

EMENDA Nº

(à MP nº 412, de 2007)

Inclua-se o seguinte Art. 7º na MP 412/2007, renumerando-se os demais:

Art. 7º - Os artigos 13, 14 e 15 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. Fica instituído o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, Aeroportuária, de navegação aérea ou aquática - REPORTO, nos termos desta Lei. (NR)

Art. 14. As vendas de máquinas, equipamentos, embarcações, aeronaves 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 ou aeroportos e na execução de serviços de carga, descarga, transporte e movimentação de mercadorias, 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)

§1º.....

§2º.....

§3º.....

§4º.....

§5º.....

§6º.....



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 07/10/2007 às 16:00
Franco [Signature] /Matr.:

I -

.....
.....

II -

.....
.....

§7º.....

.....

Art. 15. São beneficiários do REPORTO o operador portuário e aeroviário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público e a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo ou de uso misto, e empresas de navegação marítimas e de interior. (NR)

Parágrafo

Único.....”

JUSTIFICAÇÃO

A instituição do REPORTO, constantes dos arts. 12 a 15, da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, destina-se a criar condições para a melhoria da infra-estrutura portuária brasileira, objetivando atribuir modernidade a um setor fundamental para o crescimento do comércio exterior nacional, inclusive com reduções de custos operacionais para aqueles que atuam nesse comércio. Nesse sentido, propõe-se a suspensão do Imposto de Importação (II), do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), nos fornecimentos de máquinas, equipamentos e outros bens, no mercado interno a beneficiários do REPORTO, ou na sua importação por esses, desde que destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva em portos na execução de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias.

Na verdade existe um aumento em todo sistema de exportação, sendo o portuário e também o aeroviário, resultado do sucesso das exportações nacionais. Para se ter uma noção do crescimento de



nosso comércio, as exportações nacionais em 2004 atingiram o valor de US\$ 96 bilhões, passando no ano de 2007 para US\$ 160 bilhões, ou seja, um aumento de cerca de 70% nas exportações. A estimativa para os próximos 4 anos é de que as vendas para o mercado exterior cresça mais 50%. Tal situação vai exigir mais competência e dinamismo da infra-estrutura para as exportações.

A inclusão de empresas e navegação visa a melhorar a competitividade da frota mercante nacional. A marinha mercante brasileira compete com navios estrangeiros menos onerados por cargas tributárias. Um navio de bandeira estrangeira apresenta custo operacional significativamente menor que o de um navio que opera sob a bandeira brasileira. Daí a pouca atratividade que o setor apresenta, resultando em pouquíssimos novos investimentos e praticamente nenhuma renovação da frota atual. Atualmente, o Brasil possui 172 embarcações, contra 480 da Argentina e 5.289 dos EUA.

Os altos custos tributários atingem, ainda, os investimentos em instalações fixas e equipamentos para as operações dos portos. Nos países que servem de referência nas questões portuárias e de cabotagem existem incentivos que favorecem o crescimento, manutenção e operação do setor. A isenção tributária adotada facilita a implantação, ampliação e modernização dos sistemas, com bons resultados em termos de redução de custos operacionais.

Estas características da frota mercante brasileira afetam significativamente a competitividade da armação nacional, especialmente no caso da navegação de cabotagem. Como exemplo, os fretes entre Rosário/Argentina e Recife/Brasil, com aproximadamente 5.200 km de distância, entre países diferentes e de longo curso, custa menos do que o frete Paranaguá/Recife, cujo percurso é de 2.800 quilômetros.

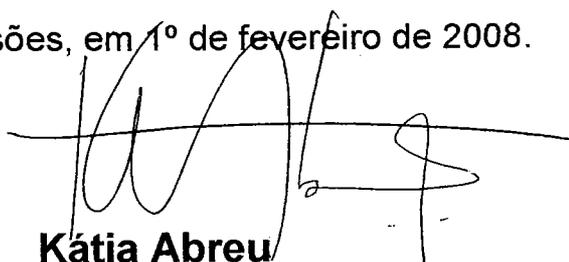
O alto preço dos fretes de cabotagem é uma das razões pela qual o trigo, o milho e o arroz produzidos no sul do País não conseguem competir com o produto importado nos mercados da região Nordeste. Ora obrigando a concessão de subsídios governamentais, ora obrigando a exportação em detrimento do abastecimento interno.

O modal tem grande valor estratégico para o Brasil. A viabilidade competitiva do transporte aquaviário possibilitará a transferência de um grande volume de cargas que hoje transitam pelas rodovias, reduzindo inclusive o custo de manutenção das vias terrestres.



Por todos estes motivos, a emenda proposta visa a incluir também como possíveis beneficiários do Reporto os operadores aeroportuários e as empresas de navegação. Sob a justificativa de entender a necessidade da melhora da competitividade nos custos de exportação todo um sistema de transporte.

Sala das Sessões, em 1º de fevereiro de 2008.



Kátia Abreu

