

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de estimular os investimentos para a modernização e a ampliação da infraestrutura portuária, em 21 de dezembro de 2004 o Governo Federal instituiu, através da Lei Federal n.º 11.033, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO. Com o REPORTO tornou-se possível a aquisição de equipamentos e outros bens, no mercado interno, ou a sua importação, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do REPORTO e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva em portos na execução de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias, com a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, da Contribuição para o PIS/PASEP, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS e, conforme o caso, do Imposto de Importação, desde que não possua similar nacional.

Após o decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da ocorrência do respectivo fato gerador, ocorrerá a conversão da suspensão do Imposto de Importação e do IPI em isenção, assim como a conversão a alíquota 0 (zero) da contribuição para o PIS/PASEP e COFINS.

Em seu texto original, a Lei Federal 11.033 de 2004, inclui como beneficiários do REPORTO o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público e a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto.

Ao longo dos anos novas atividades foram beneficiadas pelo REPORTO, tais como: a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações offshore (Redação dada pela Lei Federal 12.715, de 2012); o concessionário de transporte ferroviário (Redação dada pela Lei Federal 11.774, de 2008); as empresas de dragagem, os recintos alfandegados de zona secundária e os Centros de Treinamento Profissional (Redação dada pela Lei Federal 11.726, de 2008).

Os benefícios fiscais eram concedidos às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2007, sendo este prazo prorrogado sucessivas vezes até a Lei Federal 13.169 de 6 de outubro de 2015 que prorrogou este prazo para 31 de dezembro de 2020.

Durante a discussão do Projeto de Lei 1.660 de 2007, arquivado em virtude da aprovação da Lei 11.726 de 2008, o relatório apresentado na Comissão de Viação e Transportes recomendou a aprovação da emenda apresentada pelo Deputado Federal Márcio França, que pretendia estender os benefícios do REPORTO aos Terminais Retroportuários, caracterizando-as como empresas que acondicionam e movimentam contêineres em áreas localizadas fora de porto organizado, desde que essa área esteja no próprio município ou em município contíguo ao do Porto Organizado. O referido relatório entende que a proposta era

inteiramente justificável, uma vez que a eficiência das operações portuárias também depende de como são estocados e manipulados os contêineres em pátios localizados nas imediações dos portos organizados, destacando que, se aquele que explora áreas para acomodação de contêineres não dispuser de maquinário apropriado, e em quantidade necessária à movimentação dessas estruturas, é certo que ocorrerá lentidão tanto no despacho de contêineres para as zonas terminais como na recepção e arrumação destes no “pátio de estacionamento”.

A Lei Federal 11.726 de 23 de junho de 2008 também trouxe em seu bojo a inclusão de novos setores como beneficiários do REPORTO, estendendo os benefícios às empresas de dragagem, definidas na Lei no 11.610, de 12 de dezembro de 2007, aos recintos alfandegados de zona secundária e aos Centros de Treinamento Profissional, conceituados no art. 32 da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Também cabe destaque a emenda 04 à Medida Provisória 556/2011 (cuja eficácia expirou em 31/05/2012), apresentada pelo Deputado Federal Alberto Mourão, que pleiteava a inserção dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) dentre os beneficiários do REPORTO. Em sua justificativa o Parlamentar mencionava que o REDEX é um local sob o controle aduaneiro fundamental para alavancar as exportações nacionais e aumentar a competitividade dos produtos fabricados no país no mercado internacional, porém, esta emenda não logrou êxito devido a expiração do prazo legal para que a Medida Provisória fosse convertida em Lei, acarretando na inclusão da redação original da Medida Provisória 556/2011 no texto de conversão em Lei da Medida Provisória 559/2011 (Lei Federal 12.688, de 18 de julho de 2012).

Os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação – REDEX são locais sob o controle aduaneiro, nos mesmos padrões daqueles determinados aos Recintos Alfandegados, instituídos pela Instrução Normativa nº 114, de 31 de dezembro de 2001 da Secretaria da Receita Federal. Os Terminais de Contêineres Vazios são empresas que prestam serviços de armazenagem, gestão e reparos de contêineres vazios para armadores de navios e empresas proprietárias de contêineres (cias. de leasing), atendendo às necessidades operacionais e logísticas do Comércio Exterior.

Somente no Porto de Santos, principal porta de comércio do Brasil, que em 2018 movimentou 133 milhões de toneladas, estes Terminais atuam oferecendo o apoio logístico necessário ao Comércio Exterior, além de contribuir de forma significativa com a atividade econômica da região através da arrecadação de tributos e a manutenção de 22.500 empregos diretos e indiretos.

O escoamento da produção nacional exige mais eficiência de toda a estrutura portuária, inclusive as retroportuárias, por todos estes motivos, incluir os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação entre as atividades beneficiárias do REPORTO, é fundamental para alavancar as exportações

nacionais e para a manutenção do Brasil competitivo no mercado externo. É imprescindível para a indústria nacional, principalmente as exportadoras, que o Governo Federal estude alternativas para que os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) e os Terminais de Contêineres Vazios sejam contemplados pelos benefícios instituídos pelo REPORTO, podendo desta forma trazer maior competitividade aos produtos nacionais no mercado mundial.

É evidente que com a inserção destas atividades no rol de beneficiários do REPORTO haverá investimentos em novos e modernos equipamentos, fazendo com que os Terminais Retroportuários (REDEX e Terminais de Contêineres Vazios) alcancem os índices de desempenho similares aos registrados nos Operadores Portuários, e, no em relação aos REDEX está incentivando um setor que por sua própria denominação foca exclusivamente as exportações nacionais, servindo ainda de instrumento estratégico para que o Brasil consiga alcançar, em menor tempo, a melhoria dos índices de desempenho nas suas exportações, bem como aumentar significativamente sua participação no comércio mundial.

Além do mais contribuirá para o estabelecimento de condições isonômicas entre todos os que atuam nas operações portuárias, uma vez que tal benefício é concedido a Portos Secos, que, diferentemente dos REDEX e dos Terminais de Contêineres Vazios (localizados nas adjacências do Porto Organizado), estão localizados em regiões no interior do país, como é o caso – apenas para exemplo - dos Portos Secos de Anápolis – GO e Brasília – DF. De acordo com informações disponibilizadas no portal da Secretaria da Receita Federal do Brasil atualmente existem 60 Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação - REDEX em todo o Brasil. Na região do Porto de Santos, que abrange os municípios de Santos, Guarujá e Cubatão, são 35 REDEX instalados. Na região do Porto de Santos ainda existem 20 empresas que operam como Terminal de Contêineres Vazios, além de 02 empresas que operam como Pátios Reguladores de Veículos.

A extensão do REPORTO ao Terminais Retroportuários (REDEX e Terminais de Contêineres Vazios) poderia acarretar em investimentos na ordem de US\$ 116,0 milhões em equipamentos para movimentação de cargas até dezembro de 2019, conforme levantamento feito pela ABTTC – Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres em seu 1º Censo do Setor Retroportuário, investimentos estes que beneficiariam diretamente as exportações nacionais e a competitividade de nossos produtos no Comércio Exterior. Em 2014 o Brasil ocupava a 65ª posição no Ranking de Performance Logística elaborado pelo Banco Mundial, onde para a exportação de produtos em um contêiner de 40 pés o custo logístico era de US\$ 1.866,00, comparando com a Holanda, que ocupa a 2ª posição neste mesmo ranking, o custo logístico era de US\$ 977,00.

Como bem registrado pelo Dep. Marcio França em sua Justificação quando da Emenda apresentada ao PL 1660/2007 “No contexto apresentado,

enxergamos como uma solução para a melhoria do desempenho dos portos brasileiros, a ampliação dos benefícios do REPORTO para os terminais retroportuários estabelecidos nas regiões metropolitanas nos municípios onde haja porto organizado, uma vez que, estando os chamados terminais marítimos fazendo uso de modernos equipamentos de movimentação de cargas e contêineres, que possibilitaram a melhoria de seus índices de eficiência operacional, faz-se mister que essa cadeia de suporte ao porto (os terminais retroportuários), também tenham a possibilidade de fazer uso de equipamentos considerados de ponta para a manipulação de cargas e contêineres (estes, cheios e/ou vazios).”

Vale registrar que semelhante iniciativa foi apresentada pelo Dep. Marcelo Squassoni como Emenda ao PL 516/2001 do Dep. Leonardo Quintão, sendo ambas proposições arquivadas em 31/01/2019 nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Estando certa de que as reduções tributárias propostas serão revertidas em benefícios de todos e desenvolvimento do país, conto com o apoio dos ilustres pares para aprovação da iniciativa em comento.

Dep. Rosana Valle

PSB/SP