

PROJETO DE LEI N° , DE 2016
(Do Sr. Leônidas Cristino)

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

Art. 2º A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

.....
§ 9º As peças de reposição citadas no **caput** deste artigo deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 10% (dez por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação – DI respectiva.

.....” (NR)

“Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privado, assim como as empresas por ela contratadas para os serviços de operação, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore.

.....” (NR)

PROJETO DE LEI N^º , DE 2016
(Do Sr. Leônidas Cristino)

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

Art. 2º A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 14.

.....
§ 9º As peças de reposição citadas no caput deste artigo deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 10% (dez por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação – DI respectiva.

....." (NR)

"Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privado, assim como as empresas por ela contratadas para os serviços de operação, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore.

....." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, o funcionamento do setor portuário no Brasil está regulado pela Lei nº 12.815/2013. Dentro do esteio portuário, os Terminais de Uso Privado (TUP) são terminais autorizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para fins de instalação e exploração.

Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, o governo tem buscado a ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, com o estímulo à expansão dos investimentos da iniciativa privada no setor, inclusive mediante incentivo fiscal para a compra de equipamentos, previsto na Lei nº 11.033/2004, que, entre outras coisas, instituiu o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

Os portos brasileiros são responsáveis por 95% do fluxo de comércio exterior do País, o que demonstra a importância estratégica do setor. Conforme a Antaq, no período de 2010 a 2014, os TUPs foram responsáveis por 60% da movimentação de cargas nos portos do País, sendo estas instalações portuárias, portanto, de fundamental importância para o comércio exterior brasileiro.

Nesse contexto, resolvemos apresentar o presente projeto, que tem dois objetivos. Primeiro, estender o benefício às empresas que realizam serviços portuários em TUPs. Segundo, ampliar os limites previstos no sobredito regime especial para importação de partes ou peças para reposição.

Com a primeira proposta, visamos reduzir o custo logístico na cadeia de suprimentos e tornar mais equânime o tratamento tributário dado às referidas empresas em comparação com o dado às empresas situadas nos portos públicos. Sem esta equalização, estarão as empresas atuantes nos TUPs em condições de desvantagem em relação aos operadores situados nos portos públicos do País.

No que se refere à importação de partes ou peças para reposição, a legislação em vigor tolhe as empresas do setor. Por exemplo, um Guindaste Móvel sobre Rodas custa € 3 milhões; um Guindaste de Pórticos,

comumente conhecido como Porteiner, € 12 milhões. Pelas normas em vigor, ter-se-ia que investir entre € 600 mil e € 2,4 milhões, para, em seguida, deixar uma peça desse valor parada em estoque. Isso não se mostra economicamente viável.

Além disso, ampliar os limites para importação de partes ou peças para reposição é medida que se alinha com as normas da SECEX, segundo as quais tais mercadorias, desde que seu valor não ultrapasse 10% do valor da máquina, podem ser classificadas no mesmo código da NCM do equipamento principal, devendo figurar na mesma licença de importação.

Tendo em vista os relevantes interesses de que se reveste esta proposição, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2016.

Deputado LEÔNIDAS CRISTINO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 11.033, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2004

Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO; altera as Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei

Art. 14. Serão efetuadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS e, quando for o caso, do Imposto de Importação - II, as vendas e as importações de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, no mercado interno, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do Reporto e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços de: (*“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

I - carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

II - sistemas suplementares de apoio operacional; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

III - proteção ambiental; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

IV - sistemas de segurança e de monitoramento de fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

V - dragagens; e (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

VI - treinamento e formação de trabalhadores, inclusive na implantação de Centros de Treinamento Profissional. (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

§ 1º A suspensão do Imposto de Importação e do IPI converte-se em isenção após o decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da ocorrência do respectivo fato gerador.

§ 2º A suspensão da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS converte-se em operação, inclusive de importação, sujeita a alíquota 0 (zero) após o decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da ocorrência do respectivo fato gerador.

§ 3º A aplicação dos benefícios fiscais, relativos ao IPI e ao Imposto de Importação, fica condicionada à comprovação, pelo beneficiário, da quitação de tributos e contribuições federais e, no caso do IPI vinculado à importação e do Imposto de Importação, à formalização de termo de responsabilidade em relação ao crédito tributário suspenso.

§ 4º A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas, equipamentos e outros bens que não possuam similar nacional.

§ 5º A transferência, a qualquer título, de propriedade dos bens adquiridos no mercado interno ou importados mediante aplicação do REPORTO, dentro do prazo fixado nos §§ 1º e 2º deste artigo, deverá ser precedida de autorização da Secretaria da Receita Federal e do recolhimento dos tributos suspensos, acrescidos de juros e de multa de mora estabelecidos na legislação aplicável.

§ 6º A transferência a que se refere o § 5º deste artigo, previamente autorizada pela Secretaria da Receita Federal, a adquirente também enquadrado no REPORTO será efetivada com dispensa da cobrança dos tributos suspensos desde que, cumulativamente:

I - o adquirente formalize novo termo de responsabilidade a que se refere o § 3º deste artigo;

II - assuma perante a Secretaria da Receita Federal a responsabilidade pelos tributos e contribuições suspensos, desde o momento de ocorrência dos respectivos fatos geradores.

§ 7º O Poder Executivo relacionará as máquinas, equipamentos e bens objetos da suspensão referida no *caput* deste artigo. ([Vide Anexo I do Decreto nº 6.582, de 26/9/2008](#))

§ 8º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se também aos bens utilizados na execução de serviços de transporte de mercadorias em ferrovias, classificados nas posições 86.01, 86.02 e 86.06 da Nomenclatura Comum do Mercosul, e aos trilhos e demais elementos de vias férreas, classificados na posição 73.02 da Nomenclatura Comum do Mercosul, relacionados pelo Poder Executivo. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 428, de 12/5/2008, convertida na Lei nº 11.774, de 17/9/2008](#)) ([Vide Anexo II do Decreto nº 6.582, de 26/9/2008](#))

§ 9º As peças de reposição citadas no *caput* deste artigo deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 20% (vinte por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação - DI respectiva. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.726, de 23/6/2008](#))

§ 10. Os veículos adquiridos com o benefício do Reporto deverão receber identificação visual externa a ser definida pelo órgão competente do Poder Executivo. ([Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012](#))

§ 11. Na hipótese de utilização do bem em finalidade diversa da que motivou a suspensão de que trata o *caput* deste artigo, a sua não incorporação ao ativo imobilizado ou a ausência da identificação citada no § 10 deste artigo, o beneficiário fica sujeito à multa de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor de aquisição do bem no mercado interno ou do respectivo valor aduaneiro. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.726, de 23/6/2008](#))

§ 12. A aplicação da multa prevista no § 11 deste artigo não prejudica a exigência dos tributos suspensos, de outras penalidades cabíveis, bem como dos acréscimos legais. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.726, de 23/6/2008](#))

Art. 15. São 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 ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de *offshore*. (*Artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

§ 1º Pode ainda ser beneficiário do Reporto o concessionário de transporte ferroviário. (*Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 428, de 12/5/2008, convertida na Lei nº 11.774, de 17/9/2008*)

§ 2º A Secretaria da Receita Federal do Brasil estabelecerá os requisitos e os procedimentos para habilitação dos beneficiários ao Reporto, bem como para coabilidade dos fabricantes dos bens listados no § 8º do art. 14 desta Lei. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.688, de 18/7/2012, produzindo efeitos a partir de 1/6/2012*)

Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2020. (*Artigo com redação dada pela Lei nº 13.169, de 6/10/2015*)

.....

.....

LEI N° 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

- a) (VETADO);
- b) (VETADO); e
- c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

PROJETO DE LEI N.º 3.412, DE 2019

(Da Sra. Rosana Valle)

Altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4885/2016.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. o art. 16 da Lei nº 11.033/2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do REPORTO, descritos no art. 15º desta Lei, ficam acrescidos das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, dos recintos alfandegados de zona secundária, dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), dos Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2030.

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 nº 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 proposituras 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

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 11.033, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2004

Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO; altera as Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,
 Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2020. (*Artigo com redação dada pela Lei nº 13.169, de 6/10/2015*)

Art. 17. As vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.

LEI N° 11.610, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2007
(Revogada pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013)

Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
 Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser implantado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput deste artigo abrange as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, compreendendo a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou na sua ampliação.

§ 2º Para fins desta Lei, considera-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação.

Art. 2º A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundo, e berços de atracação, bem como os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º Na hipótese de ampliação ou implantação da área portuária de que trata o caput deste artigo, é obrigatória a contratação conjunta dos serviços de dragagem de manutenção, a serem posteriormente prestados.

§ 2º As obras e serviços integrantes do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária serão contratados na forma do caput deste artigo.

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO VI DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulso aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulso.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

.....

.....

LEI N° 13.169, DE 6 DE OUTUBRO DE 2015

Altera a Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, para elevar a alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL em relação às pessoas jurídicas de seguros privados e de capitalização, e às referidas nos incisos I a VII, IX e X do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001; altera as Leis nºs 9.808, de 20 de julho de 1999, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 12.715, de 17 de setembro de 2012, 9.249, de 26 de dezembro de 1995, 11.484, de 31 de maio de 2007, 12.973, de 13 de maio de 2014, 10.150, de 21 de dezembro de 2000, e 10.865, de 30 de abril de 2004; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.

3º

-
- I - 20% (vinte por cento), no período compreendido entre 1º de setembro de 2015 e 31 de dezembro de 2018, e 15% (quinze por cento) a partir de 1º de janeiro de 2019, no caso das pessoas jurídicas de seguros privados, das de capitalização e das referidas nos incisos I a VII e X do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;
- II - 17% (dezessete por cento), no período compreendido entre 1º de outubro de 2015 e 31 de dezembro de 2018, e 15% (quinze por cento) a partir de 1º de janeiro de 2019, no caso das pessoas jurídicas referidas no inciso IX do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;
- III - 9% (nove por cento), no caso das demais pessoas jurídicas." (NR)

Art. 2º Ficam isentos e remidos do laudêmio, do foro e das taxas de ocupação os contribuintes localizados na Área A do antigo Aeroporto de Petrolina, Estado de Pernambuco, identificados no Anexo I desta Lei.

Parágrafo único. Aplica-se a remissão aos débitos patrimoniais devidos à União, constituídos e não pagos, inclusive os inscritos em dívida ativa, executados judicialmente ou não.

.....

.....

LEI Nº 11.726, DE 23 DE JUNHO DE 2008

Dispõe sobre a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto, instituído pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e altera as Leis nºs 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O caput do art. 14 e o art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. As vendas de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, no mercado interno ou a sua importação, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do Reporto e destinados ao seu ativo immobilizado para utilização exclusiva em portos na execução de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias, na execução dos serviços de dragagem, e nos Centros de Treinamento Profissional, na execução do treinamento e formação de trabalhadores, serão efetuadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins e, quando for o caso, do Imposto de Importação.

....." (NR)

"Art. 16. Os beneficiários do Reporto, descritos no art. 15 desta Lei, ficam acrescidos das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos Centros de Treinamento Profissional, conceituados no art. 32 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e terão o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto para aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2011." (NR)

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º O art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 9º, 10, 11 e 12:

"Art. 14.

§ 9º As peças de reposição citadas no caput deste artigo deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 20% (vinte por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação - DI respectiva.

§ 10. Os veículos adquiridos com o benefício do Reporto deverão receber identificação visual externa a ser definida pela Secretaria Especial de Portos.

§ 11. Na hipótese de utilização do bem em finalidade diversa da que motivou a suspensão de que trata o caput deste artigo, a sua não incorporação ao ativo imobilizado ou a ausência da identificação citada no § 10 deste artigo, o beneficiário fica sujeito à multa de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor de aquisição do bem no mercado interno ou do respectivo valor aduaneiro.

§ 12. A aplicação da multa prevista no § 11 deste artigo não prejudica a exigência dos tributos suspensos, de outras penalidades cabíveis, bem como dos acréscimos legais." (NR)

Art. 4º O Presidente do Conselho de Autoridade Portuária, como referido na alínea a do inciso I do caput do art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, será indicado pela Secretaria Especial de Portos e representá-la-á em cada porto organizado.

Art. 5º (VETADO)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 23 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
 Guido Mantega
 Miguel Jorge
 Márcio Pereira Zimmermann
 Paulo Bernardo Silva

LEI N° 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

(Revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO VI
DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I
Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

Seção II Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as Leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

.....

.....

MEDIDA PROVISÓRIA N° 556, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2011

(Sem eficácia)

Altera a Lei nº 10.887, de 18 de junho de 2004, relativa à contribuição do Plano de Seguridade do Servidor Público, prorroga a vigência do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 10.887, de 18 de junho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º
§ 1º

.....

VIII - a parcela percebida em decorrência do exercício de cargo em comissão ou de função comissionada ou gratificada;

IX - o abono de permanência de que tratam o § 19 do art. 40 da Constituição, o § 5º do art. 2º e o § 1º do art. 3º da Emenda Constitucional nº 41, de 19 de dezembro de 2003;

X - o adicional de férias;

XI - o adicional noturno;

XII - o adicional por serviço extraordinário;

XIII - a parcela paga a título de assistência à saúde suplementar;

XIV - a parcela paga a título de assistência pré-escolar; e

XV - a parcela paga a servidor público indicado para integrar conselho ou órgão deliberativo, na condição de representante do governo, de órgão ou de entidade da Administração Pública do qual é servidor.

§ 2º O servidor ocupante de cargo efetivo poderá optar pela inclusão, na base de cálculo da contribuição, de parcelas remuneratórias percebidas em decorrência de local de trabalho e do exercício de cargo em comissão ou de função comissionada ou gratificada, e daquelas recebidas a título de adicional noturno ou de adicional por serviço extraordinário, para efeito de cálculo do benefício a ser concedido com fundamento no art. 40 da Constituição e no art. 2º da Emenda Constitucional nº 41, de 2003,

respeitada, em qualquer hipótese, a limitação estabelecida no § 2º do art. 40 da Constituição." (NR)"

LEI N° 12.688, DE 18 DE JULHO DE 2012

Autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobras) a adquirir o controle acionário da Celg Distribuição S.A. (Celg D); institui o Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento das Instituições de Ensino Superior (Proies); altera as Leis nºs 3.890-A, de 25 de abril de 1961, 9.718, de 27 de novembro de 1998, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.887, de 18 de junho de 2004, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 11.128, de 28 de junho de 2005, 11.651, de 7 de abril de 2008, 12.024, de 27 de agosto de 2009, 12.101, de 27 de novembro de 2009, 12.429, de 20 de junho de 2011, 12.462, de 4 de agosto de 2011, e 12.546, de 14 de dezembro de 2011; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobras) autorizada a adquirir o controle acionário da Celg Distribuição S.A. (Celg D).

§ 1º A Eletrobras adquirirá, no mínimo, 51% (cinquenta e um por cento) das ações ordinárias com direito a voto.

§ 2º A Eletrobras deverá publicar, em seu sítio oficial, informações relativas ao processo de transação do controle acionário da Celg D, desde que preservadas as regras inerentes à divulgação de fato relevante aos mercados nacional e internacional e ressalvadas as hipóteses legais de sigilo e de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pela Eletrobras.

§ 3º A Celg D, após a aquisição do seu controle acionário pela Eletrobras, deverá disponibilizar, em seu sítio oficial, prestação de contas das medidas saneadoras aplicadas para sua recuperação financeira, do uso de seus recursos e da realização de seus investimentos, ressalvadas as hipóteses legais de sigilo e de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pela Celg D.

Art. 2º O art. 15 da Lei nº 3.890-A, de 25 de abril de 1961, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 15.

§ 1º A Eletrobras, diretamente ou por meio de suas subsidiárias ou controladas, poderá associar, com ou sem apporte de recursos, para constituição de consórcios empresariais ou participação em sociedades, com ou sem poder de controle, no Brasil ou no exterior, que se destinem direta ou indiretamente à exploração da produção, transmissão ou distribuição de energia elétrica.

§ 4º É autorizada a dispensa de procedimento licitatório para a venda à Eletrobras de participação acionária em empresas relacionadas ao seu objeto social." (NR)

Art. 3º É instituído o Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento das Instituições de Ensino Superior (Proies), com o objetivo de assegurar condições para a continuidade das atividades de entidades mantenedoras de instituições integrantes:

- I - do sistema de ensino federal; e
- II - (VETADO).

§ 1º O programa previsto no *caput* tem por objeto viabilizar:

- I - a manutenção dos níveis de matrículas ativas de alunos;
- II - a qualidade do ensino, nos termos estabelecidos pelo Ministério da Educação (MEC);

INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 114, DE 31 DE DEZEMBRO DE 2001

Dispõe sobre a fiscalização aduaneira em Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso da atribuição que lhe confere o inciso III do art. 209 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal, aprovado pela Portaria MF nº 259, de 24 de agosto de 2001, e tendo em vista o disposto nos arts. 446 e 451 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 5 de março de 1985, resolve:

Art. 1º O despacho aduaneiro de exportação poderá ser realizado em recinto não-alfandegado de zona secundária, de conformidade com o estabelecido nesta Instrução Normativa.

Art. 2º O recinto não alfandegado de zona secundária, onde se processar o despacho referido no artigo anterior, é denominado Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).

§ 1º O Redex pode estar localizado no estabelecimento do próprio exportador ou em endereço específico para uso comum de vários exportadores.

§ 2º A prestação de serviços aduaneiros, no Redex, fica condicionada ao cumprimento do disposto nas normas gerais estabelecidas para o despacho aduaneiro de exportação.

PROJETO DE LEI N.º 5.430, DE 2019

(Do Sr. Da Vitoria)

Altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3412/2019.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. o art. 16 da Lei nº 11.033/2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025.

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

JUSTIFICAÇÃO

O REPORTO é um regime tributário especial, cuja característica principal é o tratamento jurídico-tributário diferenciado para aquisição de máquinas e equipamentos destinados a investimentos nos portos. Introduzido no ordenamento jurídico pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, objetiva incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros. Em 2008, este Regime foi ampliado e foram acrescentados novos beneficiários, como as concessionárias de transporte ferroviário.

O REPORTO permite que os interessados façam aquisições com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação (II), para bens sem similar nacional. Os

Estados, por sua vez, podem isentar de ICMS os bens importados que forem definidos pelo Poder Executivo (listados no Decreto nº 6582/2008).

Podemos afirmar que, não ocorrendo a renovação do REPORTO, haverá impactos importantes para os setores envolvidos, podendo, até mesmo, ameaçar a continuidade de empreendimentos que são de vital importância para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística nacional, além de reduzir a produção da indústria nacional, com risco de perda de inúmeros postos de trabalho e diminuição de investimentos que dariam retorno econômico e em termos de crescimento do PIB.

Dessa forma, o objetivo deste projeto de lei é tão somente a prorrogação do prazo do REPORTO para 31 de dezembro de 2025, sem alteração nos demais termos da lei, e sem impacto fiscal, uma vez que o Regime já integra as previsões orçamentárias atuais e vige, atualmente, até 31 de dezembro de 2020.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para obter êxito em sua aprovação.

Sala das Sessões, em 8 de outubro de 2019.

Deputado DA VITORIA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 11.033, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2004

Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO; altera as Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2020. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 13.169, de 6/10/2015](#))

Art. 17. As vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.

DECRETO N° 6.582, DE 26 DE SETEMBRO DE 2008

Estabelece as relações de máquinas, equipamentos e bens de que tratam os §§ 7º e 8º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, aos quais é aplicável o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos §§ 7º e 8º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004,

DECRETA:

Art. 1º Fica estabelecida, na forma do Anexo I, a relação de máquinas, equipamentos e bens de que trata o § 7º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, aos quais é aplicável o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO.

Art. 2º Fica estabelecida, na forma do Anexo II, a relação de bens de que trata o § 8º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 2004, aos quais é aplicável o REPORTO.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Fica revogado o Decreto nº 5.281, de 23 de novembro de 2004.
Brasília, 26 de setembro de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Guido Mantega

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.885, DE 2016

Apensados: PL nº 3.412, de 2019, e PL nº 5.430, de 2019.

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

Autor: Deputado Leônidas Cristino

Relator: Deputado Carlos Chiodini

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei principal altera a redação dos arts. 14 e 15 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que, entre outras providências, institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

O PL altera o § 9º do art. 14 da Lei citada, para reduzir de 20% para 10% o limite mínimo permitido do preço da peça de reposição em relação ao valor da máquina ou equipamento ao qual se destine, para gozo dos benefícios previstos no Reporto. Também modifica o *caput* art. 15 da mesma Lei, para incluir entre os beneficiários do Reporto as companhias contratadas pelas empresas autorizadas a explorar instalação portuária de uso privado para execução de serviços operacionais.

Para a primeira modificação, o Autor argumenta que o limite mínimo de 20% tolhe a atuação das empresas do setor e mostra-se economicamente inviável. Além disso, de acordo com o Autor, a ampliação dos



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219317215500>



limites para importação de partes ou peças de reposição se alinha com as normas da SECEX, segundo as quais tais mercadorias, desde que seu valor não ultrapasse 10% do valor da máquina, podem ser classificadas no mesmo código da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) do equipamento principal, devendo figurar na mesma licença de importação.

A Segunda modificação é justificada pela necessidade de se estender o benefício às empresas que realizam serviços portuários em Terminais de Uso Privado (TUPs), para tornar mais equânime o tratamento tributário dispensado às referidas firmas, em comparação com as empresas estabelecidas nos portos públicos.

Tramitam em conjunto com o projeto de lei principal duas outras proposições. O primeiro apensado é o PL nº 3.412/2019, da Deputada Rosana Valle, que altera a Lei nº 11.033/2004 para incluir, entre os beneficiários do Reporto, os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios, e ampliar o prazo das aquisições e importações amparadas no Reporto até o dia 31 de dezembro de 2030. Justifica a Autora que o escoamento da produção nacional exige mais eficiência de toda a estrutura portuária, inclusive as retroportuárias, e que incluir essas atividades como beneficiárias do Reporto é fundamental para alavancar as exportações nacionais e para a manutenção da competitividade do Brasil no mercado externo. Apensado a esta proposição temos o PL nº 5.430, de 2019, do Deputado Da Vitória, que altera o art. 16 da Lei nº 11.033/2004, para definir que os beneficiários do Reporto poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Tanto o projeto de lei principal quanto o primeiro apensado (PL nº 3.412, de 2019) já receberam parecer favorável dos dois relatores que nos antecederam nesta Comissão, Deputados Marco Bertaiolli e

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
 Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219317215500>



* C D 2 1 9 3 1 7 2 1 5 5 0 0 *

Herculano Passos, que votaram pela provação das proposições na forma de substitutivo. Esses Pareceres, entretanto, não chegaram a ser votados pelos membros desta Comissão. Em razão de concordarmos totalmente com os argumentos expostos, resolvemos transcrever aqui parte dos votos apresentados:

"O projeto de lei principal pretende efetuar modificações na Lei nº 11.033/2004 que, entre outras providências, institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). O PL reduz de 20% para 10% o limite mínimo do preço da peça de reposição em relação ao preço da máquina ou equipamento ao qual se destine, para gozo dos benefícios previstos no Reporto. Também inclui entre os beneficiários as companhias contratadas pelas empresas autorizadas a explorar instalação portuária de uso privado para execução de serviços operacionais.

O Reporto, criado pela Lei nº 11.033/2004, permite aos agentes do setor portuário adquirir no mercado interno ou importar, com suspensão de tributos, máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens para execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos; sistemas de segurança e monitoramento ou de apoio operacional; proteção ambiental; dragagem; treinamento e formação de trabalhadores. Podem se beneficiar do Reporto o operador portuário; o concessionário de porto organizado; o arrendatário de instalação portuária de uso público; as empresas que exploram instalação portuária de uso privativo; as empresas de dragagem; os concessionários ou permissionários de recintos alfandegados; e o concessionário de transporte ferroviário.

Desde o seu lançamento, o Reporto tem impulsionado os investimentos na modernização das estruturas portuárias do Brasil, com impacto importante na melhoria da eficiência e na redução dos custos das operações portuárias, bem como das atividades acessórias a essas atividades. Essa modernização se traduziu em redução do tempo e aumento da segurança nas operações dos navios, bem como em



* C D 2 1 9 3 1 7 2 1 5 5 0 0 *

menores custos portuários, que resultaram em ganhos inestimáveis para a melhoria da competitividade do País no mercado internacional.

Dessa forma, entendemos que o projeto principal vai bem ao propor alterações que ampliam a abrangência do Reporto, reduzindo o limite de valor para isenção de tributos sobre a aquisição de peças de reposição de máquinas e equipamentos e estendendo o Regime para as empresas que prestam serviços operacionais nos portos privados.

Em razão do elevado preço do maquinário utilizado nas operações portuárias, a definição do limite de 20% do valor desses aparelhos como parâmetro para isenção acaba trazendo impacto significativo para as operações de compra dos componentes, pois restringe a isenção às peças de alto valor agregado. Concordamos, portanto, com a alteração proposta, no sentido de reduzir o limite de valor, para permitir a aplicação da isenção também às peças de menor preço.

Também somos favoráveis à extensão dos benefícios do Reporto às empresas que prestam serviço nos portos privados, por entendermos injustificável tal distinção entre os portos públicos e os portos administrados pela iniciativa privada. Essa discriminação tributária pode, por si só, encarecer o custo das operações dos portos privados, em detrimento da saudável concorrência que deve prevalecer entre os prestadores de serviços do setor portuário.

O projeto de lei apensado também altera a Lei nº 11.033/2019 para ampliar para 2030 o prazo de aplicação dos benefícios do Reporto e incluir os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios entre os seus beneficiários.

Somos favoráveis à inclusão dos Recintos Especiais e dos Terminais de Contêineres como beneficiários do Reporto, por desempenharem atividades fundamentais para o tratamento e despacho das mercadorias que passam pelos portos brasileiros. Entendemos que a alteração proposta pelo projeto apensado levará à modernização dos equipamentos utilizados, possibilitando a melhoria dos índices de



eficiência operacional dessas atividades, com impactos benéficos em toda cadeia portuária, principalmente nas operações voltadas para o comércio exterior.

Quanto à ampliação do prazo, julgamos absolutamente salutar, tendo em vista a necessidade de consolidação da modernização dos terminais portuários e das atividades acessórias.

Parece-nos clara, portanto, a necessidade das modificações propostas na legislação para a ampliação das transformações estruturais do setor portuário brasileiro, com impactos em toda a cadeia produtiva do transporte.”

Com relação ao segundo apensado, Projeto de Lei nº 5.430, de 2019, de autoria do Deputado Da Vitória, que permite que os beneficiários do Reporto efetuem aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025, acreditamos que o seu objeto já está contido no texto primeiro apensado, PL nº 3.412, de 2019. Portanto, no mérito, merece também a nossa aprovação.

Assim, em virtude da concordância com o mérito das propostas em análise e atendendo às regras de técnica legislativa, estamos apresentando substitutivo aos projetos de lei apensados, no qual sintetizamos as modificações propostas.

Em face dos argumentos expostos, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela aprovação dos Projetos de Lei nº 4.885, de 2016; nº 3.412, de 2019; e nº 5.430, de 2019, na forma do substitutivo que apresentamos em anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219317215500>



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N° 4.885, de 2016 (E AOS APENSADOS: PL N° 3.412, de 2019; e PL N° 5.430, de 2019)

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto – de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, para incluir beneficiários no Reporto e reduzir o percentual mínimo do preço da peça de reposição em relação ao preço da máquina ou equipamento ao qual se destine, para gozo dos benefícios previstos.

Art. 2º A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

.....
 § 9º As peças de reposição citadas no *caput* deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 10% (dez por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação – DI respectiva.

.....” (NR)

“Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privado, assim como as empresas por ela contratadas para os serviços de operação, inclusive aquelas que operam com embarcações *offshore*.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
 Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219317215500>



.....” (NR)

“Art. 16. A lista dos beneficiários do Reporto, descritos no art. 15º desta Lei, fica acrescida das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, dos recintos alfandegados de zona secundária, dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), dos terminais de armazenagem e reparo de contêineres vazios e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, os quais poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2030.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219317215500>



* C D 2 1 9 3 1 7 2 1 5 5 0 0 *

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.885, DE 2016

Apensados: PL nº 3.412, de 2019, e PL nº 5.430, de 2019.

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

Autor: Deputado Leônidas Cristino

Relator: Deputado Carlos Chiodini

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

No dia 21.10.21, apresentamos, nesta Comissão, parecer pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.885, de 2016, e dos seus apensos, os Projetos de Lei nº 3.412, de 2019, e nº 5.430, de 2019, na forma de Substitutivo.

Na discussão da matéria, o Deputado Leônidas Cristino chamou a atenção para um lapso na proposta de alteração da redação do art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, constante do art. 2º do Substitutivo, uma vez que, ao tratar das empresas de dragagem, o texto faz, equivocadamente, referência à Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, quando na verdade deveria se referir à Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que revogou essa Lei.

Assim sendo, acatando a sugestão do nobre Deputado, com o objetivo de sanar a irregularidade apontada, estamos apresentando esta complementação de voto, no qual reafirmamos o nosso voto pela APROVAÇÃO,

quanto ao mérito, dos Projetos de Lei nº 4.885, de 2016; nº 3.412, de 2019; e nº 5.430, de 2019, na forma do novo Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.885, de 2016 (E AOS APENSADOS: PL Nº 3.412, de 2019; e PL Nº 5.430, de 2019)

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto – de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, para incluir beneficiários no Reporto e reduzir o percentual mínimo do preço da peça de reposição em relação ao preço da máquina ou equipamento ao qual se destine, para gozo dos benefícios previstos.

Art. 2º A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

.....
§ 9º As peças de reposição citadas no *caput* deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 10% (dez por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação – DI respectiva.

.....” (NR)

“Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privado, assim como as empresas por ela contratadas para os serviços de operação, inclusive aquelas que operam com embarcações *offshore*.

.....” (NR)

“Art. 16. A lista dos beneficiários do Reporto, descritos no

art. 15º desta Lei, fica acrescida das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 – Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária, dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), dos terminais de armazenagem e reparo de contêineres vazios e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, os quais poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2030.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.885, DE 2016

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.885/2016, do PL 3412/2019 e do PL 5430/2019, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Chiodini, que apresentou complementação de voto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Gutemberg Reis, Hugo Leal e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Christiane de Souza Yared, Denis Bezerra, Fábio Henrique, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Pastor Gil, Paulo Azi, Paulo Guedes, Paulo Vicente Caleffi, Vaidon Oliveira, Vanderlei Macris, Alencar Santana Braga, Aliel Machado, Arnaldo Jardim, Cezinha de Madureira, Daniel Trzeciak, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Juscelino Filho, Neucimar Fraga, Nicoletti, Tito, Vermelho, Vicentinho Júnior e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 3 de novembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219993743100>





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 4885, DE 2016

(APENSADOS: PL N° 3.412, DE 2019; e PL N° 5.430, DE 2019)

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto – de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, para incluir beneficiários no Reporto e reduzir o percentual mínimo do preço da peça de reposição em relação ao preço da máquina ou equipamento ao qual se destine, para gozo dos benefícios previstos.

Art. 2º A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

.....

§ 9º As peças de reposição citadas no *caput* deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 10% (dez por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação – DI



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211174878200>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

respectiva.

.....” (NR)

“Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privado, assim como as empresas por ela contratadas para os serviços de operação, inclusive aquelas que operam com embarcações *offshore*.

.....” (NR)

“Art. 16. A lista dos beneficiários do Reporto, descritos no art. 15º desta Lei, fica acrescida das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 – Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária, dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), dos terminais de armazenagem e reparo de contêineres vazios e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, os quais poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2030.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 03 de novembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211174878200>

Apresentação: 11/11/2021 14:41 - CFT
SBT-A 1 CFT => PL 4885/2016
SBT-A n.1

