



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa  
PSDB/SP

# COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

## (PL 0733/25)

## PROJETO DE LEI N° 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

## EMENDA N°

Inclua-se o artigo 149-A no Projeto de Lei nº 733, de 2025, com a seguinte redação:

“Art. 149-A. A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“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 privativo misto ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore, os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios.” (NR)

“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 2040. (NR)”



Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325  
EMC 453/2025 PL073325 => PL733/2025  
EMC n.453/2025

A standard linear barcode is positioned vertically on the left side of the page. It consists of a series of vertical black bars of varying widths on a white background.



## **JUSTIFICAÇÃO**

O REPORTO, ou Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, é um regime aduaneiro especial brasileiro criado e vigente desde 2004 para estimular investimentos na infraestrutura portuária e em setores de transporte associados.

Atualmente o regime é destinado a empresas que atuam no setor, como operadores portuários, concessionários de portos, arrendatários de instalações portuárias, empresas que exploram terminais de uso privado, concessionários de transporte ferroviário, empresas de dragagem, concessionários de recintos alfandegados de zona secundária e centros de treinamento profissional.

Basicamente, ele permite que empresas beneficiárias adquiram máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens específicos com a suspensão do pagamento de alguns tributos federais: Imposto de Importação (II); Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); Contribuição para o PIS/PASEP; e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Para usufruir da suspensão, algumas condições devem ser atendidas:

- (a) Os bens devem ser adquiridos diretamente pelo beneficiário habilitado;
- (b) Devem ser destinados ao ativo imobilizado da empresa;
- (c) Devem ser utilizados exclusivamente na execução de serviços específicos relacionados à atividade portuária ou de transporte (como carga, descarga, armazenagem, movimentação de mercadorias, dragagem, sistemas de apoio, segurança, monitoramento, treinamento, etc.);
- (d) A suspensão do Imposto de Importação (II) só se aplica a bens que não tenham similar produzido no Brasil;
- (e) O beneficiário precisa estar em dia com os tributos federais e assinar um termo de responsabilidade.



\* C D 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa  
PSDB/SP

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49,627 - PL0733/2025  
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025  
EMC n.453/2025

A suspensão dos tributos não é definitiva desde o início. Após 5 anos da compra ou importação, e desde que todas as condições do regime tenham sido cumpridas, a suspensão se converte em isenção definitiva para o II e o IPI e alíquota zero para o PIS/PASEP e a COFINS.

Existe uma lista específica de máquinas, equipamentos e bens que podem ser adquiridos sob o REPORTO, definida pelo Poder Executivo e detalhada em regulamentações como o Anexo I do Decreto nº 6.582/2008.

Em resumo, o REPORTO é um incentivo fiscal que reduz o custo de investimento em bens de capital para empresas do setor portuário e de transporte relacionado, visando modernizar e ampliar a capacidade dessas infraestruturas essenciais para o comércio exterior brasileiro. O regime está atualmente em vigor para aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro de 2028.

Um breve histórico do Reporto nos remete inicialmente à Medida Provisória nº 206, de 9 de agosto de 2004. Posteriormente, essa medida provisória foi convertida na Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que é a lei que formalmente estabeleceu o regime. O objetivo principal era (e continua sendo) incentivar a modernização e expansão da infraestrutura portuária através da desoneração tributária na aquisição de máquinas e equipamentos.

Conforme o Artigo 15 da Lei nº 11.033/2004 original, os beneficiários eram: (a) o operador portuário; (b) o concessionário de porto organizado; (c) o arrendatário de instalação portuária de uso público; e (d) a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto.

Essa lei vem passando por modificações, com vistas a ampliar o rol de beneficiários. Inicialmente, a Lei nº 11.774, de 2008, alterou o art. 15 da Lei nº 11.033/2004, incluindo o concessionário de transporte ferroviário no rol de beneficiários. Posteriormente, a regulamentação do regime, como a Instrução Normativa RFB nº 1370, de 2013, consolidou uma lista mais ampla de beneficiários, refletindo também as disposições da Lei nº 12.815/2013 (Marco





Legal dos Portos). Essa lista inclui: (a) concessionários de transporte ferroviário (Lei 11.774, de 2008); (b) empresas autorizadas a explorar instalação portuária de uso privado exclusivo (inclusive as que operam com embarcações de offshore); (c) empresas de dragagem; (d) concessionários ou permissionários de recintos alfandegados de zona secundária; e (e) centros de treinamento profissional especificados na Lei nº 12.815/2013.

O REPORTO teve sua vigência prorrogada diversas vezes desde sua criação. Originalmente previsto para terminar em 31 de dezembro de 2007, foi estendido sucessivamente para 2010, 2011, 2015 e 2023. A prorrogação mais recente ocorreu com a Lei nº 14.787, de 2023, que estendeu a aplicação do regime para aquisições realizadas até 31 de dezembro de 2028.

Este histórico demonstra a evolução do REPORTO como uma política de incentivo consolidada, adaptando-se ao longo do tempo para abranger um maior número de elos da cadeia logística associada aos portos, estendendo sua vigência para continuar fomentando investimentos no setor.

Entende-se por necessário, neste momento, estender os benefícios do Reporto aos Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios (Depots) e aos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex). Atualmente excluídas do regime, essas instalações desempenham funções críticas na cadeia logística do comércio exterior brasileiro.

Os Depots funcionam como pontos nodais na logística do contêiner: são o ponto de partida para a exportação, onde os exportadores retiram unidades vazias para estufagem de suas mercadorias, e o ponto de chegada para a importação, onde os importadores devolvem os contêineres após o esvaziamento. Seu papel de suporte abrange, portanto, toda a cadeia de importação e exportação, garantindo a disponibilidade e a condição adequada dos equipamentos de transporte.

Os Redex, por sua vez, são instalações retroportuárias autorizadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) para a realização de procedimentos de despacho aduaneiro de exportação. Os Redex agilizam





e simplificam os trâmites de exportação, atuando como um ponto de consolidação e liberação de cargas fora do ambiente portuário principal. Isso contribui para reduzir a burocracia, minimizar custos de armazenagem e aliviar o congestionamento nos portões e pátios dos portos. As atividades típicas realizadas em um REDEX incluem o recebimento de cargas de diversos exportadores, armazenagem, preparação da carga, consolidação em contêineres, unitização e, crucialmente, o processamento do desembarque aduaneiro junto à RFB. Atualmente o país conta com 41 Redex. E, de toda exportação do Porto de Santos, 40% passa pelos Redex localizados nos municípios de Santos, Guarujá e Cubatão.

A localização estratégica dessas instalações retroportuárias, muitas vezes adjacentes aos portos, destaca seu papel como interface crucial entre os terminais marítimos e o transporte terrestre. A gestão eficiente da transferência de contêineres e dos processos aduaneiros nesses locais é essencial para garantir um fluxo contínuo entre o transporte marítimo e terrestre, consolidando-os como parte integral da infraestrutura logística nacional. Contudo, enquanto terminais de zona primária, portos secos alfandegados, concessionárias de ferrovia e empresas de dragagem aumentaram sua eficiência operacional impulsionados pelo Reporto, o mesmo não aconteceu com os Depots e Redex.

Em logística, a eficiência do sistema é dada pela capacidade do elo mais ineficiente. Hoje a disparidade de custos de capital dos agentes é notória. Enquanto terminais portuários e operadores anunciam investimentos vultosos, frequentemente na casa dos bilhões de Reais (como os R\$ 10,6 bilhões previstos para Santos, R\$ 1,6 a R\$ 2,6 bilhões para um novo terminal em Suape), os Depots e Redex lutam para modernizar suas frotas e infraestruturas.

Conforme estudo da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres - ABTTC com a participação de 55 Depots, 37,7% da frota de empilhadeiras para a movimentação de contêineres utilizada nestes terminais têm mais de 15 anos



\* C D 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*



de utilização e representam um custo de manutenção médio anual de R\$ 163.560,00 por equipamento - 4 vezes mais do que um equipamento com até 5 anos de utilização. Sem acesso ao Regime, as empresas simplesmente não conseguem importar novos equipamentos. Para operar, os Depots e Redex têm adquirido equipamentos de segunda mão, com no mínimo mais de 5 anos de uso. São equipamentos que entram na operação já muito desgastados, com baixa disponibilidade de horas, alto custo de manutenção e dificuldades em peças para reposição, o que resulta em impacto negativo na produtividade destas atividades.

Para reverter esse quadro e reduzir o hiato de eficiência entre o porto e seus parceiros, os Depots e Redex demandam investimentos em empilhadeiras de pequeno e grande portes (NCM 8427.20.10) e empilhadeiras tipo “Reach Stacker” (NCM 8426.4190), para que possam acompanhar a performance na movimentação registradas pelos operadores portuários e ansiada pelos exportadores nacionais.

A ausência do benefício resulta em um custo adicional de quase US\$90.000 para importar um único Reach Stacker, representando um acréscimo de mais de 19% sobre o custo que um beneficiário do regime teria. Essa diferença substancial constitui uma barreira significativa ao investimento para Depots e Redex, dificultando a renovação e expansão de suas frotas de equipamentos essenciais. A inclusão no Reporto tornaria esses investimentos mais viáveis financeiramente.

Além disso, é fato notório que a maioria dos Depots e Redex operam com apenas uma Reach Stacker. Uma única máquina, especialmente se mais antiga, pode criar gargalos, limitar a capacidade em horários de pico e tornar a operação vulnerável a paradas para manutenção. A adição de um segundo Reach Stacker moderno, embora não necessariamente sobre a média de movimentação horária total (devido a outros fatores como fluxo de caminhões nos portões, espaço de pátio, etc.), permite: (a) o aumento substancial da capacidade de pico: a habilidade de processar mais contêineres por hora durante períodos de alta demanda; (b) a redução de tempos de espera



\* C D 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*



internos: contêineres e caminhões aguardam menos pela disponibilidade do equipamento; (c) operações simultâneas capazes de realizar recebimentos e expedições ao mesmo tempo, ou atender diferentes áreas do pátio concorrentemente; (d) redundância operacional garantindo a continuidade das operações durante manutenções preventivas ou corretivas de um dos equipamentos; e (e) potencial redução no tempo de ciclo dos caminhões (turnaround time) dentro da instalação.

De modo conservador, haveria um aumento estimado entre 50% e 80% na capacidade de movimentação em horários de pico. Dobrar o principal equipamento de manuseio tem o potencial de aumentar significativamente a capacidade. Se a Reach Stacker única era um gargalo severo, um aumento na faixa de 50% ou mais na taxa de transferência pode ser alcançável, especialmente considerando a maior eficiência potencial da nova máquina. Isso irá variar de terminal para terminal, que podem ter outros gargalos operacionais e que todos os outros processos podem ou não acompanhar a capacidade adicional. Mas, em linhas gerais o número é factível, considerando que apenas a reposição de uma Reach Stacker antiga por uma nova conseguiria acrescentar de 10 a 23% de eficiência operacional.

Além disso, estudos indicam que o tempo de permanência de caminhões em Depots e Redex podem ser otimizados de 30 a 50% apenas com a mudança de processos, como o agendamento de caminhões. De modo conservador, e em linha com os estudos internacionais sobre o tema, projeta-se uma redução significativa (estimada em 20-30%) no tempo médio de permanência dos caminhões dentro da instalação, como resultado da maior disponibilidade e agilidade de Reach Stacker."

O tempo de permanência impacta diretamente no preço do frete, e inclui a espera nos portões, deslocamento interno, espera por equipamento, manuseio (içamento/descida pela Reach Stacker) e saída. Com duas Reach Stackers, o tempo que um caminhão espera pela disponibilidade de uma máquina para carregá-lo ou descarregá-lo deve diminuir significativamente, especialmente durante picos de demanda. O novo equipamento pode



\* C D 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*



executar a operação de içamento/descida mais rapidamente que a antiga, reduzindo ligeiramente o componente de tempo de manuseio para os caminhões atendidos por ela. Por fim, com duas máquinas, a taxa geral de atendimento de caminhões pode aumentar, potencialmente reduzindo o tamanho das filas e o tempo de espera associado.

Além disso, o investimento na expansão e modernização das frotas de Reach Stackers, incentivado pela extensão do REPORTO, tem potencial para gerar novos postos de trabalho diretos e indiretos. Cada Reach Stacker requer um operador qualificado por turno de trabalho. Considerando operações em múltiplos turnos (2 a 3 por dia) para maximizar a utilização do ativo, a adição de cada nova máquina criaria, em média, de 2,5 empregos diretos de operação.

O aumento da capacidade e eficiência dos Depots e Redex pode estimular a criação de empregos em outras partes da cadeia logística. Isso inclui atividades como transporte rodoviário (mais motoristas para atender ao fluxo crescente), coordenação logística, serviços de despachantes aduaneiros, e potencialmente na cadeia de suprimentos de peças e serviços para os equipamentos. Assumindo um multiplicador de 1,5 emprego indireto por direto, apenas a aquisição de 150 Reach Stackers teria o potencial de gerar 375 empregos diretos e 562 indiretos.

A ABTTC estima que as empresas reunidas nos dois segmentos têm potencial de investir R\$276,7 milhões nos próximos 5 anos (cenário base 2020-2025), com enormes ganhos. A título de exemplo, a modernização da frota diminuirá em aproximadamente 70% a emissão de carbono, contribuindo para os objetivos de neutralidade até 2050, e reduzirá em até 97% a emissão de particulados e de óxido de nitrogênio em comparação com os equipamentos da década de 90 - ainda utilizados em grande escala na atividade retroportuária.

É importante notar que a exclusão dos Depots e Redex do Reporto não tem gerado para o Estado absolutamente nenhuma receita dos tributos por ele





suspensos (essas instalações não estão importando esses equipamentos). Ou seja, a inserção dos Redex e Depots no rol de beneficiários do Reporto não tem nenhum efeito de caixa, e não implicará necessidade de desoneração adicional à já estimada para este programa na peça orçamentária aprovada no Congresso Nacional. Por outro lado, essa exclusão tem gerado uma grande perda de produtividade que prejudica não apenas os exportadores e importadores brasileiros, como prejudica o atingimento dos benefícios almejados pela concessão de Reporto para os demais agentes atuantes no comércio exterior.

A falta de modernização em Depots e Redex, parcialmente atribuível à sua exclusão do REPORTO, atua como um freio sistêmico. Mesmo com portos altamente eficientes, os gargalos nesses pontos intermediários críticos limitam a competitividade geral do comércio exterior brasileiro e elevam os custos de importação e exportação. A modernização dessas instalações não é, portanto, um benefício isolado, mas uma necessidade para otimizar todo o sistema logístico.

A extensão do Reporto até 2040, por sua vez, consiste em fato notório de que os portos e ferrovias são estruturas essenciais para a corrente de comércio internacional. Inobstante, existe um forte déficit geral de investimento na infraestrutura de transportes no Brasil, com o investimento atual (cerca de 0,38% do PIB) sendo muito inferior ao necessário (estimado em 1,96%). Esse hiato de investimentos ocasiona custos logísticos da ordem de 15,4% do PIB, significativamente mais altos que nos países da organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que se situam no intervalo de 8% a 10% do PIB, segundo o Banco Mundial.

A dificuldade de acesso a capital para modernização, sem os incentivos fiscais do REPORTO, é apontada como um obstáculo para que muitas instalações invistam em equipamentos mais eficientes e ambientalmente adequados, como guindastes modernos e sistemas avançados. Isso sugere que, embora investimentos notáveis ocorram, pode haver uma necessidade sistêmica de incentivos para impulsionar a modernização em todo o setor



\* C D 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*



portuário, retroportuário e ferroviário, garantindo que ele acompanhe o crescimento do volume de comércio e as demandas por maior eficiência. Não sem razão a manutenção e o fortalecimento do Reporto contam com o apoio de entidades representativas do setor, como a CNI, CNT, ABRATEC, ABTL, ABTP, ABTRA, ATP, FENOP, ABIFER e ANTF.

Os esforços públicos para superação do hiato de investimentos são significativos. Estimativas do setor privado aponta que o setor Em recente diagnóstico sobre os portos brasileiros, aponta-se que apenas o setor portuário recebeu R\$ 42,7 bilhões de investimentos nos últimos 6 anos, dos quais R\$ 37,5 bilhões correspondem a 109 novos contratos e R\$ 5,02 bilhões a 18 ampliações. Ainda, há projeção de cerca de R\$6,89 bilhões em anúncios públicos já realizados. No mesmo período, ocorreram 25 leilões para arrendamentos portuários, responsáveis por investimentos da ordem de R\$3,87 bilhões. Estimam-se mais R\$ 30 bilhões de investimentos, sendo R\$7 bilhões em 42 novos anúncios públicos para TUP e R\$23 bilhões em mais de 17 novos arrendamentos, além das expansões previstas em instalações já em funcionamento.

Em contrapartida, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) estima que a renúncia fiscal anual do Reporto seja da ordem de R\$ 200 milhões, um valor que representaria apenas 0,07% do total dos incentivos fiscais federais. A renúncia fiscal é ínfima diante dos benefícios e investimentos associados, especialmente no cenário de carência de infraestrutura de transportes vivenciada pelo Brasil.

Ocorre que os contratos e investimentos em infraestrutura além de serem capital intensivo (demandam investimentos massivos), são também fortemente caracterizados como de longo prazo (perfazendo 50, 60, 70 anos). A implantação física de novos terminais portuários, obras de dragagem de aprofundamento, construção de novos trechos ferroviários ou pátios intermodais é um processo que demanda tipicamente de 3 a 5 anos, ou mais, dependendo da escala e complexidade.



\* C D 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*



O prazo de expiração do Reporto em 2028 cria uma desconexão fundamental com esses ciclos de vida e horizontes contratuais. Um investidor que assume hoje uma concessão ferroviária válida até 2058 ou um arrendamento portuário de 25 anos enfrenta a perspectiva real de perder o principal incentivo fiscal para a aquisição de equipamentos críticos (locomotivas, vagões, guindastes, etc.) apenas alguns anos após o início do contrato. Essa incerteza fiscal: (a) complica a modelagem financeira e a avaliação de risco dos projetos; (b) pode aumentar o custo de capital, tornando projetos viáveis em condições estáveis parecerem menos atrativos ou inviáveis; (c) dificulta o compromisso com investimentos de longo prazo exigidos nos contratos de concessão/arrendamento; e (d) desincentiva a modernização contínua, pois o benefício pode não estar disponível para equipamentos adquiridos em fases posteriores do projeto.

A regra de conversão da suspensão em isenção/alíquota zero após 5 anos, embora importante, não resolve o problema fundamental do prazo final do regime. Pelo contrário, ela pode agravar o risco para investimentos feitos nos anos que antecedem 2028, pois a expiração do regime antes do cumprimento do quinquênio pode levar à cobrança retroativa dos tributos suspensos, acrescidos de penalidades. A extensão para 2040 eliminaria essa incerteza para a vasta maioria dos investimentos planejados e em curso.

A prorrogação do Reporto até 2040 guarda isonomia com a prorrogação do Repetro - regime especial aplicável às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos (Lei 13.586, de 2017) - e está em perfeita linha com os propósitos da Reforma Tributária de desonerasar investimentos e exportações brasileiras.

Por sua vez, o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, "h", e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT



\* C D 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*



prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

As Leis de Diretrizes Orçamentárias - LDO anuais trazem recorrentemente a determinação de que as proposições legislativas e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, devam estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação, que, no caso da LDO de 2025, se mostra no art. 129.

No caso em tela, no entanto, conforme se depreende da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, como se trata de benefício tributário já concedido há muitos anos e que não está sendo considerado nas estimativas de receita atuais que fundamentam a elaboração do orçamento anual, bem como ao fato de que, nos anexos do Projeto de Lei nº 4, de 2023-CN, não há referência a que em suas estimativas de receita haja consideração de término dos benefícios do REPORTO, não vemos óbice à sua prorrogação e a inserção de novos beneficiários haja vista que estes setores (REDEX e DEPOT) adquirem preponderantemente equipamentos de segunda mão, já utilizados por empresas beneficiárias de REPORTO.

Ademais, a magnitude de tal benefício, aqui em análise, se mostra irrelevante no universo de arrecadação federal. Nele há suspensão da





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa  
PSDB/SP

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49,627 - PL073325  
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025  
**EMC n.453/2025**

exigibilidade de tributos, e vale ressaltar que, sobretudo quanto ao IPI, que possui natureza extrafiscal, cujo intuito de sua existência é precípua mente a de atender as demandas do desenvolvimento nacional, tanto para proteger a indústria nacional como para viabilizar investimentos, neste caso, de necessária importação de equipamentos ou de suas peças essenciais à manutenção do fluxo físico do comércio exterior da nação no âmbito dos portos, não deve haver empecilho à aprovação da matéria, eis que sua suspensão e posterior isenção cumpre o objetivo de sua existência no arcabouço jurídico-tributário nacional.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

**Deputado Paulo Alexandre Barbosa  
(PSDB/SP)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa



\* C D 2 2 5 4 2 7 7 4 5 2 3 0 0 \*