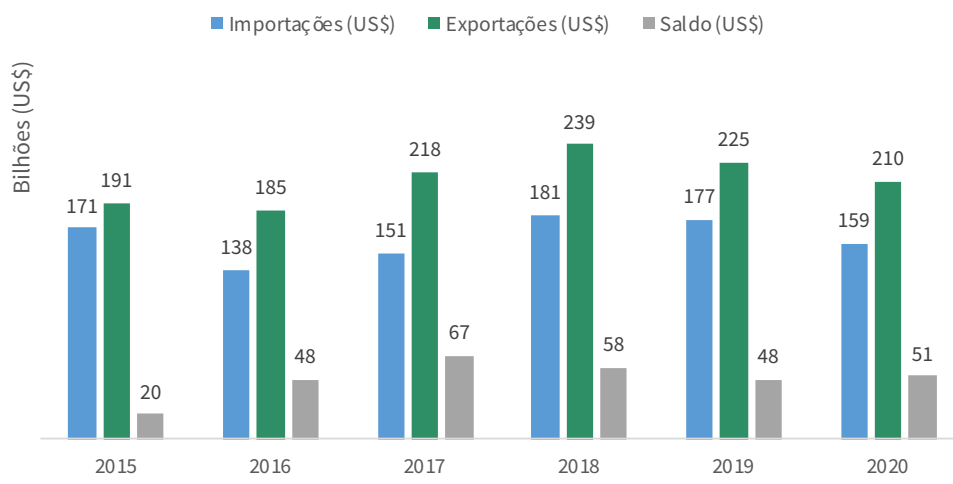


Tabela 1 - Receita tributária geral (União, Estados e Municípios) por ano e participação no PIB. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secretaria do Tesouro Nacional.

Ano	Participação da Carga Tributária geral no PIB
2015	32,03%
2016	32,14%
2017	32,25%
2018	32,57%
2019	32,51%
2020	31,64%

A pandemia relacionada ao novo coronavírus impôs desafios e provocou perdas econômicas significativas ao Brasil. No entanto, as perspectivas de recuperação são positivas e podem ser enquadradas no âmbito da discussão que se busca desenvolver neste documento. Além das medidas já adotadas pelo governo brasileiro para desburocratização e modernização do ambiente de negócios, a exemplo da aprovação da Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874, de 2019) e de sua regulamentação, parece haver espaço para a adoção de medidas complementares que aliviem de forma sistemática a carga tributária sobre a atividade econômica, influenciando diretamente o chamado “Custo Brasil” e o bem-estar da sociedade como um todo.

CAPÍTULO II: DRAWBACK E SUA RELAÇÃO COM O ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)

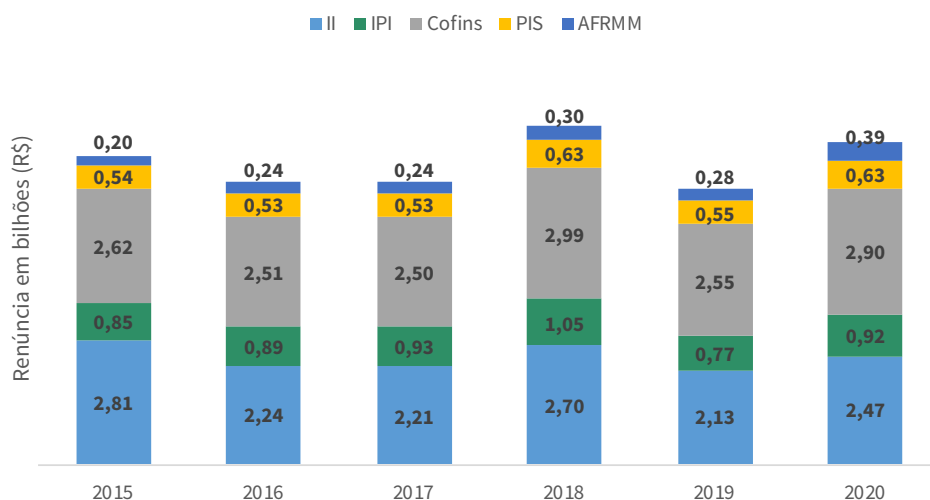
Instituído pelo Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, o **drawback** é um regime aduaneiro especial que busca incentivar as exportações ao permitir a suspensão ou a eliminação de tributos incidentes na aquisição de insumos (no mercado interno ou internacional) empregados na industrialização de produtos a serem exportados. Mais recentemente, o artigo 31 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010, disciplinou a modalidade de drawback **isenção**, enquanto o art. 12, da Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009, e o art. 14 (inciso V, alínea c) da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, estabeleceram as regras para a modalidade **suspensão** do regime.

Em linhas gerais, de um lado, o drawback suspensão permite que o operador importe ou adquira internamente insumos que serão utilizados na industrialização de produtos a serem exportados com suspensão do pagamento de tributos. Na modalidade isenção, por sua vez, a condição de exportação já foi cumprida e o operador solicita o benefício da isenção tributária na reposição dos insumos empregados no processo produtivo do bem exportado e que foram sujeitos ao recolhimento de tributos. Em comum, ambas as modalidades incluem os seguintes tributos federais no escopo de benefícios para seus usuários: o Imposto de Importação (II); o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); a Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins); e a Contribuição para o PIS/Pasep incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (Contribuição para o PIS/Pasep-Importação) e a Cofins devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação).

Desde julho de 2018, a Receita Federal e a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) passaram a adotar a interpretação de que o **Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)** não seria mais incluído no benefício concedido pela modalidade **isenção** do regime de drawback. No caso da modalidade suspensão, o benefício continuaria garantido pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

O impacto fiscal do regime não parece ser significativo, considerando o potencial de incentivo ao desenvolvimento do setor exportador. De acordo com a Receita Federal, a renúncia fiscal envolvendo o drawback suspensão⁵ atingiu o pico de **R\$ 7,68 bilhões em 2018**, seguindo uma trajetória de estabilidade (média anual entre 2015 e 2019 foi igual a R\$ 6,76 bilhões). Entretanto, tal cifra correspondeu a **apenas 0,34%** da arrecadação tributária total dos três níveis da federação naquele ano (alinhando-se à média anual entre 2015 e 2019, que foi equivalente a 0,32%).

Gráfico 3 - Renúncia fiscal anual de tributos federais envolvendo o regime de drawback suspensão. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da RFB obtidos via Lei de Acesso à Informação (LAI).



⁵ A comparação com a modalidade suspensão do drawback justifica-se pela falta de disponibilidade de dados consolidados a respeito da modalidade isenção. Além disso, o drawback suspensão tem maior relevância econômica, amparando, em média, 20% das exportações brasileiras (fonte: Secex). O dado relativo à renúncia fiscal de tributos federais: II, IPI, PIS, Cofins e AFRMM. Nomenclatura dos tributos apresentada no gráfico 3 corresponde àquela utilizada pela Receita Federal em sua resposta ao pedido de informações via LAI.

Por sua vez, o **AFRMM** foi instituído pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, destinando-se a **atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira**. As atividades relativas à cobrança, fiscalização e arrecadação, dentre outras, competem à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

O início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro corresponde ao fato gerador do AFRMM. Referido tributo incide sobre o **frete** (que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro), dispondo de alíquotas variáveis conforme a categoria de transporte utilizado, quais sejam:

- 25% na navegação de longo curso;
- 10% na navegação de cabotagem; e
- 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

Ressalte-se, no entanto, que o AFRMM não incide sobre a navegação fluvial e lacustre (exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, conforme indicado anteriormente); e sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento⁶.

De acordo com a Receita Federal, a participação anual média do AFRMM na arrecadação total pelo Estado brasileiro (União, Estados, Distrito Federal e Municípios) foi da ordem de **0,15%** entre 2014 e 2018. No último ano do intervalo, o montante de receita auferido por meio do tributo foi de **R\$ 3,7 bilhões**⁷.

A partir de julho de 2018, com a publicação da 9ª Edição do Manual do Sistema de Drawback Isenção (aprovada pela Portaria Secex nº 37/2018) e a atualização do Manual do Sistema Mercante, o benefício do AFRMM passou a ser restrito à modalidade de suspensão do regime de drawback. Com isso, em 2018 é possível observar a mudança na tendência relacionada ao valor da renúncia fiscal atrelada ao tributo para a modalidade isenção: após um pico em 2017, com **R\$ 51,67 milhões**, a variação em 2018 foi de **-55%**. Nos anos de 2019 e 2020 a renúncia envolvendo as operações permaneceu zerada. A renúncia do AFRMM nas operações amparadas pelo drawback suspensão, por sua vez, apresenta tendência de crescimento, tendo atingido um pico de aproximadamente **R\$ 392 milhões** em 2020.

Gráfico 4 - Montante de renúncia do AFRMM nas operações amparadas pelo drawback isenção e suspensão. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da RFB obtidos via Lei de Acesso à Informação (LAI).



6 RECEITA FEDERAL. **AFRMM (Adicional ao frete para renovação da marinha mercante)**. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/aceso-rapido/tributos/afrrm>. Acesso em 02 jun. 2021.

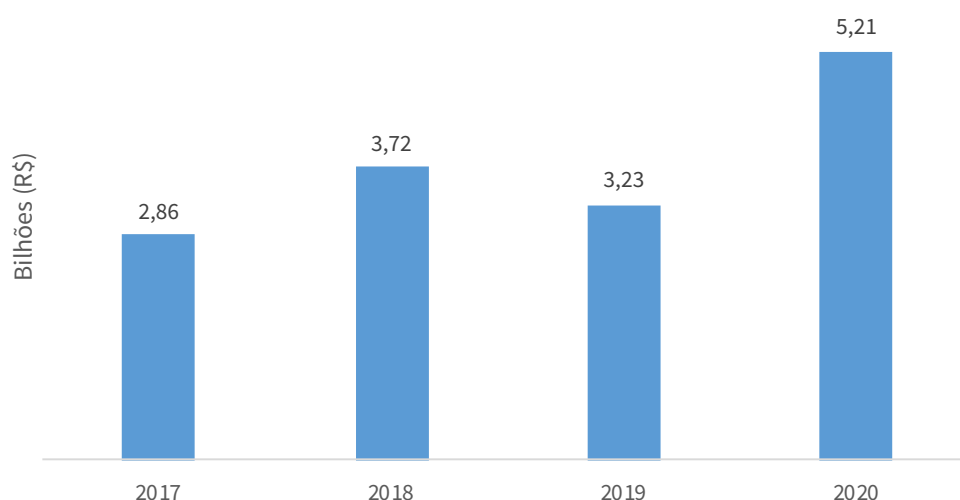
7 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Carga Tributária no Brasil 2018: Análise por tributos e bases de incidência**. 2020. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/dados/receitadata/estudos-e-tributarios-e-aduaneiros/estudos-e-estatisticas/carga-tributaria-no-brasil/ctb-2018-publicacao-v5.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021.

As estatísticas disponíveis apresentam indícios de que a participação do AFRMM na renúncia envolvendo o regime de drawback não é significativa. Tomando a modalidade **suspensão** como referência, nota-se que o benefício envolvendo o tributo respondeu, na média entre 2015 e 2020, por **4%** do montante de renúncia resultante do regime na mesma modalidade. Em 2017, os **R\$ 51,67 milhões** em renúncia do AFRMM no drawback **isenção** representaram **0,81%** do benefício concedido naquele ano para a modalidade suspensão⁸ e **0,0024%** da arrecadação total pelo Estado brasileiro (incluindo todos os entes federativos).

A comparação do custo dessa política com o seu benefício também corrobora a visão de que o impacto da renúncia do AFRMM para o orçamento público é residual. Por meio da conversão dos valores orçamentários expressos em reais para dólares estadunidenses, é possível verificar que, mesmo no pico da série sobre a renúncia do tributo no drawback isenção (2017 – US\$ 16 milhões), esta representou **1,1%** do valor das importações (US\$ 1,5 bilhões) e **0,40%** do valor das exportações (US\$ 4 bilhões) beneficiadas pela modalidade do regime no mesmo ano⁹.

Analisando dados mais recentes disponibilizados pelo Ministério da Infraestrutura, tem-se que a arrecadação líquida¹⁰ do AFRMM cresceu 30% entre 2017 e 2018 (ano que houve mudança na sistemática de cobrança para o drawback isenção), seguida por uma queda de 13,2% em 2019 e um crescimento de 61,2% em 2020, quando foi atingida a marca de R\$ 5,2 bilhões em arrecadação do tributo.

Gráfico 5 - Arrecadação líquida anual do AFRMM. Fonte: Elaboração própria baseada em dados do Ministério da Infraestrutura.



Tendo em vista o fato de a mudança de entendimento sobre a cobrança ter ocorrido no início do segundo semestre de 2018, convém observar o comportamento da arrecadação do AFRMM em períodos mais desagregados. Analisando-se a evolução trimestral desse parâmetro, houve, em termos absolutos, um **aumento de 15,3% na arrecadação**, equivalente a **R\$ 697 milhões**, entre os 18 meses anos imediatamente anteriores e posteriores à mudança de entendimento pelo governo. A diferença entre as médias das arrecadações trimestrais também variou, para o mesmo período, em 15,3%, saindo do patamar de R\$ 760 milhões para R\$ 876 milhões.

8 Diante da ausência de dados relativos à renúncia total de tributos no âmbito do drawback isenção, procedeu-se, para fins de demonstração da reduzida parcela econômica ocupada pelo AFRMM na renúncia fiscal envolvendo o regime do drawback à análise da participação da renúncia do AFRMM em relação à renúncia total de tributos do drawback suspensão.

9 Fonte: BCB-DSTAT. Parâmetro utilizado: 3693 - Taxa de câmbio - Livre - Dólar americano (compra) - Média de período - anual - u.m.c./US\$

10 “Da Arrecadação Bruta, são deduzidos os valores referentes ao ressarcimento às empresas de navegação de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 2004, os valores de retificações e compensações da Arrecadação Bruta, resultando no montante denominado Arrecadação Líquida de AFRMM”. Fonte: Ministério da Infraestrutura.

Gráfico 6 - Evolução da arrecadação líquida trimestral do AFRMM. Fonte: Elaboração própria baseada em dados do Ministério da Infraestrutura.



Em face a uma análise detida das informações relativas ao ano de 2017, nota-se que a participação da renúncia do AFRMM nas operações do drawback isenção (R\$ 51,7 milhões) no total arrecadado líquido do tributo (R\$ 2,86 bilhões) no mesmo ano foi de **1,81%**. Em um exercício prospectivo, observa-se ainda que o valor da referida renúncia em 2017 correspondeu a **1,28%** da média de arrecadação líquida anual do AFRMM entre 2018 e 2020 (R\$ 4,01 bilhões).

Em síntese, com a mudança no entendimento do governo em julho de 2018, as modalidades isenção e suspensão do drawback passaram a receber tratamento diferenciado com relação à cobrança do AFRMM. Enquanto o regime especial busca promover as exportações brasileiras por meio da redução dos custos na aquisição de insumos, a receita arrecadada por meio AFRMM visa ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira. Dessa forma, ambas as políticas possuem objetivos legítimos.

Diante desse cenário, faz-se necessária uma avaliação dos custos e benefícios relacionados à intersecção entre as duas políticas, que no presente documento envolve a cobrança ou não do AFRMM nas operações do drawback isenção. Conforme buscou-se demonstrar a partir das informações disponíveis, a renúncia fiscal relacionada ao tributo no contexto do referido regime especial não era significativa. Isso é verdadeiro quando se observa a participação dessa renúncia **(i)** no total de renúncia envolvendo o drawback suspensão, **(ii)** na própria arrecadação líquida do AFRMM e **(iii)** na carga tributária brasileira, assim como quando **(iv)** comparada com o montante das operações (importações e exportações) realizadas ao amparo do drawback isenção.

CAPÍTULO III: IMPACTOS DA MUDANÇA SOBRE O COMÉRCIO

Conforme discutido na seção anterior, o regime de drawback tem como propósito desonerar a aquisição de insumos a serem utilizados na industrialização de produtos exportáveis. Embora essa aquisição envolva compras externas e no mercado interno, não há estatísticas públicas consolidadas sobre a aquisição doméstica de insumos para o regime na modalidade isenção. Por esse motivo, a análise a seguir privilegiará as operações de **importação e de exportação** beneficiadas por essa política pública.

FLUXOS COMERCIAIS

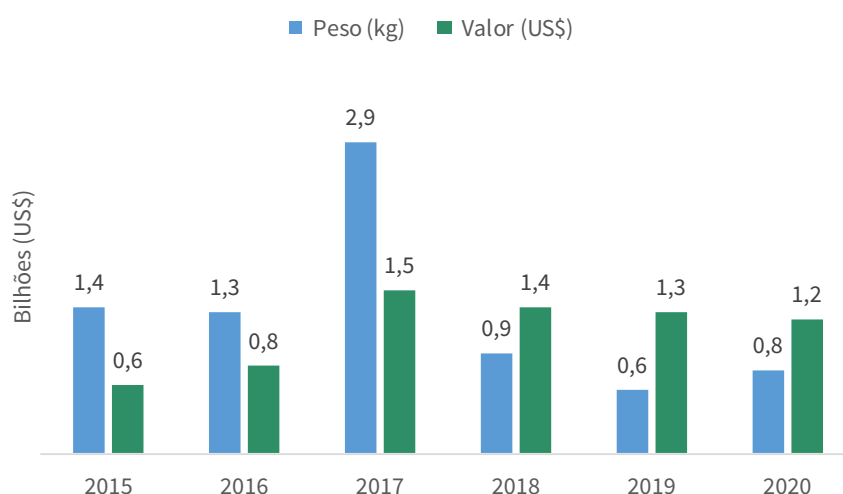
Em 2020, cerca de **US\$ 5,3 bilhões em exportações e US\$ 1,2 bilhões em importações foram vinculados ao drawback na modalidade isenção**. Quedas nesses dois indicadores foram registradas com relação ao ano anterior (2019), quando foram contabilizados R\$ 7,3 bilhões em exportações (queda de 28%) e R\$ 1,3 bilhão em importações (queda de 6%).

IMPORTAÇÕES

Entre 2015 e 2020, cerca de **US\$ 7 bilhões** em produtos foram importados sob o regime de drawback isenção, o equivalente a **0,7% das compras externas** totais do Brasil no mesmo intervalo (US\$ 977 bilhões).

Do ponto de vista dos **valores de importações** para reposição no âmbito do drawback isenção, nota-se uma mudança de trajetória: após um período de crescimento entre 2015 e 2017 (variação anual de 26% em 2016 e 87% em 2017), o cenário é de desaceleração entre 2018 e 2020 (-10%, -2% e -6%). Cumpre mencionar que é nesse intervalo que ocorreu a mudança de entendimento do governo brasileiro com relação à cobrança do AFRMM no drawback isenção. Por outro lado, a análise dessas importações a partir de seu **peso** não sugere padrões tão claros de comportamento, havendo um pico de crescimento em 2017 (aumento 121% com relação a 2016), seguido por quedas em 2018 (-68%) e 2019 (-35%) e uma ligeira recuperação em 2020 (31%). Por fim, o **preço médio** dessas importações aumentou significativamente em 2018 (181%) e 2019 (50%) e foi reduzido em 28% em 2020.

Gráfico 7 - Evolução das importações beneficiadas pelo drawback isenção. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex obtidos via LAI.



Com relação ao total das importações brasileiras, a participação média das compras externas amparadas pelo regime especial na modalidade mencionada, medidas em **valor**, foi de **0,71%** entre 2015 e 2020. O pico desse indicador é observado em 2017, quando alcançou 1%, sendo seguido por quedas (0,75% em 2018 e 0,74% em 2019) e ligeira recuperação em 2020 (0,78%).

Em que pese a redução recente na participação das importações amparadas pelo drawback isenção em relação às importações totais, o seu desempenho foi superior ao do agregado das operações ocorridas fora do regime: a variação do primeiro grupo foi de **94%** entre 2015 e 2020 (de US\$ 640 milhões para US\$ 1,2 bilhões), enquanto para as importações realizadas sem o uso da modalidade do regime, no mesmo período, foi de **-8%** (caindo de US\$ 171 para 158 bilhões).

Fatores que desestimulam as importações poderiam ajudar a explicar as mudanças observadas, como a **desvalorização cambial e a cobrança do AFRMM** sobre as operações do drawback isenção a partir de julho de 2018. Analisando as taxas de câmbio médias anuais, a apreciação de 8,3% em 2017 foi seguida por depreciações de 14,5% em 2018, 7,9% em 2019 e, finalmente, de 30,7% em 2020¹¹. Assim, o câmbio foi depreciado em **62%** entre 2017 e 2020. Tal movimento estaria associado com a expectativa de encarecimento dos produtos importados e eventual queda na sua demanda (quedas são observadas nas importações com drawback isenção a partir de 2018 e sem o benefício a partir de 2019). O preço das importações amparadas pela modalidade do regime, em seu turno, cresceu 181% entre 2017 e 2018, 50% entre 2018 e 2019 e caíram 28% em 2020. Como resultado, observa-se que o preço médio dessas operações cresceu **205%** entre 2017 e 2020, deixando o patamar de US\$ 0,52/kg e atingindo a marca de US\$ 1,60/kg

Gráfico 8 - Evolução da média anual da taxa de câmbio real/dólar estadunidense. Fonte: Elaboração própria com base em dados do Banco Central do Brasil (BCB).

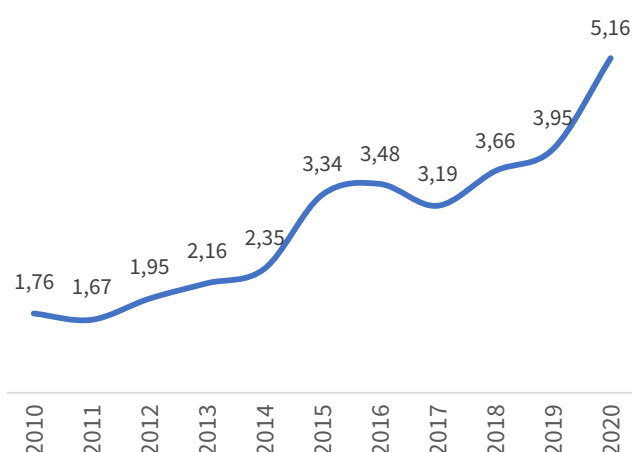
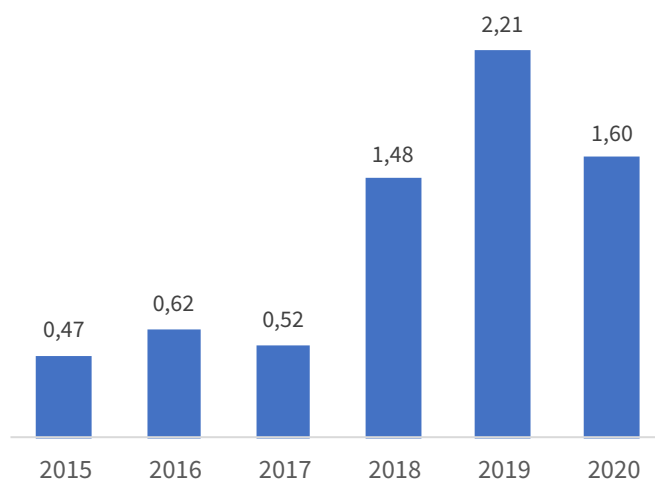


Gráfico 9 - Evolução do preço médio das importações (US\$/Kg) amparadas pelo drawback isenção. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex obtidos via LAI.



11 Fonte: BCB-DSTAT. Parâmetro utilizado como base: 3693 - Taxa de câmbio - Livre - Dólar americano (compra) - Média de período - anual - u.m.c./US\$.

A esse respeito, cumpre mencionar que a cobrança do AFRMM no drawback isenção tende a onerar mais o produto importado do que o adquirido internamente, tendo em vista a prevalência do modal aquaviário no transporte do primeiro e a incidência do tributo sobre tais operações. Entre 2015 e 2020, a participação média anual do modal marítimo nas importações, em valor e peso, foi de 71% e 91%, respectivamente¹². Em contrapartida, o modal rodoviário prevalece no transporte inter-regional de carga no Brasil, respondendo por 65% do total de toneladas quilômetros úteis (TKU)¹³ em 2015, enquanto o transporte por cabotagem e hidrovário foi responsável por apenas 16%¹⁴. Assim, o número potencial de operações oneradas pelo tributo, cujo fato gerador tem início com a operação de descarregamento de embarcação em porto brasileiro, tende a ser maior nas importações do que nas aquisições internas.

Tabela 2 - Importações totais e amparadas pelo drawback isenção entre 2015 e 2020. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex públicos e obtidos via LAI.

Ano	Importações via drawback isenção (US\$) - A	Importações totais (US\$) - B	Importações sem drawback isenção (US\$) - C: (B-A)	Participação A/B	Variação anual A	Variação anual B	Variação anual C
2015	640.990.794	171.458.999.759	170.818.008.965	0,37%	-	-	-
2016	809.320.020	137.585.830.976	136.776.510.956	0,59%	26%	-20%	-20%
2017	1.511.044.619	150.749.494.421	149.238.449.802	1,00%	87%	10%	9%
2018	1.353.201.806	181.230.568.862	179.877.367.056	0,75%	-10%	20%	21%
2019	1.317.661.311	177.347.934.749	176.030.273.438	0,74%	-3%	-2%	-2%
2020	1.241.854.537	158.930.498.838	157.688.644.301	0,78%	-6%	-10%	-10%

EXPORTAÇÕES

Entre 2015 e 2020, cerca de **US\$ 21 bilhões** em produtos brasileiros foram exportados ao amparo dos benefícios oferecidos pelo regime de drawback isenção, o equivalente a **1,7% das vendas externas** totais do Brasil no mesmo intervalo (US\$ 1,3 trilhão).

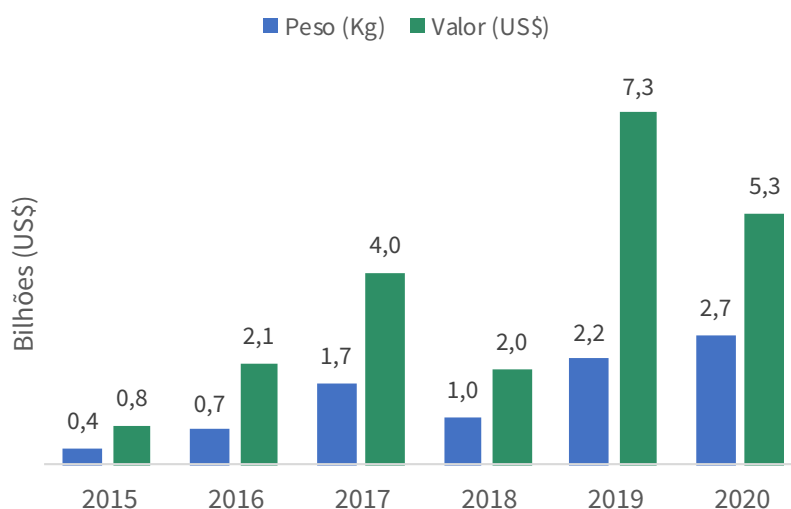
Do ponto de vista do **valor** das exportações vinculadas ao drawback isenção, nota-se que, em 2018, há uma ruptura na trajetória de crescimento, observadas em 2016 (156%) e 2017 (89%). A queda de 50% em 2018 foi sucedida por um crescimento de 268% em 2019 e uma nova queda de 28% em 2020. A análise dessas operações a partir de seu **peso** sugere o mesmo padrão de comportamento de queda em 2018, seguida por recuperação nos anos seguintes. Por fim, o **preço médio** dessas exportações foi pontuado por duas ocorrências de aumento, em 2016 (32%) e em 2019 (69%). Ao final da série, o preço médio deixou o patamar de US\$ 2,19/kg para atingir o montante de US\$ 1,94/kg (**queda de 11%**).

12 Fonte: Secex.

13 Medida calculada a partir do produto dos volumes de cargas em toneladas úteis pela distância percorrida em quilômetros.

14 EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A. **Transporte inter-regional de carga no Brasil - Panorama 2015**. Disponível em: <https://www.epl.gov.br/transporte-inter-regional-de-carga-no-brasil-panorama-2015> Acesso em: 22 fev. 2021.

Gráfico 10 - Evolução das exportações beneficiadas pelo drawback isenção. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex obtidos via LAI.



O desempenho das exportações amparadas ou não pelo drawback isenção foi consideravelmente diferente no período. Enquanto as primeiras cresceram **533%** entre 2015 e 2020 (de US\$ 829 milhões para 5,2 bilhões), as vendas externas sem o regime cresceram apenas **8%** (de US\$ 190 para 204 bilhões).

Tabela 3 - Exportações totais e amparadas pelo drawback isenção entre 2015 e 2020. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex públicos e obtidos via LAI.

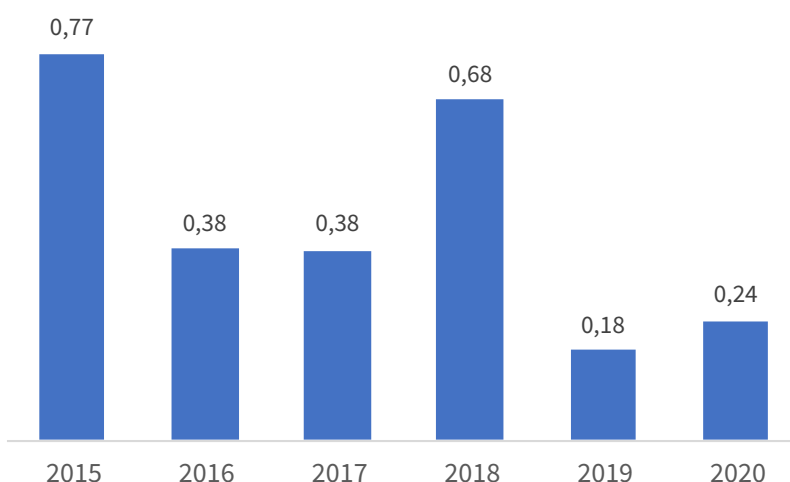
Ano	Exportações via drawback isenção (US\$) - G	Exportações totais (US\$) - H	Exportações sem drawback isenção (US\$) - I: (H-G)	Participação - G/H	Variação anual G	Variação anual H	Variação anual I
2015	829.841.992	190.971.087.339	190.141.245.347	0,4%	-	-	-
2016	2.126.108.197	185.232.116.301	183.106.008.104	1,1%	156%	-3%	-4%
2017	4.011.345.401	217.739.218.466	213.727.873.065	1,8%	89%	18%	17%
2018	1.992.983.465	239.263.992.681	237.271.009.216	0,8%	-50%	10%	11%
2019	7.339.727.107	225.383.482.468	218.043.755.361	3,3%	268%	-6%	-8%
2020	5.256.164.716	209.817.415.387	204.561.250.671	2,5%	-28%	-7%	-6%

AGREGAÇÃO DE VALOR

Mudanças significativas também são verificadas na agregação de valor no drawback isenção, medida pela razão entre as receitas oriundas das importações e aquelas decorrentes das exportações amparadas pelo drawback isenção (**Imp/Exp¹⁵**). Por meio desse indicador agregado, busca-se estimar qual está sendo o retorno das aquisições sobre as exportações incentivadas pelo regime, de modo que valores próximos a 0 indicariam que menos importações são necessárias para um maior volume de vendas externas.

Com base nos números apresentados nas tabelas 3 e 4, pode-se observar que, no caso das **importações**, essa relação sempre foi menor do que um, apontando na direção de que os valores incorridos com importações não superaram as receitas obtidas via exportações amparadas pelo drawback isenção. Considerando o acumulado no período de 2015 a 2020, essa relação foi de 0,32 (**para cada US\$ 1 exportado ao amparo do drawback isenção, US\$ 0,32 foi importado dentro desta modalidade do regime**). Os dois anos em que essa relação indicou menor agregação de valor foram 2015 (0,77) e 2018 (0,68). Em 2019, por outro lado, o referido índice atingiu o menor valor na série (**0,18**), seguido por um ligeiro aumento em 2020 (0,24).

Gráfico 11 - Índice Imp/Exp das receitas do drawback isenção. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex obtidos via LAI.



15 De acordo com a Secex, o índice relaciona o total das importações em valor (US\$) amparadas pelo drawback sobre o das exportações via tal regime. No caso em tela, o índice é calculado considerando apenas as operações ocorridas via drawback isenção.

PERFIL DAS EMPRESAS USUÁRIAS DO DRAWBACK ISENÇÃO

Entre 2015 e 2020, a **média anual** de empresas que repuseram insumos ao amparo do drawback isenção foi de **527**, com crescimento sustentado ao longo do tempo e um **salto de 102%** entre o número de empresas beneficiadas entre 2015 e 2020. Nota-se uma prevalência, entre os beneficiários, de empresas que importam até US\$ 1 milhão para repor insumos utilizados previamente em produtos exportados (**média anual de, aproximadamente, 74%**) e aquelas enquadradas na faixa de US\$ 1 e 5 milhões (média anual de, aproximadamente, 19%).

Gráfico 12 - Quantidade de empresas que repuseram insumos ao amparado do drawback isenção. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex.

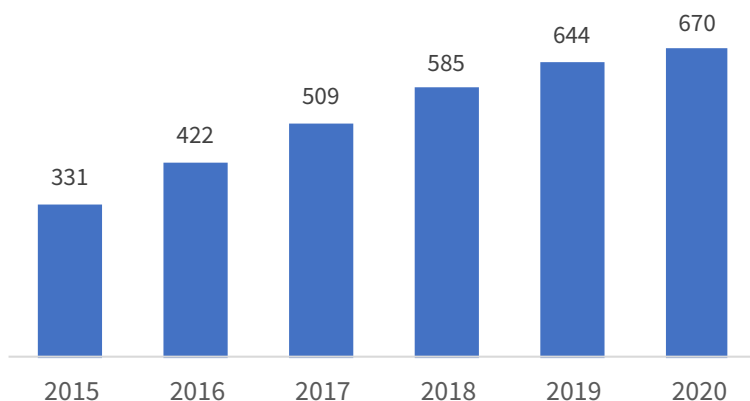
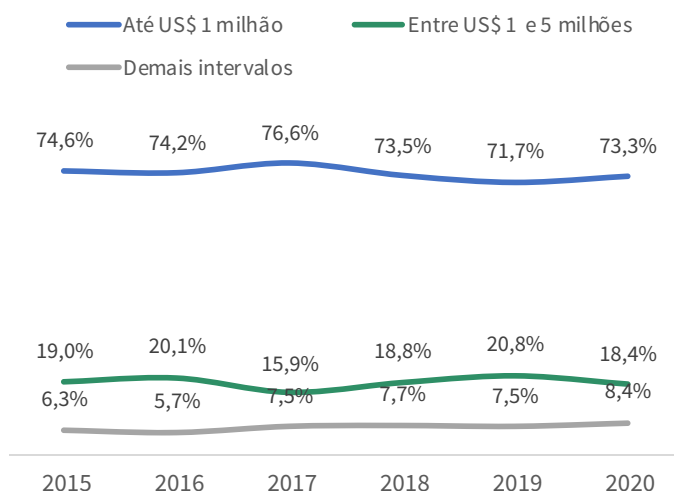


Gráfico 13 - Quantidade de usuários do drawback isenção por ano e por faixa de valor importado com uso do regime¹⁶. Fonte: Elaboração própria baseada em dados da Secex.



O setor da indústria de transformação (seção ISIC¹⁷) é o maior usuário do regime, tendo respondido por 99,7% das **exportações** amparadas pelo drawback isenção entre **2015 e 2020**. Analisando as informações de forma mais desagregada (grupo CUCI¹⁸), tem-se que os setores de **(i)** veículos automóveis de passageiros, **(ii)** veículos automóveis para transporte de mercadorias, **(iii)** carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, **(iv)** de instalações e equipamentos de engenharia civil e construtores e suas partes e **(v)** de pneus de borracha foram os maiores usuários do drawback isenção do ponto de vista das exportações. Juntos, os cinco responderam por **55%** do total exportado beneficiado pelo regime nessa modalidade.

16 O indicador “Demais intervalos” compreende as faixas entre US\$ 5 e 10 milhões, entre US\$ 10 e 50 milhões, entre US\$ 50 e 100 milhões e acima de US\$ 100 milhões.

17 Classificação Internacional Normalizada Industrial de Todas as Atividades Econômicas (CINI) (em inglês: *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities* ou ISIC).

18 Classificação Uniforme para o Comércio Internacional (CUCI)

Tabela 4 - Participação dos setores nas exportações amparadas pelo drawback isenção entre 2015 e 2020. Elaboração própria baseada em dados da Secex obtidos via LAL.

Seção ISIC	Bilhões (US\$)	Participação no total
Agropecuária	0,01	0,03%
Indústria de Transformação	21,49	99,71%
Indústria Extrativa	0,00	0,01%
Outros Produtos	0,05	0,25%

Tabela 5 - 15 setores que mais exportaram utilizando o drawback isenção entre 2015 e 2020. Fonte: Elaboração própria com base em dados da Secex obtidos via LAL.

Grupo CUCI	Bilhões (US\$)	Participação no total
Total Geral	21,56	100%
Veículos automóveis de passageiros	5,37	25%
Veículos automóveis para transporte de mercadorias e usos especiais	1,99	9%
Carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas	1,65	8%
Instalações e equipamentos de engenharia civil e construtores, e suas partes	1,51	7%
Pneus de borracha, bandas de rodagem intercambiáveis, flaps e câmaras de ar para rodas	1,32	6%
Geradores elétricos giratórios e suas partes	0,88	4%
Motores de pistão, e suas partes	0,78	4%
Partes e acessórios dos veículos automotivos	0,71	3%
Veículos rodoviários	0,58	3%
Produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, não folheados ou chapeados, ou revestidos	0,43	2%
Máquinas e aparelhos elétricos	0,36	2%
Açúcares e melaços	0,35	2%
Alumina (óxido de alumínio), exceto corindo artificial	0,35	2%
Polímeros de etileno, em formas primárias	0,26	1%
Outras matérias plásticas em formas primárias	0,20	1%
Outros grupos	4,81	22%

Do ponto de vista das **importações** feitas ao amparo do drawback isenção, entre 2015 e 2020, produtos da indústria de transformação (seção ISIC) também respondem pela maior parte das operações (**79,5%**). Uma maior participação dos demais setores (agropecuária – 3,8% - e indústria extrativista – 16,5%), em comparação ao observado nas exportações, condiz com as expectativas, uma vez que a modalidade isenção do regime de drawback tem como objetivo reduzir os custos da reposição de insumos utilizados na industrialização de produtos a serem exportados. Essa diversidade também pode ser notada quando são observados os dados desagregados: são necessários **12 setores para compor 50% das importações** amparadas pelo drawback na modalidade isenção. Figuram entre as primeiras posições os setores de **(i)** carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado; **(ii)** de partes e acessórios dos veículos automotivos; **(iii)** de motores de pistão, e suas partes; e **(iv)** de minérios de cobre e seus concentrados.

Tabela 6 - Participação dos setores nas importações de amparadas pelo drawback isenção entre 2015 e 2020. Elaboração própria baseada em dados da Secex obtidos via LAI.

Seção ISIC	Bilhões (US\$)	Participação no total
Agropecuária	0,26	3,8%
Indústria de Transformação	5,47	79,5%
Indústria Extrativa	1,14	16,5%
Outros Produtos	0,01	0,1%

Tabela 7 - 15 setores que mais importaram utilizando o drawback isenção entre 2015 e outubro de 2020. Fonte: Elaboração própria com base em dados da Secex obtidos via LAI.

Grupo CUCI	Bilhões (US\$)	Participação no total
Total Geral	6,87	100%
Carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado	0,62	9%
Partes e acessórios dos veículos automotivos	0,50	7%
Motores de pistão, e suas partes	0,36	5%
Minérios de cobre e seus concentrados	0,36	5%
Compostos organo-inorgânicos, compostos heterocíclicos, ácidos nucleicos e seus sais, e sulfonamidas	0,28	4%
Elementos químicos inorgânicos, óxidos e sais de halogêneos	0,28	4%
Borrachas sintéticas	0,25	4%
Ácidos carboxílicos e seus anidridos, halogenetos, peróxidos e perácidos e seus derivados	0,23	3%
Látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais	0,23	3%
Cobre	0,16	2%
Produtos laminados planos, de ligas de aço	0,16	2%
Álcoois, fenóis, fenóis-álcoois, e seus derivados halogenados, sulfonados, nitrados ou nitrosados	0,15	2%
Barras de ferro e aço, barras, cantoneiras e perfis (incluindo estacas-prancha)	0,13	2%
Outras matérias plásticas em formas primárias	0,13	2%
Alumínio	0,12	2%
Outros grupos	2,93	43%

Em síntese, conforme discutido nessa seção, em um período em que os fluxos econômicos internacionais foram gravemente impactados pela pandemia relacionada ao novo coronavírus, os dados referentes ao comércio amparado pelo drawback isenção devem ser analisados com atenção. Apesar das tendências recentes de queda das importações e exportações beneficiadas pelo regime, nota-se que o **desempenho dessas operações, em comparação com aquelas que não tiveram esse benefício, foi muito superior quando analisada a variação entre 2015 e 2020.**

O número de empresas que faz uso do drawback isenção segue tendência de crescimento e, de acordo com os valores exportados e importados, são predominantemente do setor da indústria de transformação. Além disso, a agregação de valor no âmbito da modalidade do regime, medida pela razão entre as receitas de importação e de exportação, permaneceu sempre positiva. Apesar desses resultados satisfatórios, é possível observar que movimentos relevantes em torno de 2018, ano em que o governo brasileiro alterou o seu entendimento a respeito da cobrança do AFRMM no drawback isenção. Destacam-se, nesse sentido, a queda no montante das importações via regime (18%) e o aumento do preço médio dessas operações em 205%, entre 2017 e 2020.

CAPÍTULO IV: RELEVÂNCIA DO TEMA PARA O SETOR PRIVADO

Com o objetivo de compreender o impacto da cobrança do AFRMM sobre o setor produtivo, a Fiesp e o Ciesp elaboraram um breve questionário destinado a mapear os níveis de uso do regime de drawback pelas empresas exportadoras brasileiras, além do nível de importância atribuído pelo setor privado à eventual eliminação da cobrança deste tributo nas operações de drawback isenção.

A consulta ficou disponível para recebimento de respostas entre 23/10 e 27/11/2020. 70 empresas manifestaram-se em atenção ao questionário. Os principais resultados foram:

- **Setores:** os setores com maior número de respondentes foram o automotivo e de autopeças (30%), o de máquinas e equipamentos (18%) e o químico (11%);
- **Perfil exportador:** 97% (68) das empresas indicaram que exportam seus produtos. Desse número, o maior grupo de respondentes informou que exporta acima de US\$ 100 milhões de dólares anualmente (28%), seguido pelos grupos das empresas que informaram exportar entre US\$ 1 e 5 milhões (22%), até US\$ 1 milhão (16%), entre US\$ 10 e 50 milhões (15%), entre US\$ 5 e 10 milhões (13%) e entre US\$ 50 e 100 milhões (6%);
- **Uso do regime especial:** entre as empresas que atuam com exportação (68), 97% (66) responderam que fazem uso do regime especial de drawback;
- **Modalidades do drawback:** 47% das empresas que fazem uso do regime especial de drawback responderam que utilizam a modalidade isenção, enquanto 9% fazem uso da modalidade suspensão e 44% utilizam ambas as modalidades;
- **Exportações amparadas pelo regime de drawback:** considerando a faixa média anual (em dólares estadunidenses) exportada ao amparo do regime de drawback (isenção e/ou suspensão), nota-se que as empresas se distribuíram entre todos os intervalos. A maior representatividade é daquelas que exportam até US\$ 1 milhão (24%), enquanto o menor grupo consiste naquelas que indicaram exportar entre US\$ 50 e 100 milhões (6%) com benefícios do drawback. Cinco respondentes (8%) indicaram não saber essa informação;
- **Prioridade sobre não cobrança do AFRMM no drawback isenção:** 98% das respondentes que exportam e fazem uso do regime de drawback (isenção, suspensão ou ambos os regimes) consideram a eliminação da cobrança do AFRMM nas operações de drawback isenção como importante ou muito importante. Apenas um respondente indicou ser indiferente;
- A análise cruzada dos parâmetros permite verificar que o grupo mais representativo é o de empresas que exportam até US\$ 1 milhão e utilizam a modalidade isenção do drawback (14% do total de respondentes que exportam e utilizam o regime), seguido pelo grupo de empresas que exportam acima de US\$ 100 milhões e utilizam ambas as modalidades (suspensão e isenção – 12%). Para todas as faixas de exportação, há observações de empresas que utilizam a modalidade isenção sozinha ou em conjunto à modalidade suspensão;
- Nota-se também que 89% das empresas que exportam e utilizam o regime especial de drawback apenas na modalidade isenção (45%) ou em conjunto com a de suspensão (44%) consideram importante ou muito importante a eliminação do AFRMM do drawback isenção; e
- Por fim, 24% das empresas exportam até US\$ 1 milhão por ano utilizando o regime de drawback e, simultaneamente, consideram como importante ou muito importante a eventual eliminação da cobrança do AFRMM sobre as operações amparadas pelo drawback isenção. 19% das empresas exportam acima de US\$ 100 milhões/ano e, simultaneamente, têm a mesma posição, seguidas pelas que exportam entre US\$ 1 e 5 milhões/ano (17%).

Os gráficos que resumem o registro das respostas à consulta são apresentados no apêndice deste documento.

CAPÍTULO V: CAMINHOS PARA RESTABELECIMENTO DO BENEFÍCIO

Recentemente, a [Portaria nº 44/2020](#), da Secex, que regulamenta a concessão e a gestão do drawback isenção e suspensão ratificou o entendimento de que as operações de importação amparadas pelo drawback isenção estão sujeitas ao recolhimento do AFRMM. Ao responder as [contribuições](#) recebidas durante a consulta pública sobre a normativa em questão, a Secex não acolheu as sugestões de alteração da redação do art. 46 (da minuta em consulta) para inclusão da AFRMM no escopo dos benefícios do drawback isenção, sob a justificativa de que não haveria norma superior tratando do tema¹⁹.

Dentre as alternativas relacionadas ao restabelecimento do benefício, observa-se, atualmente, **proposta legislativa** ([PL 1.765/2019](#), de autoria do Deputado Júnior Ferrari) que trata do assunto tramitando na Câmara dos Deputados. Em atenção à proposição, uma das comissões temáticas²⁰ indicadas para se manifestar sobre a matéria apresentou parecer com a inclusão de alteração da legislação, de modo a incorporar o AFRMM no escopo dos benefícios previstos para o drawback isenção. Entretanto, ainda estão pendentes as manifestações de outras duas comissões²¹ para que o projeto possa seguir ao Senado Federal²² e, em seguida, à sanção presidencial.

De modo complementar, vislumbra-se uma participação maior do Executivo nessa discussão, por meio da **edição de Medida Provisória**, de modo a tratar com urgência o assunto, uma vez que este está relacionado à desoneração das exportações amparadas pelo drawback isenção (em especial durante o contexto de recuperação econômica, razão pela qual o tema é de interesse público); ou ainda a apresentação de **projeto de lei, de autoria do Poder Executivo, com urgência constitucional**, a fim de que o debate na esfera do Poder Legislativo também seja preservado em conjunção com uma maior celeridade na sua tramitação, especialmente enquanto as comissões permanentes não sejam reconstituídas.

19 A título de exemplo, pode-se verificar o item 41 do compilado das contribuições à consulta pública e o comentário da Secex sobre “ausência de previsão em norma superior”. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/200821-Compilacao-das-Propostas-Consulta-Publica-sobre-Minuta-de-Portaria-sobre-Drawback-externo.pdf>. Acesso em 02 jun. 2021.

20 O relatório do Deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP) foi aprovado pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) em novembro de 2019. O substitutivo da CVT também foi aprovado pela Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e Amazônia (CINDRA) em 30 de junho de 2021.

21 Comissão de Finanças e Tributação - CFT (mérito e adequação financeira ou orçamentária) e Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (constitucionalidade).

22 De acordo com o despacho da Mesa Diretora, a proposta tramita conclusivamente nas comissões, dispensando apreciação pelo plenário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

Em que pesem os impactos da pandemia relacionada ao novo coronavírus sobre a sociedade e economia brasileiras, é possível vislumbrar, a partir da observação de alguns indicadores e de projeções, espaço para a adoção de medidas orientadas à reconstrução e recuperação do crescimento econômico e do bem-estar. Uma alternativa de ação (dentre outras) a ser adotada pelo Governo Federal envolve a reavaliação da tributação sobre a atividade econômica, incluindo a revisão da cobrança do AFRMM sobre as operações amparadas pelo drawback isenção.

Reconhecendo a legitimidade dos objetivos de ambas as políticas públicas (o tributo e o regime especial), este documento buscou demonstrar que há espaço para complementariedades que maximizem resultados. Nesse sentido, se por um lado a renúncia fiscal envolvendo o AFRMM no drawback isenção não se mostrou significativa quando comparada a diversos indicadores, o comércio amparado pelo referido regime, na modalidade mencionada, tem demonstrado desempenho satisfatório. A este respeito, **há elementos indiciários de que a mudança interpretativa promovida pelo Governo Federal em 2018 pode ter reduzido o impacto dos benefícios advindos do drawback isenção**. Assim, em um contexto de recessão, **a eliminação da cobrança de uma taxa que tem impacto arrecadatório pouco expressivo, mas um elevado grau de importância para o setor exportador, poderia contribuir para uma retomada do crescimento econômico em consonância com a redução do “Custo Brasil”**.

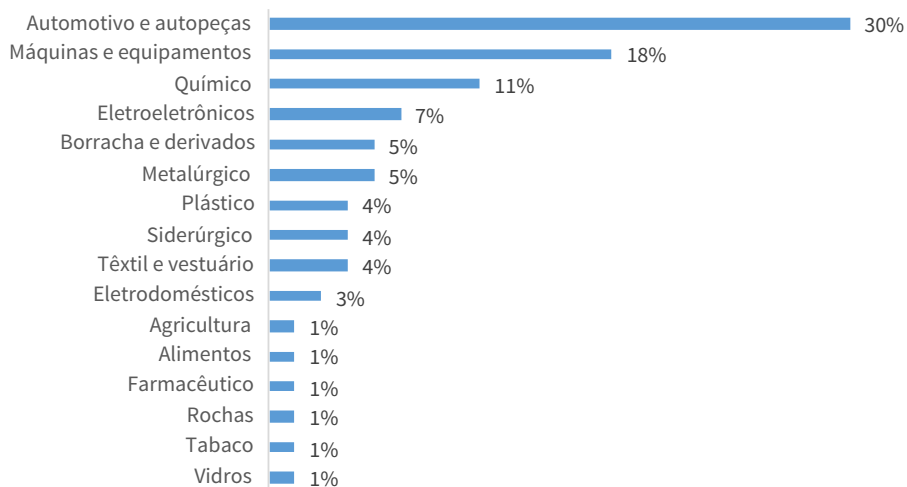
Complementarmente, empresas consultadas a respeito do tema, em sua grande maioria, atribuíram relevância à proposta de eliminação da cobrança do tributo nas operações amparadas pelo drawback isenção.

Considerando a necessidade de mudança legislativa para efetivação da proposta, a Fiesp e o Ciesp recomendam a retomada das discussões entre o Poder Executivo e o Congresso Nacional sobre o assunto com vistas à célere edição de norma destinada equiparar as duas modalidades de drawback, de forma a eliminar a cobrança do Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante das operações realizadas sob o amparo do drawback isenção.

APÊNDICE: GRÁFICOS DA CONSULTA AO SETOR PRIVADO

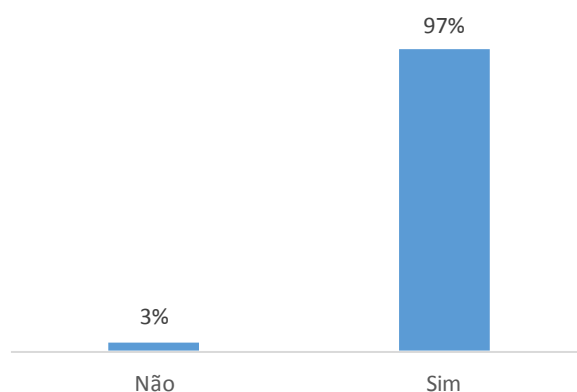
QUAL É O SEGMENTO PRODUTIVO DA SUA EMPRESA OU SETOR?²³

N = 73



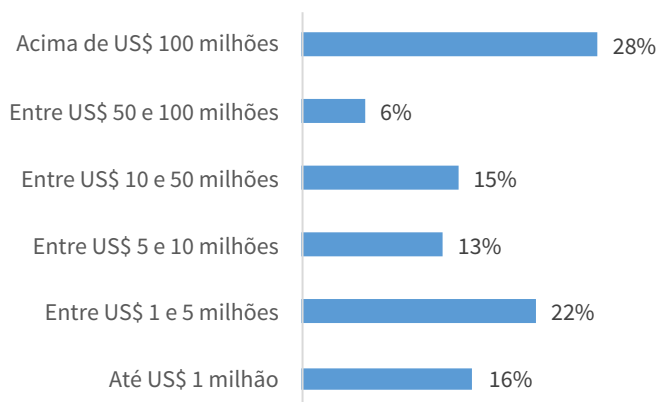
A SUA EMPRESA OU SETOR EXPORTA PARA OUTROS MERCADOS?

N = 70



QUAL A FAIXA MÉDIA ANUAL (EM DÓLARES ESTADUNIDENSES) EXPORTADA PELA SUA EMPRESA OU SETOR?

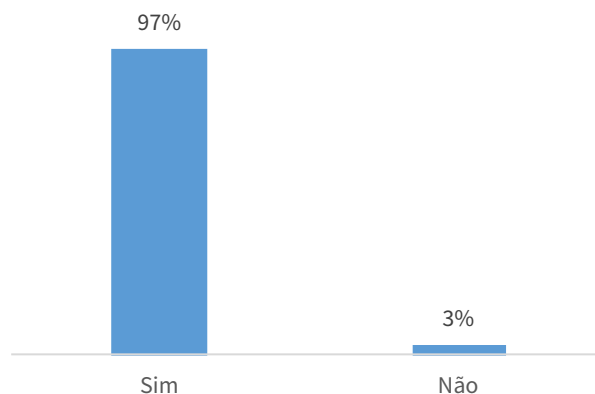
N = 68



²³ Apesar de o número de respondentes ser 70, as empresas tinham a opção de assinalar mais de uma opção de setor. Por essa razão, o total considerado é 73.

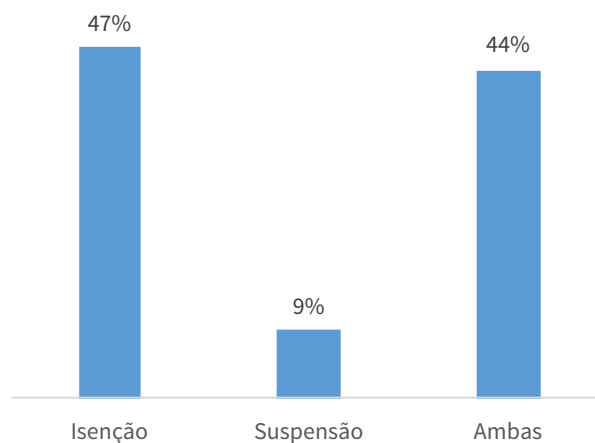
**A SUA EMPRESA OU SETOR FAZ
USO DO REGIME ESPECIAL DO
DRAWBACK?**

N = 68



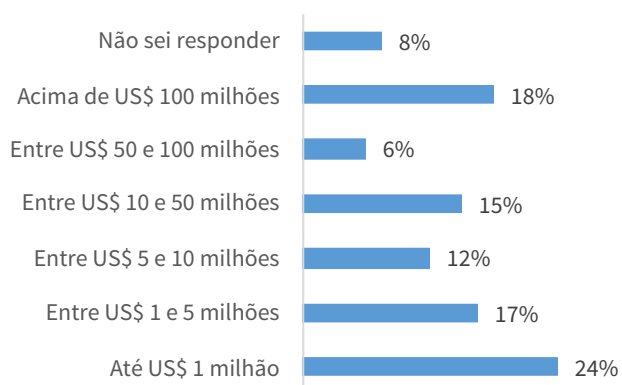
**QUAL MODALIDADE DO REGIME
DE DRAWBACK A SUA EMPRESA
OU SETOR UTILIZA?**

N = 66



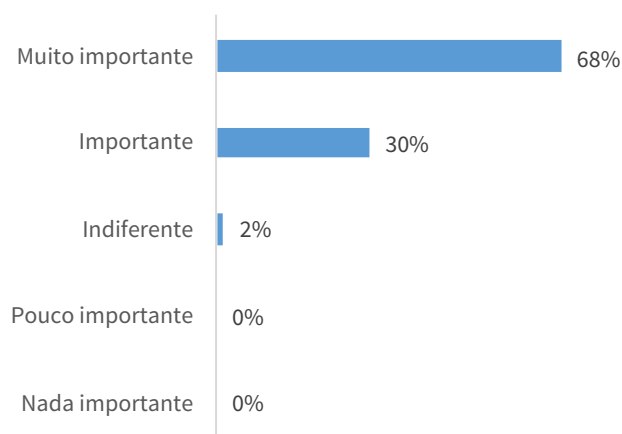
**QUAL A FAIXA MÉDIA ANUAL (EM
DÓLARES ESTADUNIDENSES)
EXPORTADA AO AMPARO DO
REGIME DE DRAWBACK (ISENÇÃO
E/OU SUSPENSÃO) PELA SUA
EMPRESA OU SETOR?**

N = 66



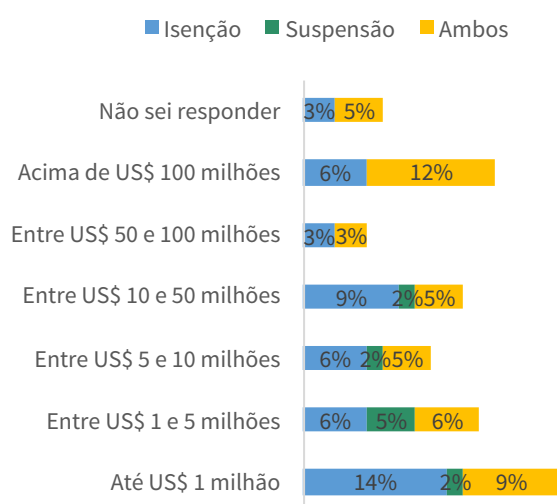
QUAL O GRAU DE PRIORIDADE ATRIBUÍDO POR SUA EMPRESA OU SETOR À EVENTUAL ELIMINAÇÃO DA COBRANÇA DO ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM) SOBRE AS OPERAÇÕES AMPARADAS PELO DRAWBACK ISENÇÃO?

N = 66



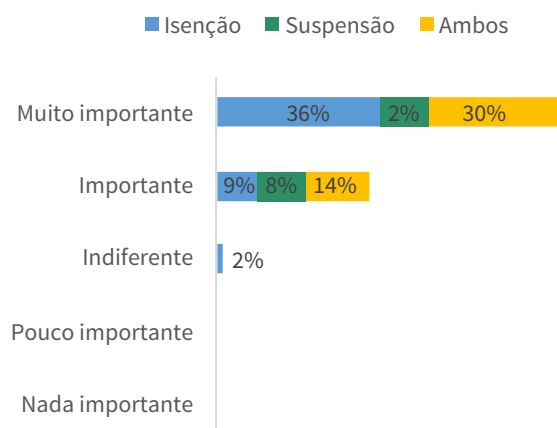
MODALIDADES DO DRAWBACK UTILIZADAS POR EMPRESAS CLASSIFICADAS PELA FAIXA MÉDIA ANUAL (EM DÓLARES ESTADUNIDENSES) EXPORTADA AO AMPARO DO REGIME ESPECIAL.

N = 66



MODALIDADES DO DRAWBACK UTILIZADAS POR EMPRESAS CLASSIFICADAS A PARTIR DA IMPORTÂNCIA ATRIBUÍDA À EVENTUAL ELIMINAÇÃO DA COBRANÇA DO AFRMM SOBRE AS OPERAÇÕES AMPARADAS PELO DRAWBACK ISENÇÃO.

N = 66



GRAU DE IMPORTÂNCIA ATRIBUÍDO PELAS EMPRESAS, CLASSIFICADAS PELA FAIXA MÉDIA ANUAL (EM DÓLARES ESTADUNIDENSES) EXPORTADA AO AMPARO DO DRAWBACK, À EVENTUAL ELIMINAÇÃO DA COBRANÇA DO AFRMM SOBRE AS OPERAÇÕES AMPARADAS PELO DRAWBACK ISENÇÃO.

N = 66

