



CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 07/02/2012 às 17:46
<i>[Assinatura]</i> /Matr.: 47263

MPV 556

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/2012	proposição Medida Provisória nº.556, de 23 de dezembro de 2011
autor Deputado Alex Canziani <i>RB/PR</i>	nº do prontuário 445
1 ☐ Supressiva 2. ☒ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4 ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global	
Páginas 2	Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 1º Dê a seguinte redação ao artigo 2º, da Medida Provisória 556, de 23 de dezembro de 2011:

Art. 2º Os artigos 13, 14, 15 e 16 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, Ferroviária e Aeroportuária e da Logística de Transportes Aquaviário, Ferroviário, Dutoviário e respectivas empresas de apoio – RELOG, nos termos desta Lei. (NR)

Art. 14 As vendas de máquinas, equipamentos, aparelhos, material rodante, componentes, ferramentas, peças para reposição e outros bens novos, no mercado interno, ou a sua importação, quando adquiridos ou importados por beneficiário do RELOG e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na fabricação, montagem e recuperação dos bens referidos no §7º deste artigo e na execução de serviços de carga, descarga, movimentação e armazenagem de mercadorias em ferrovias, em instalações ferroviárias, em portos, em aeroportos e em sistemas de dutos, 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.

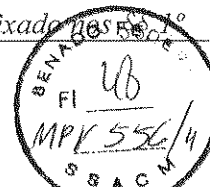
§ 1º

§ 2º

§ 3º

§ 4º A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas, equipamentos, material rodante, componentes, ferramentas, peças para reposição e outros bens novos.

§ 5º A transferência, a qualquer título, dos bens adquiridos no mercado interno ou importados mediante aplicação do RELOG, dentro do prazo fixado nos §§ 1º

R.

e 2º deste artigo, deverá ser precedida de autorização da Secretaria da Receita Federal do Brasil 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 do Brasil, a pessoa jurídica também enquadrada no RELOG será efetivada com dispensa da cobrança dos tributos suspensos, desde que formalize novo termo de responsabilidade a que se refere o § 3º deste artigo, com efeitos a partir do momento de ocorrência dos respectivos fatos geradores.

§ 7º A Câmara de Comércio Exterior-CAMEX relacionará, no prazo de até noventa dias, as máquinas, equipamentos, material rodante, componentes, ferramentas, peças para reposição e outros bens objetos da suspensão referida no caput deste artigo." (NR)

§ 8º-. Os veículos adquiridos com o benefício do Reporto deverão receber identificação visual externa a ser definida pela Secretaria Especial de Portos.

§ 9º-. 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 § 8º 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.

§ 10º-. A aplicação da multa prevista no § 9º deste artigo não prejudica a exigência dos tributos suspensos, de outras penalidades cabíveis, bem como dos acréscimos legais

Art. 15 São beneficiários do RELOG as pessoas jurídicas:

I – Operadoras portuárias, aeroportuárias, ferroviárias, dutoviárias e as respectivas empresas de apoio, e as empresas concessionárias de aeroportos federais, estaduais, e municipais.

II - Concessionárias de porto organizado;

III - Arrendatárias de instalação portuária de uso público;

IV - Autorizadas a explorar instalação portuária privativa de uso exclusivo e instalação portuária privativa de uso misto;

V – Estaleiros de construção naval;

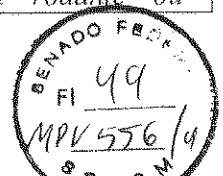
VI – Autorizadas a transportar mercadorias por via aquaviária;

VII – Encarregadas da construção, manutenção, ou exploração de ferrovias;

VIII – Autorizadas a transportar mercadorias por meio de dutos ou sistemas assemelhados;

IX – Proprietárias de máquinas, equipamentos, material rodante ou

P



componentes, a serem utilizados exclusivamente no transporte de carga própria por ferrovia pelas Pessoas Jurídicas referidas no item I deste artigo.

X – Proprietárias de máquinas, equipamentos ou componentes, a serem utilizados exclusivamente no transporte de carga própria por duto pelas Pessoas Jurídicas referidas no item VIII deste artigo.

XI – Locadoras ou arrendadoras dos bens referidos no § 7º do artigo 14.

XII – As empresas de dragagem em rios, lagos, mares, baías e canais;

XIII – Os recintos alfandegados de zona secundária;

XIV – Os centros de treinamento profissional instituídos pelos CAPs (Conselhos de Autoridade Portuária)

§ 1º. A Secretaria da Receita Federal do Brasil estabelecerá os requisitos e os procedimentos para habilitação dos beneficiários ao RELOG.

§ 2º. A habilitação será concedida a título precário, podendo ser suspensa ou cancelada a qualquer tempo, nos casos de descumprimento das normas estabelecidas para o Regime.” (NR)

Art. 16 Fica suspensa a exigência da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins e da Cofins-Importação, prevista no artigo 4º Inciso II da Lei 9.178 de 27 de Novembro de 1998 e posteriormente modificada pela Lei 10.865 de 2004, no caso de venda ou de importação, quando destinados à navegação de cabotagem, a navegação fluvial e de apoio portuário e marítimo, ou ao transporte ferroviário de cargas, para a pessoa jurídica previamente habilitada ao RELOG, nos termos e condições a serem fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, de:

I - óleo combustível, tipo bunker, MF - Marine Fuel, classificado no código 2710.19.22;

II - óleo combustível, tipo bunker, MGO - Marine Gas Oil, classificado no código 2710.19.21; e

III - óleo combustível, tipo bunker, ODM - Óleo Diesel Marítimo, classificado no código 2710.19.21.

IV – óleo diesel ferroviário, tipo Interior, com concentração de no máximo 1800 partes por milhão de enxofre, o que corresponde a 0,18%, e com aplicação de corante vermelho, classificado no código 2710.19.xx

§ 1º A pessoa jurídica habilitada ao RELOG que não destinar os produtos referidos nos incisos do caput deste artigo à navegação de cabotagem, ou transporte fluvial, ou de apoio portuário e marítimo, ou ao transporte ferroviário de cargas, fica obrigada a recolher as contribuições não pagas em função da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação - DI, na condição de:

P



I - contribuinte, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e à Cofins-Importação;

II - responsável, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep e à Cofins.

§ 2º Na hipótese de não ser efetuado o recolhimento na forma do § 1º deste artigo, caberá lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o caput do art. 44 da Lei no 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

§ 3º Nas notas fiscais relativas à venda de que trata o caput deste artigo deverá constar a expressão "Venda de óleo combustível, tipo bunker, ou tipo Interior, efetuada com Suspensão de PIS/Cofins", com a especificação do dispositivo legal correspondente e do código fiscal do produto.

Art. 17 O RELOG aplica-se às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2015.(NR)"

Art. 2º Dê a seguinte redação ao artigo 3º, da Medida Provisória 556, de 23 de dezembro de 2011:

Art. 3º A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

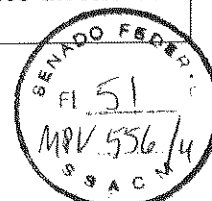
"Art. 15-A O controle dos bens beneficiados pelo RELOG poderá ser efetuado mediante processo informatizado, com base em software desenvolvido pelo beneficiário que possibilite a interligação com os sistemas informatizados de controle da Secretaria da Receita Federal do Brasil, a quem caberá homologar o aplicativo e a interface de comunicação.

Parágrafo único. O beneficiário do Regime deverá assegurar o livre acesso da Secretaria da Receita Federal do Brasil à base informatizada de que trata o caput deste artigo." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O excepcional crescimento do comércio exterior brasileiro dos últimos anos trouxe à tona as enormes deficiências da infraestrutura logística brasileira. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em conjunto com o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), criaram as condições para a retomada dos investimentos em logística, em especial de investimentos privados, dado o esgotamento do modelo anterior baseado em investimentos públicos.

Dentre as limitações da infraestrutura nacional, destaca-se a logística de transportes. A intensificação da demanda por transporte de carga, ademais da saturação das vias de transporte terrestre e da consequente elevação de seus custos, ameaça o aumento das exportações, reduzindo a competitividade dos produtos brasileiros, tanto no mercado externo quanto no mercado doméstico. Os custos de transporte das mercadorias das regiões produtoras até os portos de embarque para o exterior já representam percentuais que variam de 20% a 50% do preço final do produto exportado, o que corresponde ao dobro ou triplo dos custos incorridos por nossos principais concorrentes externos.



Para permitir a continuidade do crescimento do comércio exterior, do emprego e da renda nacional, faz-se mister a adoção de medidas que estimulem o investimento privado em alternativas mais racionais e econômicas para o escoamento da produção brasileira.

A ampliação e diversificação da malha de transporte contribuirá para a redução dos custos logísticos e para a desconcentração do fluxo de carga nos eixos de maior movimento, diminuindo a pressão sobre as rodovias nacionais. O incremento da produção e do consumo de mercadorias, particularmente combustíveis, minérios, grãos, e biocombustíveis, fornecem as condições para o uso de ferrovias, hidrovias, e dutovias, como forma de transporte alternativo apropriada para as características físicas e geográficas do território nacional.

A partir da desestatização das ferrovias brasileiras, realizada entre 1997 e 2006, as concessionárias ferroviárias investiram R\$ 11,8 bilhões. Ainda assim, tais investimentos se mostraram insuficientes, não apenas para recuperar e ampliar a malha ferroviária nacional, como também para modernizar a já existente, a qual se mostra de modo geral defasada e concentrada geograficamente, não atendendo às áreas hoje incorporadas pela expansão da fronteira agrícola. Atualmente dispomos de menos de 29.000 km de ferrovias, as quais transportam aproximadamente 25% da carga movimentada no Brasil, contra 56% transportados por rodovias.

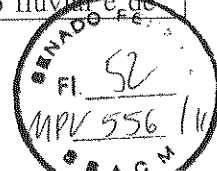
Cabe destacar ainda que o estímulo aos modais logísticos prioritários, ferrovias, hidrovias, e dutovias, deverá irradiar significativo ganho sistêmico de competitividade de forma horizontal a dezenas de setores produtivos da economia brasileira, gerando milhões de novos empregos e incrementando as exportações brasileiras. Além disso, este estímulo proporcionará também a gradual substituição do transporte rodoviário, reduzindo a emissão de gases poluentes na atmosfera, descongestionamento de estradas e portos, e redução dos custos de manutenção de rodovias federais, estaduais, e de concessionárias privadas.

A presente proposta justifica-se não apenas pela necessidade de se estimular investimentos no interior do país, como também para aumentar a participação dos demais modais na matriz de transporte brasileira. O regime tributário terá papel complementar ao do PAC e beneficiará o transporte de mercadorias a partir do interior do território nacional. Além disso, também a ampliação do transporte aéreo atenderá ao aumento da demanda de setores não tradicionais, como os de maior valor agregado, os quais também já evidenciam o iminente estrangulamento da capacidade de escoamento dos bens produzidos e/ou destinados ao exterior.

Com o objetivo, portanto, de se ampliar os investimentos em transportes, a presente emenda propõe a criação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, Ferroviária e Aeroportuária e da Logística de Transportes Aquaviário, Ferroviário e Dutoviário – RELOG, como sucedâneo aprimorado do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO), em vigor desde 2004.

O RELOG prevê a suspensão do II, IPI, PIS/PASEP e COFINS para a aquisição de máquinas, equipamentos, ferramentas, peças para reposição e outros bens a serem utilizados nos setores mencionados, de forma a se reduzir substancialmente os custos dos investimentos no setor, bem como a exigência da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins e da Cofins-Importação, no caso de venda ou de importação de óleo combustível, quando destinados à navegação de cabotagem, a navegação fluvial e de

P.



apoio portuário e marítimo, ou ao transporte ferroviário de cargas, para a pessoa jurídica previamente habilitada ao RELOG.

A proposta de instituição do RELOG não apresenta restrições decorrentes da Lei de Responsabilidade Fiscal, seja pelo fato de o II e o IPI estarem ressalvados neste diploma legal, seja pelo fato de que, no caso das contribuições, a redução a zero de suas alíquotas não implica renúncia fiscal, mas mero diferimento por não gerar crédito para o adquirente.

Tais medidas se revestem de caráter de relevância e urgência porque é mister a realização de novos investimentos na infraestrutura de transportes, bem como o incremento da competitividade dos modais logísticos prioritários, tais como ferrovias, hidrovias, e dutovias, de modo a fazer frente ao continuado crescimento do comércio exterior.

PARLAMENTAR

