

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.128, DE 2011

Revoga o § 9º do art. 14 da 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.

Autor: Deputado ALBERTO MOURÃO

Relator: Deputado RONALDO BENEDET

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 2.128, de 2011, proposto pelo deputado Alberto Mourão. A iniciativa revoga o § 9º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 2004, que instituiu o REPORTO. Tal dispositivo veda a suspensão de tributos federais na aquisição ou importação de peça de reposição cujo valor aduaneiro seja inferior a 20% do valor da máquina ou equipamento para o qual se destina. Paralelamente, o projeto acrescenta o § 13 ao mencionado art. 14, com o objetivo de dispor que, no caso da aquisição ou importação de peça de valor correspondente a menos de 20% do valor da máquina ou equipamento para o qual se destina, pode o Poder Executivo estabelecer obrigações acessórias, a fim de conceder a suspensão de tributos.

Na justificção, o autor argumenta que a manutenção de máquinas e equipamentos nos portos é atividade cotidiana, que com frequência depende da troca de peças pouco valiosas, embora muitas vezes essas peças sejam fundamentais para o funcionamento daqueles bens. Alega que a limitação imposta pelo § 9º do art. 14 não ajuda a preservação e a melhoria da estrutura portuária.

Não foram apresentadas emendas à iniciativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, há que se avaliar se faz sentido discutir qualquer tipo de alteração no Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO, em face de se aproximar a data prevista de sua extinção – 31 de dezembro de 2011, segundo a Lei nº 11.726, de 2008.

Embora esse exercício possa, de fato, vir a se mostrar inócuo, dado o andamento natural do processo legislativo, não creio que valha a pena apostar na hipótese de que o REPORTO seja realmente interrompido no fim deste ano. Há diversas sinalizações políticas em sentido contrário, que se fundamentam, certamente, na eficácia comprovada do incentivo: avalia a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público – ABRATEC – que apenas seus associados, afora outros agentes beneficiados pelo REPORTO, investiram quase 500 milhões de dólares, entre 2004 e 2010.

Tendo em conta que o REPORTO deverá ser prorrogado, vou à iniciativa, propriamente dita.

Em que pesem os recentes investimentos realizados pela iniciativa privada nos portos e terminais, não resta dúvida de que ainda remanescem problemas relacionados tanto à qualidade como à quantidade dos equipamentos disponíveis. Não se pode ignorar, portanto, que mais recursos precisam ser despendidos na aquisição e na manutenção de bens portuários, para não mencionar outras tantas providências que precisam ser tomadas para incentivar a operação eficiente dos portos.

Nesse contexto, a limitação imposta na lei à aquisição privilegiada de peças e material de reposição para equipamentos portuários, mediante benefício fiscal, é decerto um entrave para a plena consecução do programa de modernização dos portos. Impedir que se aplique benefício à compra de peça cujo valor seja inferior a vinte por cento do valor da máquina

ou equipamento para o qual se destina é tornar desnecessariamente custoso o trabalho de manutenção da infraestrutura portuária. Duas consequências ruins podem vir dessa regra de corte: primeiro, há um incentivo para o empresário retardar investimentos, à espera de que componentes mais caros (acima do corte de 20%) se desgastem (itens desses componentes que deveriam ser substituídos em menor prazo podem ser usados além da conta ou ser trocados por outros de menor qualidade); segundo, cria-se espaço para manipulação de preços em documentos que atestam a compra, posto que o adquirente percebe que produtos próximos da margem de corte poderiam sofrer redução de preço de 25% a 30% se abrangidos pelo benefício tributário.

Os efeitos negativos da manutenção do piso de 20% em relação ao preço da máquina ou do equipamento a ser consertado, para as peças de reposição, são ainda mais substantivos em face da recente extensão do REPORTO – Lei nº 11.726/08, que hoje atinge atividades como o transporte ferroviário, a dragagem de portos e de vias aquáticas e o armazenamento de cargas alfandegadas em zona secundária.

Não há, assim, do ponto de vista do setor de transportes, razão que justifique a limitação hoje contida na lei. Ela se presta, como dito anteriormente, a embaraçar investimentos, reduzindo a produtividade nos portos e, em última instância, a competitividade da economia brasileira.

Isso posto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.128, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado **RONALDO BENEDET**
Relator