



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO

Nº 10 DE 2008

(Proveniente da Medida Provisória nº 412, de 2007)

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.

**ESTE AVULSO CONTÉM OS SEGUINTE
DOCUMENTOS:**

	Pág.
- Autógrafo do Projeto de Lei de Conversão	02
- Medida Provisória original	06
- Mensagem do Presidente da República nº 1.046, de 2007	07
- Exposição de Motivos nº 198/2007, do Ministro de Estado da Fazenda	08
- Ofício nº 100/2008, da Câmara dos Deputados, encaminhando a matéria ao Senado	09
- Calendário de tramitação da Medida Provisória	10
- Emendas apresentadas perante a Comissão Mista	11
- Nota Técnica s/nº /2008, da Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal	33
- Parecer sobre a Medida Provisória, em substituição à Comissão Mista, proferido no Plenário da Câmara dos Deputados – Relator: Deputado Márcio França (Bloco/PSB-SP)	35
- Folha de sinopse de tramitação da matéria na Câmara dos Deputados	57
- Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 12, de 2008, prorrogando a vigência da Medida Provisória	62
- Legislação citada	63

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 10, DE 2008

(Proveniente da Medida Provisória nº 412, de 2007)

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 CONGRESSO NACIONAL decreta:

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 imobilizado 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 O § 4º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14.
.....
§ 4º A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas, equipamentos e outros bens que não possuam similar nacional, mediante critérios, gerais ou específicos, definidos pela Secretaria Especial de Portos, aplicados exclusivamente ao Reporto, para julgamento da similaridade, à vista das condições de oferta do produto nacional e observadas as seguintes normas básicas:

I - preço não superior em moeda brasileira corrente do similar estrangeiro, calculado com base no preço normal do bem, bem como dos tributos que incidem sobre a importação e de outros encargos de efetivo equivalente;

II - pronta entrega do equipamento ou em prazo equivalente ao tempo médio de importação a ser definido pela Secretaria Especial de Portos, no caso do Reporto, de que trata esta Lei;

III - qualidade equivalente e especificações adequadas;

IV - quando o fornecedor nacional não dispuser do produto para pronta entrega, deverá apresentar à Secretaria Especial de Portos, no caso do Reporto, de que trata esta Lei, comprovação de que tem capacidade econômico-financeira de produzir o bem em questão, bem como comprovar condições técnicas atestadas pela Secretaria Especial de Portos e pela Secretaria de Comércio Exterior - SECEX de capacidade de fabricação do similar nacional no prazo médio de importação;

V - na hipótese de descumprimento do prazo de entrega referido no inciso IV deste parágrafo, ficam os compradores autorizados a importar o mesmo produto com os benefícios fiscais do Reporto.

..... "(NR)

Art. 3º O art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 8º, 9º, 10 e 11:

"Art. 14.

.....

§ 8º As peças de reposição citadas no caput deste artigo deverão ter seu valor aduanei-

ro 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.

§ 9º Os veículos adquiridos com o benefício do Reporto deverão receber identificação visual externa a ser definida pela Secretaria Especial de Portos.

§ 10. 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 § 9º 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.

§ 11. A aplicação da multa prevista no § 10 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 O inciso II do caput do art. 2º da Lei 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido das seguintes alíneas a e b:

"Art. 2º

.....

II -

a) é obrigatória a previsão do projeto executivo de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição, no momento da aprovação de projetos de construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou parcialmente navegáveis;

b) as empresas de construção de eclusas são consideradas beneficiárias do Reporto, de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004;

..... "(NR)

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

MEDIDA PROVISÓRIA ORIGINAL Nº 412, DE 2007

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.

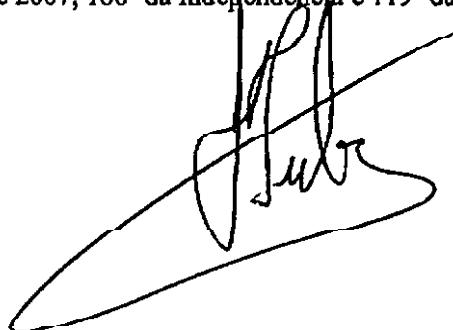
O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 16. O REPORTO aplica-se às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2010." (NR)

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, **31** de dezembro de 2007; 186º da Independência e 119º da República.



Mensagem nº 1.046, de 2007.

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº **412**, de **31** de dezembro de 2007, que “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”.

Brasília, **31** de dezembro de 2007.



EM nº 198/2007 - MF

Brasília, 28 de dezembro de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência proposta de Medida Provisória que dispõe sobre medidas tributárias destinadas a dar continuidade aos investimentos de infra-estrutura portuária brasileira.

2. Tendo em vista que o prazo de vigência 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, expira em 31 de dezembro de 2007, o art. 1º contempla proposta de prorrogação para até 31 de dezembro de 2010, como forma de dar continuidade aos investimentos que estão sendo implementados no âmbito da infra-estrutura portuária brasileira.

3. Em relação à Lei de Responsabilidade Fiscal, cabe esclarecer que a renúncia de receitas em cada exercício financeiro resultante da proposta de prorrogação do REPORTO corresponderá a R\$ 150 milhões, para 2008, em R\$ 150 milhões, para 2009, e em R\$ 150 milhões, para 2010, sendo que o efeito destas medidas sobre a arrecadação será considerado quando da elaboração do projeto de lei orçamentária anual de 2009 e 2010. Para 2008, a renúncia será considerada de forma a não afetar o cumprimento da meta fiscal estabelecida na Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, mediante ajustes na programação orçamentária e financeira.

4. A relevância da medida ora proposta, Senhor Presidente, está configurada na necessidade de manutenção do Regime Tributário do REPORTO como forma de dar continuidade à melhoria da infra-estrutura portuária brasileira, objetivando atribuir modernidade a setor fundamental para o crescimento do comércio exterior nacional, inclusive com reduções de custos operacionais para aqueles que atuam nesse comércio, tendo em vista a premente e constante necessidade de se instituir mecanismos que contribuam para o desenvolvimento econômico do País.

5. A urgência da medida se justifica tendo em vista que o prazo de vigência do Regime Tributário do REPORTO expira em 31 de dezembro de 2007.

6. Essas, Senhor Presidente, são as razões que justificam a elaboração da Medida Provisória que ora submeto à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Arno Hugo Augustin Filho

OF. n. 100/08/PS-GSE

Brasília, 23 de abril de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Senador EFRAIM MORAIS
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de PLv para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o incluso Projeto de Lei de Conversão nº 10, de 2008 (Medida Provisória nº 412, de 2007, do Poder Executivo), aprovado na Sessão Plenária do dia 16.04.08, que "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. ", conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

2. Encaminho, em anexo, o processado da referida Medida Provisória e os autógrafos da matéria aprovada nesta Casa.

Atenciosamente,


Deputado MANATO

1º Suplente de Secretário

MPV Nº 412

Publicação no DO	31-12-2007 (Ed. Extra)
	Retificada em 3/01/2008
Designação da Comissão	7-2-2008 (SF)
Instalação da Comissão	8-2-2008
Emendas	até 11-2-2008
Prazo na Comissão	6-2-2008 a 19-2-2008 (14º dia)
Remessa do Processo à CD	19-2-2008
Prazo na CD	20-2-2008 a 4-3-2008 (15º ao 28º dia)
Recebimento previsto no SF	4-3-2008
Prazo no SF	5-3-2008 a 18-3-2008 (42º dia)
Se modificado, devolução à CD	18-3-2008
Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD	19-3-2008 a 21-3-2008 (43º ao 45º dia)
Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de	22-3-2008 (46º dia)
Prazo final no Congresso	5-4-2008 (60 dias)
Prazo Final Prorrogado	4-6-2008(*)
(*) Prazo prorrogado pelo Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 14, de 2008 – DOU (Seção I) de 28-3-2008.	

MPV Nº 412

Votação na Câmara dos Deputados	16-4-2008
Leitura no Senado Federal	
Votação no Senado Federal	

EMENDAS APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO MISTA

CONGRESSISTAS	EMENDAS
Senadora KÁTIA ABREU.....	002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009.
Deputado MÁRCIO FRANÇA.....	010, 011.
Deputado ONYX LORENZONI.....	001.

SSACM

TOTAL DE EMENDAS: 011

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00001

data	proposição Medida Provisória nº 412/07			
Deputado ONYX LORENZONI	Nº de prontuário			
<input checked="" type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alinea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Dê-se à ementa e ao Art. 1º da Medida Provisória nº 412 de 2007, a seguinte redação:

Ementa:

“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 dá outras providências.”

“Art. 1º O §4º do art. 14 e o art. 16, caput, da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

§4º A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas, equipamentos e outros bens que não possuam similar nacional ou que o similar nacional seja de valor superior ao importado.” (NR)

.....

“Art. 16. O REPORTO aplica-se às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2010.” (NR)

Justificativa

O objetivo da presente emenda é incentivar o consumo dos bens produzidos em território nacional, isentando do imposto de importação também os bens que os similares nacionais que tenham o valor superior aos importados.

PARLAMENTAR

EMENDA N° 00002
(à MP nº 412, de 2007)

O Art. 1º na MP 412/2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 16. O REPORTO aplica-se às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2015." (NR)

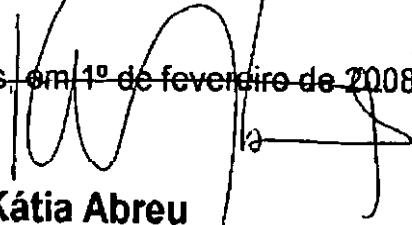
JUSTIFICAÇÃO

A prorrogação conforme estabelecida pela Medida Provisória 412, de 31/12/2007, por mais três anos visa a atender a alta demanda para ampliação do sistema portuário nacional e também a necessidade da sua modernização. Na verdade o aumento da utilização do sistema portuário é 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, o valor de US\$ 160 bilhões, ou seja, neste período as exportações cresceram cerca de 70%. A estimativa para os próximos 4 anos é de que as vendas para o mercado exterior cresçam mais 50%.

Tal situação vai exigir mais competência e dinamismo para os portos nacionais em um maior período do que estabelecido pela Medida Provisória em tela. Por todos estes motivos, a prorrogação dos benefícios contidos na Lei 11.033/04 por um prazo maior é fundamental para alavancar as exportações nacionais e para a manutenção do Brasil competitivo no mercado externo.

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


Kátia Abreu

EMENDA Nº
(à MP nº 412, de 2007)

00003

Inclua-se o seguinte Art. 2º na MP nº 412/2007, renumerando-se os demais:

Art. 2º. Dê-se a seguinte redação ao Art. 1º da Lei 9.445, de 14 de março de 1997:

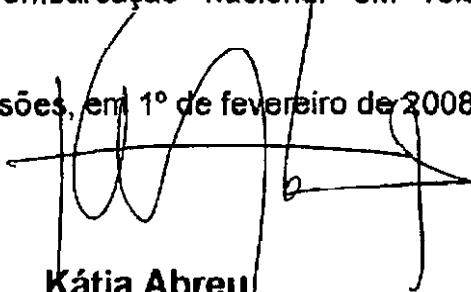
"Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de embarcações pesqueiras nacionais e empresas nacionais de navegações na navegação de cabotagem e da navegação interior, limitada ao valor da diferença entre os valores pagos por embarcações pesqueiras nacionais e empresas nacionais de navegações em relação a embarcações estrangeiras." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O tratamento tributário do combustível marítimo representa o principal empecilho à competitividade do transporte de cabotagem. O armador nacional adquire o combustível com todos os encargos legais, pois a operação é legalmente considerada como sendo interna, uma vez que o navio arvora bandeira brasileira. Entretanto, o mesmo não ocorre com o armador estrangeiro, que adquire o mesmo combustível com isenção tributária, visto ser encarado pela legislação aduaneira como uma operação de exportação, pois o navio estrangeiro arvora bandeira de outro país. Isto implica necessariamente num desfavorecimento ao navio nacional, que incorre em custos maiores no transporte de carga, com reflexos no frete, em comparação com o armador estrangeiro.

A presente emenda corrige essa distorção e proporciona igualdades competitivas da embarcação nacional em relação à estrangeira.

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


Kátia Abreu

MPV - 412 / 07

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA N. 412, DE 31 DE DE

00004

Inclua-se um Art. 2º na Medida Provisória nº. 412, de 31.12.2007, com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art. 2º. O § 2º do Art. 4º da Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º -

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e/ou de terceiros;

c) de turismo, para movimentação de passageiros;

d) Estação de Transbordo de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO:

As alterações propostas visam estimular a participação do setor privado nos investimentos necessários à modernização da infra-estrutura, ao reaparelhamento dos portos e a ampliação da oferta de serviços portuários - em face da carência dos recursos públicos, que devem ser destinados prioritariamente para atender às demandas da área social - de maneira a dotar o País de uma infraestrutura portuária moderna e compatível com as necessidades do comércio exterior.

É de conhecimento público a carência do país em infra-estrutura de transportes, em especial a ausência de terminais portuários, o que acaba por limitar o fluxo das exportações e importações, a circulação das mercadorias e a competitividade da indústria brasileira, impedindo o crescimento nacional.

Nos últimos anos ocorreu um aumento significativo da movimentação de cargas nos portos nacionais, obrigando-os a operar acima dos seus limites operacionais e acarretando custos adicionais a toda sociedade brasileira. As projeções das principais entidades públicas e privadas prevêem o agravamento desta situação, inclusive com a possibilidade de uma grave e ampla crise no setor, o que acarretará prejuízos significativos a toda economia nacional, particularmente ao comércio exterior brasileiro.

Assim, diante deste cenário, esta emenda objetiva:

- a) estimular à participação do setor privado nos investimentos necessários à ampliação e modernização da capacidade portuária nacional, através da construção e exploração, arrendamento ou locação de instalações portuárias privativas, possibilitando aos terminais privativos movimentarem livremente mercadorias, sem qualquer tipo de restrição quanto a sua titularidade;
- b) fomentar o aumento da produtividade do setor portuário através do estímulo à livre concorrência, de forma a possibilitar o ambiente jurídico adequado aos investimentos privados;
- c) incentivar a livre concorrência entre os portos nacionais, de modo a incitar, de um lado, uma busca constante de aumento de eficiência nas operações portuárias e melhor rentabilidade aos investimentos em equipamentos e em infra-estrutura e, de outro lado, garantir maior racionalidade na destinação de receitas e no processo de tomada de decisões em matéria econômica;
- d) estimular a livre concorrência entre os proprietários, arrendatários ou locatários de instalações de um mesmo porto, de maneira a possibilitar, através da livre e ampla competição, a prática de tarifas adequadas e a prestação de serviços de acordo com as necessidades dos usuários;
- e) aumentar a competitividade da economia nacional, através do aumento da eficiência e dos ganhos de produtividade na operação do sistema portuário, de modo a contribuir para a inserção de produtos brasileiros em mercados externos;
- f) incentivar a livre movimentação de mercadorias, sejam essas próprias e/ou de terceiros, sem nenhuma restrição quanto à sua quantidade ou proporção, em todas as modalidades de terminais, a fim de atender a demanda atualmente existente através do aumento da capacidade instalada de serviços de movimentação de cargas em terminais portuários, minimizando-se assim, o reconhecido gargalo logístico nacional e incentivando a livre iniciativa e oferta de serviços entre os proprietários, arrendatários ou locatários de instalações portuárias, possibilitando-se, desta forma, a prestação de serviços de acordo com as necessidades da sociedade brasileira.

Brasília, 11 de fevereiro de 2008.

Kátia Abreu
SENADORA - DEM - TO

EMENDA Nº

00005

(à MP nº 412, de 2007)

Inclua-se o seguinte Art. 3º na MP 412/2007, renumerando-se os demais:

Art. 3º. Inclua-se a seguintes alíneas "a" e "b" ao inciso II do artigo 2º da Lei 9.433, de 8 de janeiro de 1997:

"Art. 2º.....

I -

II -

a) É obrigatória a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou parcialmente navegáveis.(NR)

b) As empresas de construção de eclusas serão enquadradas aos benefícios contidos na Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004."(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A construção de barragens e de usinas hidrelétricas afeta significativamente a navegabilidade dos cursos de água, impedindo a utilização dos rios para o transporte de pessoas e de cargas.

A realização de projetos de investimentos em barragens sem que haja, simultaneamente, investimentos em eclusas ou outros dispositivos que possam tornar navegáveis os cursos de água trazem grande transtorno para as populações locais. Particularmente para as atividades econômicas, que perdem o curso do rio e ficam impedidas de utilizar um sistema de transporte mais barato.

A grandeza da importância da construção de eclusas em conjunto com a construção de barragens para geração de energia é que define a opção de tornar o rio navegável ou não. Esta afirmação reside no parecer de especialistas da área, que mostram que os aportes adicionais nos projetos de usinas hidrelétricas que incorporam investimentos em eclusas situam-se próximos de 5%. Contudo, se a construção das eclusas for feita posteriormente a da usina, sua

construção demandará valores em média de 15% a 25% do valor da obra da usina.

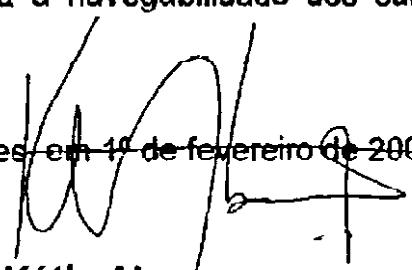
Cabe lembrar que o potencial de expansão do agronegócio em médio e em longo prazo se encontra em regiões centrais do País, longe, portanto, dos sistemas portuários tradicionais, o que representa altos custos de transporte da produção. As bacias do Madeira, Tapajós e Tocantins são caminhos naturais para a racionalização e barateamento dos custos de transporte, com soluções de curto e longo prazo.

O transporte por hidrovias é opção mais barata de transporte para a produção agrícola, pois o custo do modal é 1/3 menor que o transporte rodoviário. Vedar a utilização desta opção de transporte pela falta de eclusas para transpor barragens hidrelétricas significa inviabilizar uma modalidade de transporte mais barato e impor aos produtores rurais custos mais altos para o transporte das cargas agrícolas.

Registre-se também, que segundo os especialistas o transporte hidroviário tem um impacto ambiental equivalente a 7% do transporte rodoviário.

A presente emenda pretende contribuir para efetivar a implantação definitiva do uso múltiplo das águas, assegurando a sua construção de forma mais barata a navegabilidade dos cursos dos rios.

Sala das Sessões em 10 de fevereiro de 2008



Kátia Abreu

MPV - 412 / 07

EMENDA N°

(à MP nº 412, de 2007)

00006

Inclua-se o seguinte Art. 4º na MP 412/2007, renumerando-se os domais:

Art. 4º. Inclua-se a alínea g no inciso I, do Art. 19 da Lei 10.893, de 13 de julho de 2004:

"Art. 19.....
.....
a).....
b).....
c).....
d).....
e).....
f).....
g) para a importação de embarcações para transporte de cargas com capacidade de transporte superior a 20.000 t de carga útil."(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A contratação de navios pelos armadores à indústria do construção naval, para o atendimento à crescente demanda de transporte de mercadoria tem sido reprimida pelos elevados custos operacionais, devido à elevada carga tributária e encargos sociais, o que reduz a oferta de navios e onera o custo do frete hidroviário.

O setor de construção naval brasileiro tem como principais clientes os armadores nacionais e as empresas estatais de petróleo e de mineração, que, são financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) que tem como principal fonte de recursos o produto da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), cobrada no frete do transporte aquaviário. Dessa forma, quem contribui efetivamente para o FMM são os proprietários de cargas que são onerados com o AFRMM. A limitação de financiar apenas navios fabricados nos estaleiros nacionais reduz a competição e induz ao aumento do custo do navio, aumentando o custo do frete. Segundo informações do setor privado, o custo de um navio produzido

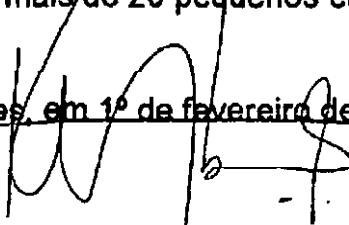
em estaleiro no exterior é cerca de 50% inferior ao custo de um navio fabricado em estaleiro nacional.

A especialização e plantas operacionais para atender a demanda de navios com grande capacidade de carga dos estaleiros internacionais reduziram a capacidade competitiva da indústria naval brasileira, sobretudo para os navios de grande porte. Atualmente existem apenas cerca de 8 estaleiros nacionais capacitados a produzir navios com carga útil de transporte superior a 20.000 toneladas.

Para permitir maior oferta e reduzir o custo de navios com cargas superior a 20 mil t, a presente emenda propõe que o FMM financie a aquisição de navios produzidos em estaleiros estrangeiros.

A proposta aumenta a competitividade para a produção de navios com capacidades de carga superior a 20 mil t de carga útil, mediante a importação, mas mantém a exclusividade para o financiamento com recursos do FMM de navios, aos estaleiros nacionais, com capacidade de carga igual ou inferior a 20 mil t, preservando o mercado aos mais de 20 pequenos estaleiros do País.

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



Kátia Abreu

MPV - 412 / 07

EMENDA Nº
(à MP nº 412, de 2007)

00007

Inclua-se o seguinte Art. 5º na MP 412/2007, renumerando-se os demais:

Art. 5º - O inciso IV do art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de Julho de 2004, fica acrescido da seguinte alínea:

"Art. 14.....
I -
II -
III -
IV -
.....
m) produtos classificados nos códigos 0401.10, 09.01, 10.01, 10.05, 10.06, 1201.00, 1207.20, 1207.99.99, 3824.90.29, 2207.10.00 e 2207.20.10, todos da NCM." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Por deficiência de infra-estrutura e logística um produtor de soja do Centro-Oeste, por produzir em região mais distantes do porto, recebe, em média, US\$ 30.00 a menos por tonelada comercializada se comparado aos produtores de soja da Argentina. O custo do frete rodoviário representa 36,3% do custo de produção da soja e aumenta a sua participação, no caso do milho, no Centro-Oeste, para até 71% do custo de produção, tornando inviável o escoamento da produção desse cereal, sem que haja um programa de subvenção ao frete por parte do governo federal.

Além da deficiência de infra-estrutura, a comercialização agropecuária é onerada com taxas incidentes sobre fretes quando utiliza o sistema de transporte hidroviário, reduzindo a competitividade da produção agropecuária. O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) varia de 10% a 40% do valor do frete.

A presente emenda retira a incidência do AFRMM, no transporte hidroviário, para o leite, o café, o trigo, o milho, o arroz, a soja, sementes de algodão, palma, biodiesel e álcool combustível. Com a

retirada da incidência do AFRMM no transporte hidroviário desses produtos reduz o custo dos alimentos, aumenta a competitividade dos produtores rurais e da competitividade da matéria prima utilizada para a produção do biodiesel, contribuindo para reduzir o custo dos biocombustíveis.

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



Kátia Abreu

EMENDA Nº
(à MP nº 412, de 2007)

Inclua-se o seguinte Artigo 6º da MP 412/2007, a seguinte redação:

Artigo 6º. Dê-se a seguinte redação ao parágrafo único do artigo 6º da Lei 11.518 de 5 de setembro de 2007:

"Art. 6º.....

Parágrafo único. São transferidas à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e a seu titular, as atribuições e competências relativas a portos marítimos, portos de vias interiores, a portos outorgados ou delegados e aos diversos segmentos e modalidades de navegação, estabelecidas em leis gerais ou específicas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura - DENIT." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil tem condições excepcionais para utilizar intensamente o transporte aquaviário, tendo em vista a disponibilidade de uma imensa costa marítima com cerca de 8.000 km, banhando regiões com condições climáticas distintas e diversos sítios minerais, três grandes hidrovias – Madeira, Tocantins/Araguaia e Tapajós/Teles Pires – inseridas nas áreas de expansão do agronegócio, no arco Norte e Oeste e, a Paraná/Paraguai voltada para as regiões Centro Oeste e Centro Sul..

Atualmente a matriz de transportes está baseada no sistema rodoviário, fruto do processo natural de ocupação/integração das áreas produtivas distribuídas ao longo da costa, mas com o amadurecimento e o crescimento da economia, a base da matriz

precisa ser alterada tanto por razões de racionalidade econômica/custos como pelos volumes a transportar e, também, para reduzir o elevado impacto ambiental característico do transporte rodoviário.

A matriz de transporte nacional se baseia, atualmente, em 61,1% do transporte de cargas por rodovias, 20,7% por ferrovias e 13,6% por hidrovias.

A presente emenda propõe uma mudança na forma de conduzir a questão portuária abre a oportunidade para se fazer um trabalho mais completo e mais racional, pois os sistemas portuários marítimos e interiores, bem como os diversos sistemas de navegação, guardam uma relação tão forte entre si que não devem e nem podem ser administrados dissociados, a bem da racionalidade organizacional e funcional.

O próprio arcabouço jurídico que rege a matéria, teve o cuidado no processo de "regulação" em concentrar os transportes terrestres na esfera da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e os portos e a navegação em geral na ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Analizando-se a legislação específica, fica muito clara a necessidade de manter os portos e a navegação sob um mesmo comando, tanto pela conveniência e pela racionalidade no âmbito da gestão pública, inclusive orçamentária, como no campo das relações dos agentes econômicos do setor privado.

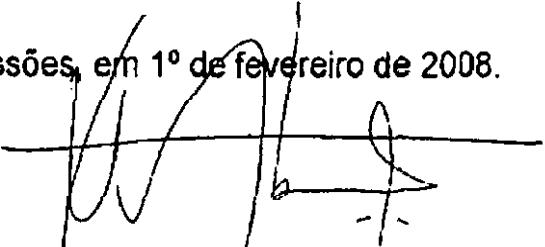
A multiplicidade de comandos tem no caso dos desencontros nos licenciamentos ambientais, um exemplo claro do quanto poderá ser lesivo à logística e à economia nacional como um todo, uma estruturação inadequada dos segmentos portuários e de navegação.

Por sua vez, seria deplorável e um mero jogo político a criação da Secretaria Especial de Portos se não for configurada adequadamente como uma iniciativa de racionalização e, também a caracterização de uma prioridade de governo para enfrentar o apagão logístico em que o País já está mergulhado.

Não escapa aos olhos de quem convive com as questões de logística, especialmente no caso do agronegócio, que somente nas duas últimas safras finalizadas a União teve de despender perto de R\$ 1 bilhão para subsidiar fretes de diversos produtos e através de vários mecanismos como forma de compensar a deficiência de infra-estrutura logística do País.

A ampliação dos sistemas portuários e de navegação é urgentíssima, mas antes e acima de tudo, as mudanças na calamitosa gestão oficial a que estes setores estão subordinados. Este é o propósito que move esta iniciativa de aperfeiçoamento dos conceitos, da amplitude e do texto da Lei 11.518 de 2007.

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



Kátia Abreu

MPV - 412 / 07

EMENDA N° 00009
(à MP n° 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.....

.....

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 de 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 armaria 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.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kátia Abreu', is positioned below a horizontal line. The signature is fluid and cursive, with a large 'K' on the left and a 'b' on the right.

Kátia Abreu

MPV - 412 / 07

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00010

Data: 08/ 02/ 2008

Proposição: Medida Provisória N.º 412/ 2007

Autor: Deputado Márcio França

N.º Prontuário:

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva/Global

Página: 1/1

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alinea:

TEXTO

Acrescente-se, onde couber, na MP 412/2007 o seguinte artigo:

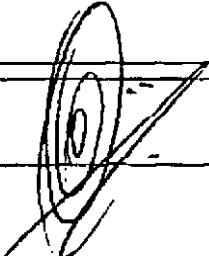
"Acrescente-se ao art.15 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, o seguinte parágrafo e enumere-se os subsequentes:

.....
§1º Os benefícios constantes do caput aplicam-se aos beneficiários situados em área contínua continental de até 20 km contígua à área do porto.

JUSTIFICAÇÃO

Há situações em que pretendentes aos benefícios 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), possuem instalações remotas que não dispostas exatamente na área portuária organizada, devido a questões financeiras, espaciais e de logística. Entretanto, tal fato não deve descaracterizá-los como habilitados aos benefícios do REPORTO, pois desenvolvem atividades diretamente ligadas ao bom funcionamento da estrutura portuária.

Assinatura



MPV - 412 / 07

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00011

Data: 08/ 02/ 2008

Proposição: Medida Provisória N.º 412/ 2007

Autor: Deputado Márcio França

N.º Prontuário:

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva/Global

Página: 1/1

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

TEXTO

Acrescente-se, onde couber, na MP 412/2007 o seguinte artigo:

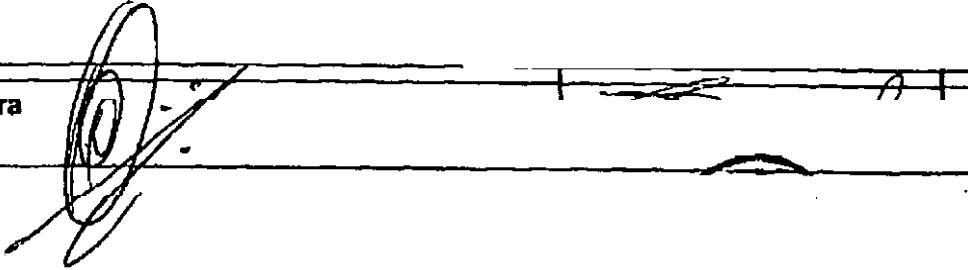
"O caput do art.14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

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 imobilizado para utilização exclusiva em portos na execução de serviços de carga, descarga 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."

JUSTIFICAÇÃO

Após a aquisição de equipamentos para fins de modernização e ampliação da estrutura portuária faz-se necessário à manutenção do equipamento, adquirindo peças de reposição. Entretanto se estas não estiverem contempladas com incentivo fiscal, assim como a aquisição dos equipamentos, o custo operacional tornar-se-á extremamente elevado descharacterizando o objetivo principal do REPORTO, que é o de incentivar a modernização e a ampliação da Estrutura Portuária.

Assinatura



REQUERIMENTO N° 2.325, DE 2008

(Do Sr. Márcio França)

Requer a retirada de emendas apresentadas à Medida Provisória n.º 412, de 2007.

Senhor Presidente:

Requeiro nos termos do artigo 104 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a retirada de tramitação das emendas n.º 10 e 11, de 2008, de minha autoria, apresentadas à Medida Provisória n.º 412, de 2007.

JUSTIFICAÇÃO

O presente requerimento tem a finalidade de viabilizar a retirada das emendas citada, uma vez que o conteúdo da mesma será objeto do relatório da Medida Provisória que me foi designado como relator.

26 FEV 2008

Sala das Sessões, em 26/02/2008

Deputado **MÁRCIO FRANÇA**
Líder do PSB

PRESIDÊNCIA/SGM

Deputado **MÁRCIO FRANÇA**

Requerimento nº 2325/2008 – Solicita retirada de emendas apresentadas à Medida Provisória nº 412/2007.

Em 29 / 2 / 2008.

Defiro. Publique-se.

ARLINDO CHINAGLIA
Presidente

Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle

Nota Técnica nº /2008

Brasília, 29 de janeiro de 2008.

Assunto: Subsídios para o exame da adequação orçamentária e financeira da MP nº 412, de 31.12.2007, que " dispõe sobre a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO, instituído pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004".

Interessado:

1. Da Medida Provisória

O Poder Executivo, por meio da Mensagem nº...../200x – CN, de..... (nº, de0x, na origem), enviou ao Congresso Nacional a Medida Provisória (MP) nº 412, de 31.12.2007, que " dispõe sobre a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO, instituído pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004".

Segundo a Exposição de Motivos EM Interministerial nº 198/2007 – MF, de 28.12.2007, que encaminhou a proposta de medida provisória ao Presidente da Presidente da República, tendo em vista que o prazo previsto naquela Lei expiraria em 31.12.07 e considerando necessidade de dar continuidade aos investimentos que estão sendo implementados na infra-estrutura portuária nacional, foi editada a mencionada MP com o objetivo de prorrogar até 31.12.2010 os benefícios para as aquisições e importações efetuadas até essa data.

Ressalta a EM que a manutenção do benefício tributário é fundamental para dar continuidade à melhoria da infra-estrutura, criando condições de eficiência operacional ao comércio exterior, com reflexos no desenvolvimento econômico do País.

Relativamente à observância da Lei de Responsabilidade Fiscal, a EM citada aponta que a renúncia de receita em cada exercício financeiro, resultante da prorrogação do referido Regime Tributário, será de: R\$ 150,0 milhões para 2008; R\$ 150,0 milhões para 2009 e R\$ 150,0 milhões para 2010, sendo que o efeito na arrecadação será

considerado quando da elaboração das propostas orçamentárias para 2009 e 2010. Para 2008, visando não comprometer a meta fiscal estabelecida na LDO, o respectivo valor será compensado por ajustes na programação orçamentária e financeira.

2. Das Disposições Legais sobre a Adequação Orçamentária e Financeira

A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), relativamente à criação de benefícios tributários, dispõe em seu art. 14 que a sua concessão deverá estar acompanhada do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar a sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a, pelo menos, uma das seguintes condições:

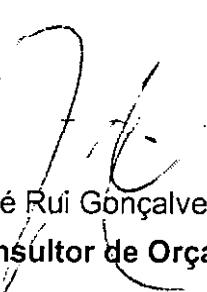
- I- o proponente deve demonstrar que a renúncia de receita foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e que não afetará as metas de resultados fiscais previstas em anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;
- II- a renúncia deve ser acompanhada de medida de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

E mais, de acordo com o § 2º, do mesmo artigo:

“Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer de condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.”

3. Do Impacto Fiscal Decorrente da MP

A despeito da compensação da perda de receita para 2008 ser efetuada por meio de promessa de ajuste na programação orçamentária e financeira, e não na fase elaboração do Substitutivo ao Projeto de Lei Orçamentária para 2008, o que seria mais transparente sob a ótica orçamentária, entendo que a referida MP está de acordo com os objetivos da LRF, e, por isso, pode ser considerada como adequada do ponto de vista orçamentário-financeiro.



José Rui Gonçalves Rosa
Consultor de Orçamentos

**PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 412,
DE 2007, E EMENDAS (PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO).**

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Bloco/PSB-SP. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Deputado Arlindo Chinaglia, V.Exa. me incumbiu de relatar a Medida Provisória nº 412. Em breves palavras, o REPORTO foi criado há 3 anos para beneficiar as empresas portuárias e retroportuárias, que têm como principal tarefa exportações e importações. Imaginando que fosse acontecer, como de fato aconteceu, um crescimento maior do que o normal, coube ao Governo editar medida provisória que permitiria a essas empresas adquirir bens com isenção tributária tanto nas importações quanto em compras no próprio País.

Durante 3 anos de vigência desta Medida Provisória, até dezembro do ano passado, mais de 300 milhões de dólares foram comprados em mercadorias com o REPORTO. A medida provisória se extinguiu no dia 31 de dezembro do ano passado e o Governo editou nova medida provisória, a de nº 412, estendendo o benefício por mais 3 anos.

Após análise das emendas apresentadas pelo Deputado Onyx Lorenzoni e pela Senadora Kátia Abreu, e das nossas, modificamos a redação final para inserir algumas alterações que imagino importantes. E aceitarmos emendas acordadas tanto com os Deputados da Oposição quanto da Situação.

Sr. Presidente, o texto final ficou da seguinte maneira:

Projeto de Lei de Conversão.

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.

O Congresso Nacional decreta:

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 as seguintes redações:

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 imobilizado 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 de treinamento e formação de treinadores, 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.

Art. 16. Os beneficiários do Reporto, descritos no art. 15, ficam acrescidos das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 11.610/07, dos recintos alfandegados de zona secundária e os

Centros de Treinamento Profissional, conceituados no art. 32 da Lei nº 8.630/93, 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. O § 4º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14.....

.....

.....

.....

§ 4º. A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas, equipamentos e outros bens que não possuam similar nacional, mediante critérios gerais, ou específicos, definidos pela Secretaria Especial de Portos, aplicados exclusivamente ao REPORTO, para julgamento da similaridade, à vista das condições de oferta do produto nacional e observadas as seguintes normas básicas:

I – preço não superior em moeda brasileira corrente do similar estrangeiro, calculado com base no preço normal do bem como dos tributos que incidem sobre a importação e de outros encargos de efetivo equivalente;

II – pronta entrega do equipamento ou em prazo equivalente ao tempo médio de importação a ser definido pela Secretaria Especial de Portos, no caso do REPORTO, de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004;

III – qualidade equivalente e especificações adequadas;

IV – quando o fornecedor nacional não dispuser do produto para pronta entrega, deverá apresentar à Secretaria Especial de Portos, no caso do REPORTO, de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, comprovação de que tem capacidade econômico-financeira de produzir o bem em questão, bem como comprovar condições técnicas atestadas pela Secretaria Especial de Portos e pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), de capacidade de fabricação do similar nacional no prazo médio de importação;

V – na hipótese de descumprimento do prazo da entrega, referido no inciso IV, ficam os compradores autorizados a importar o mesmo produto com os benefícios fiscais do REPORTO.” (NR)

Art. 3º Acrescentem-se os §§ 8º, 9º e 10 ao art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com as seguintes redações:

"Art. 14.....

§ 8º - 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 destina, de acordo com a Declaração de Importação (DI) respectiva.

§ 9º Os veículos adquiridos com o benefício do REPORTO deverão receber identificação visual externa a ser definida pela Secretaria Especial de Portos.

§ 10 Na hipótese de utilização do bem em finalidade diversa da que motivou a suspensão de que trata o caput, a sua não-incorporação ao ativo immobilizado ou a ausência da identificação citada no § 9º 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.

§ 11 A aplicação da multa prevista no § 10 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 art. 31 da Lei nº 8.630, de 1993, será indicado pela Secretaria Especial de Portos e a representará em cada porto organizado.

Art. 5º Inclua-se as seguintes alíneas a e b ao inciso II do artigo 2º da Lei 9.433, de 8 de janeiro de 1997:

"Art. 2º (...)

II (...)

a) (Ver texto à parte.)

b) As empresas de construção de eclusas são consideradas beneficiárias do REPORTO de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004." (NR).

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

Revogadas as disposições em contrário.

Sr. Presidente, Deputados Ciro Gomes, Ribamar Alves, Dr. Ubiali, em relação ao REPORTO, foi estendido o benefício para as empresas da área secundária do porto, que hoje só privilegia as empresas da área primária. São estendidos às empresas da área secundária, aos chamados portos secos, que têm atividade aduaneira e que até então não tinham o benefício do REPORTO.

Foi estendido para as empresas que vão ter como atividade a dragagem, porque estamos lançando um grande programa de dragagem no Brasil inteiro, mercê do PAC e da orientação do Governo Federal. Essa dragagem é feita com dinheiro público. À medida que as máquinas importadas são compradas pelo valor pleno e total, é evidente que o custo final da dragagem acaba sendo maior. A idéia era ampliar o REPORTO para também as empresas de dragagem, bem como para as escolas que foram implantadas

pela Secretaria Nacional de Portos, escolas técnicas, para criar uma reciclagem dos próprios trabalhadores portuários. Essas escolas também ficam incluídas dentro do REPORTO e podem adquirir especialmente simuladores, que vão facilitar o aperfeiçoamento desses profissionais.

Além disso, por sugestão dos Deputados da Oposição, foi incluída a importante proposta de que as empresas de concessão de eclusas seriam incluídas também no REPORTO, porque a eclusa tem uma sintonia com todo o sistema de importação e exportação.

Para completar, Sr. Presidente, nós tratamos de um assunto que hoje causa grande embaraço em todas as importações, que são as similaridades, empresas brasileiras que dizem fazer ou produzir um produto similar àquele importado, mas que não têm capacidade de produzir em quantidade, atrapalham e atravancam o processo de importação.

Aqui foi disciplinado de maneira que ou eles têm para pronta entrega aquele produto ou eles têm o produto no prazo da importação. Do contrário, liberam para que possam ser feitas as compras. Mais de 100 máquinas estão esperando exatamente essa opção.

Ao mesmo tempo, por sugestão do Deputado Eduardo Sciarra, nós estamos incluindo a ampliação acordada com o Governo do REPORTO, que ia até 2010, para 2011, um ano a mais, dentro do prazo legal, que é o prazo do Governo do Presidente Lula, já que não seria correto fazer uma legislação sobre isenção tributária para o próximo Presidente da República, que, embora muitos possam imaginar quem vai ser, na verdade, não há certeza de que vai ser. Isso é necessário.

Portanto o novo Presidente, lá na frente, é quem vai decidir se amplia ou não o REPORTO. Assim, a isenção ficou só até 2011, conforme acordo com as bancadas da Situação e da Oposição.

No mais, Sr. Presidente, os transportadores do Brasil, as empresas de transporte reclamavam muito que os veículos adquiridos com a isenção do REPORTO serviam para fazer transporte, eventualmente transporte local, abrindo, portanto, uma concorrência desleal, porque esses veículos são adquiridos com isenção tributária, portanto são mais baratos.

Dessa forma, nós inserimos um texto que estabelece que esses veículos terão que ser identificados. Se a Receita identificar, no meio da rua, um veículo adquirido com a isenção de reporto transportando carga, poderá apreender esse veículo, porque não é justo que empresas que são portuárias tentem fazer o serviço que é das empresas de transporte, os transportadores.

Parece-nos, Sr. Presidente, que isso tudo foi acordado com a Receita, com o Governo, com a Secretaria Nacional de Portos e com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, bem como com os Deputados da Situação e da Oposição.

É o parecer, Sr. Presidente, que encaminho à Mesa e à apreciação dos companheiros.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

**REFORMULAÇÃO DO PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 412, DE 2007, E EMENDAS (PROJETO DE LEI DE
CONVERSÃO).**

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Bloco/PSB-SP. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, no art. 3º havíamos feito o acréscimo dos §§ 8º, 9º e 10 ao art. 14 da Lei nº 11.033. Faltou a referência ao § 11. São os §§ 8º, 9º, 10 e 11. Só para não haja esse equívoco no texto.

PARECER DE PLENÁRIO À MP Nº 412, DE 2007.

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 412, DE 2007
(MENSAGEM Nº 198/2007 MF)**

*Atenção
alterações no art. 3º
cap. 1º no art. 5º
ad. a "a"
anotação
16/4/08
17h30min*

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.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado Márcio França

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória (MP) nº 412, de 31 de dezembro de 2007, em seu art. 1º, altera o art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de

2004, prorrogando os benefícios fiscais do **REPORTO** que originalmente se esgotavam em 31 de dezembro de 2007, por mais três anos, fixando o novo prazo de validade em 31 de dezembro de 2010.

Nos termos do art. 2º da referida MP, a prorrogação em tela entra em vigor na data da sua publicação, portanto, em 31 de dezembro de 2007.

O feito vem a este Plenário, na forma do Regimento Interno, para verificação dos pressupostos de urgência e relevância, adequação financeira e orçamentária, e também para o exame da constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e apreciação do mérito, tendo recebido 11 (onze) emendas no prazo regimental, tendo sido retiradas pelo proponente as de nº 10 e nº 11, contendo as seguintes proposições:

- a) emenda nº 1 – altera o parágrafo 4º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 2007, para a suspensão fiscal do Imposto de Importação (II) também para máquinas, equipamentos e outros bens nos casos em que o similar nacional seja mais caro do que o importado;
- b) emenda nº 2 – altera o art. 16 da Lei nº 11.033, de 2007, *para ampliar a prorrogação do REPORTO até o ano de 2015;*
- c) emenda nº 3 – altera o art. 1º da Lei nº 9.445, de 1997, para ampliar os subsídios ao óleo diesel concedidos às embarcações pesqueiras nacionais também para as empresas nacionais de navegação de cabotagem e interior;

- d) emenda nº 4 – supostamente altera o parágrafo 2º do art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993, que trata das modalidades de exploração de instalação portuária;
- e) emenda nº 5 - acrescenta as alíneas "a" e "b" ao Inciso II do art. 2º, da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, tornando obrigatória a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou parcialmente navegáveis e concedendo os benefícios da Lei nº 11.033, de 2004, às empresas de construção de eclusas;
- f) emenda nº 6 – acrescenta a alínea g no Inciso I, do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004, permitindo o depósito do produto da arrecadação do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) diretamente no Banco do Brasil S/A, em conta vinculada em nome da empresa, no caso de importação de embarcações para transporte de cargas com capacidade de transporte superior a 20.000 toneladas de carga útil;
- g) emenda nº 7 – acrescenta a alínea "m" no Inciso V do art. 14 da Lei nº 10.893, de 2004, contemplando os produtos classificados nos Códigos 0401.10, 0901, 1001, 1005, 1006, 1201.00, 1207.20, 1207.99.99, 3824.90.29, 2207.10.00, 2207.20.10, com a isenção de pagamento do AFRMM;

- h) emenda nº 8 – altera a redação do parágrafo único do art. 6º da Lei nº 11.518, de 2007, ampliando as competências da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República;
- i) emenda nº 9 – acrescenta o art. 7º, renumerando os demais, na Medida Provisória nº 412, de 2007, ampliando os benefícios fiscais do REPORTO para a Estrutura Aeroportuária e de navegação aérea;

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cumpre a este Relator manifestar-se sobre os pressupostos de urgência e relevância, sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, além da compatibilidade e adequação financeira e orçamentária da matéria. Superados esses aspectos, devemos apreciar o mérito da Medida Provisória nº 412/2007, e das emendas a ela apresentadas, caso não rejeitadas preliminarmente.

DOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

Devemos inicialmente verificar se a Medida Provisória atende os pressupostos fixados no art. 62 da Constituição Federal de 1988 para a edição desse tipo de diploma legal, quais sejam: a relevância e a urgência.

Entendemos que ambos os pressupostos constitucionais estão presentes na MP 412/2007.

Justifica-se a relevância da MP pela necessidade de manutenção do Regime Tributário do REPORTO para dar continuidade à melhoria da infra-estrutura portuária brasileira e, consequentemente, dar competitividade ao comércio exterior nacional, que precisa reduzir custos para ampliar sua participação no comércio internacional.

Quanto à urgência, observe-se que o prazo de vigência do Regime Tributário do REPORTO expirou em 31 de dezembro de 2007, trazendo insegurança jurídica para os beneficiários do regime. Portanto, a não edição desta MP inviabilizaria a continuidade de uma série de investimentos que dependem destes incentivos fiscais para se concretizarem.

DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Os aspectos da constitucionalidade e da juridicidade também estão atendidos. Não se verificam máculas na Medida Provisória nem nas emendas quanto aos princípios da legalidade, da anterioridade, do não confisco, da isonomia e demais princípios constitucionais e legais normalmente aplicáveis à questão tributária. Assim, a MP nº 412/2007 e todas as emendas apresentadas, não ferem a Constituição Federal de 1988 (CF-88), nem tampouco caracterizam-se como injurídica, enquadrando-se sem problemas no ordenamento jurídico pátrio, com fundamento nos arts. 24, inciso I e 48, inciso I da CF-88. Em relação à técnica legislativa, os dispositivos da MP e de todas as emendas estão conformes aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Nos termos do Regimento Interno desta Casa e da Norma Interna desta Comissão, cabe ainda apreciar a proposição e as emendas quanto à sua compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária. Superados estes aspectos, devemos apreciar também o mérito das referidas proposições.

O exame de adequação e compatibilidade orçamentária baseia-se no que determina o art. 101 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2007 (Lei nº 11.439, de 29 de dezembro de 2006), o qual condiciona a aprovação de lei que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária ao cumprimento do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 14 da LRF, por sua vez, assim dispõe:

"Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança."

Neste contexto, observa-se que a prorrogação do REPORTO implicará em uma renúncia fiscal de R\$ 150 milhões, para 2008, R\$ 150 milhões, para 2009, e em R\$ 150 milhões, para 2010, e que o impacto

orçamentário será levado em consideração na elaboração do Projeto de Lei Orçamentária de cada um destes anos, de forma a não afetar o cumprimento da meta fiscal estabelecida na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), mediante ajustes na programação orçamentária e financeira.

Desta forma, consideramos que apesar do aumento das renúncias fiscais, a MP nº 412, de 2007 atende os quesitos de adequação e compatibilidade orçamentária e financeira.

Já no que se refere às emendas, todas elas, com exceção da nº 05 padecem do vício de inadequação financeira e orçamentária, devendo ser rejeitadas preliminarmente.

DO MÉRITO

O objetivo desta Medida Provisória é viabilizar a continuidade dos investimentos na infra-estrutura portuária brasileira, por conseguinte, tendo em vista o sucateamento dos portos e o imenso dinamismo do comércio internacional, consideramos esta medida da maior relevância para dar competitividade ao comércio exterior brasileiro que precisa reduzir custos para ampliar sua participação na economia globalizada.

Em relação às emendas, no mérito, não vemos como acolher as de nº 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9, por estarem em desacordo com os objetivos visados pela MP nº 412, de 2007.

No que respeita à Emenda nº4, pretende-se com ela conceituar os terminais privativos de uso misto como aqueles destinados a movimentar carga própria e/ou de terceiros. Trata-se, portanto, de alteração substancial à Lei nº 8.630/93, uma vez que esta exige, hoje, que tais terminais movimentem cargas próprias e de terceiros.

A mudança abre caminho a que terminais privativos de uso misto movimentem cargas de terceiros sem qualquer restrição, independentemente de possuírem carga própria. Com isso, altera-se a função precípua de tais terminais que é a de movimentar carga própria de seus titulares, de modo a tornar suas mercadorias mais competitivas, movimentando carga de terceiros em caráter meramente acessório, como forma de aproveitar sua capacidade ociosa e reduzir custos.

Trata-se, portanto, de emenda que possibilita aos terminais privativos exercer a mesma função dos terminais públicos. Na medida em que atuarem precípua mente com a movimentação e armazenagem de carga de terceiros, tais terminais estarão, na verdade, prestando serviço público.

Ocorre que a Constituição Federal estabelece, em seu artigo 175, que a delegação de serviço público depende de concessão ou permissão, sempre precedida de licitação, ao passo que a exploração de terminais privativos de uso misto se dá por autorização, sem prévia licitação.

Por esta razão, não é possível aos terminais privativos movimentar carga de terceiros na forma pretendida, como se tratasse de terminais públicos, na medida em que tal previsão importaria em delegação de serviço público, sem prévia licitação, em desrespeito à Constituição. A forma constitucionalmente adequada para incentivar a participação do capital privado nos investimentos a serem realizados no setor portuário é a realização de licitação, com a delegação de serviço a empresas privadas, após procedimento concorrencial que garanta isonomia entre os participantes e a melhor contratação para a administração pública.

Necessário, também, considerar que a atividade portuária é um importante elo da cadeia logística, pois é a porta de entrada e saída para o desenvolvimento do comércio exterior, e, portanto, é indispensável à segurança nacional o efetivo controle das atividades ali realizadas; afinal são consideradas áreas de fronteira, na definição do artigo 20, III, da CF.

Neste sentido, foram criados os Portos Organizados, nos termos da Lei 8.630/93, que têm suas áreas e operações controladas direta ou indiretamente pela União Federal. Por outro lado, é facultado aos terminais de uso privativo, consoante as disposições do artigo 4º, II, da Lei 8.630/93, instalarem-se fora do Porto Organizado em áreas que não possuem os rígidos controles do estado, que garantem a segurança nacional.

É esta mais uma razão para não se admitir a consecução de serviço público – carga de terceiros – sem licitação.

Em relação à emenda de nº 05, esta contribui para o aperfeiçoamento do REPORTO e, por isso, deve ser acolhida, para melhor atender aos anseios da sociedade brasileira. Ao acatarmos a emenda de nº 05 pretendemos contribuir para a efetiva implantação do uso múltiplo das águas, assegurando o desenvolvimento do transporte hidroviário por meio da construção de eclusas que possibilitem a transposição de barragens hidrelétricas.

Na elaboração do nosso Projeto de Lei de Conversão, fizemos algumas alterações no texto normativo, inseridas nos arts. 1º, 2º, 3º e 4º, com o intuito de corrigir uma distorção na norma originária assim como de aprimorá-la. No art. 1º, contemplamos as peças de reposição com os benefícios fiscais do REPORTO e acrescentamos as empresas de dragagem, definidas nos termos da Lei nº 11.610, de 2007, os Centros de Treinamento Profissional, definidos no art. 32 da Lei nº 8.630, de 1993, e os recintos alfandegados de zona secundária no rol de beneficiários do regime, por se tratarem de atividades essenciais no processo de modernização e reestruturação dos portos. Ainda neste artigo alteramos a data de vigência proposta no texto original apresentado nesta Medida Provisória estendendo até 2011 o benefício do REPORTO, a fim de garantir um maior período de ampliação e modernização do sistema portuário nacional, pois tal medida faz-se necessária para alavancar as exportações e a manutenção do Brasil competitivo em um mercado externo.

No art. 2º, definimos um novo regime de apuração de similaridade, aplicável exclusivamente às máquinas, equipamentos e outros bens adquiridos ao amparo do REPORTO.

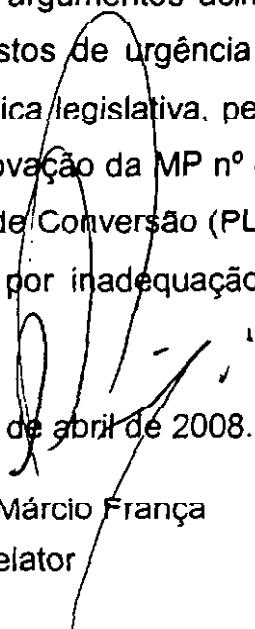
No art. 3º, acrescentamos os §§ 8º, 9º, 10 e 11 ao art. 14 da Lei nº 11.033, de 2004, dismando, no caso do § 8º, que somente fará jus à suspensão fiscal na importação de que trata esta lei, as peças de reposição cujo valor seja igual ou superior a 20% (vinte por cento) do valor original do equipamento beneficiado pelo REPORTO, de acordo com o documento fiscal de importação do bem. O objetivo deste dispositivo é restringir o benefício fiscal às peças de alto valor agregado, ou seja, àquelas mais significativas no custo de manutenção do equipamento. No caso do § 9º, que dispõe sobre os veículos adquiridos com os benefícios do REPORTO, o objetivo é tornar obrigatória a identificação visual externa, a ser definida pela Secretaria Especial de Portos, para garantir uma correta fiscalização da sua utilização em concordância com a destinação estabelecida pela lei do REPORTO. Já no caso dos §§ 10 e 11, que tratam do uso indevido de máquinas, equipamentos e outros bens adquiridos com os benefícios fiscais do REPORTO, o objetivo é definir sanções capazes de inibir tais irregularidades.

O art. 4º foi criado de forma a acatar a emenda nº 05, apresentada pela Senadora Kátia Abreu, que estende aos construtores de eclusas os benefícios concedidos pelo REPORTO. Tal emenda tem a intenção de estimular a construção de eclusas nos rios a fim de estabelecer uma malha de transporte hidroviário criando uma extensa teia de escoamento da produção agrícola e barateando o seu transporte.

O art 5º foi acrescentado para dispor que o Presidente do Conselho de Autoridade Portuária deverá ser indicado pela Secretaria Especial de Portos.

VOTO

Assim, tendo em vista os argumentos acima elencados, concluímos pela admissibilidade dos pressupostos de urgência e relevância, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, pela adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação da MP nº 412, de 2007, e da emenda nº 05, na forma do Projeto de Lei de Conversão (PLV) em anexo, e pela rejeição de todas as outras emendas, por inadequação financeira e orçamentária.

Sala das Sessões, em  de abril de 2008.

Deputado Márcio França
Relator

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO (PLV) nº 10 , 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.

O Congresso Nacional decreta:

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 as seguintes redações:

"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 imobilizado 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.

Art. 16. Os beneficiários do REPORTO, descritos no art.15, ficam acrescidos das empresas de dragagem, definidas na Lei 11.610/2007, dos recintos alfandegados de zona secundária e os Centros de Treinamento Profissional, conceituados no artigo 32 da Lei 8.630/93, 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. O § 4º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.14.....

.....
§ 4º A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas, equipamentos e outros bens que não possuam similar nacional, mediante critérios, gerais ou específicos, definidos pela Secretaria Especial de Portos, aplicados exclusivamente ao REPORTO, para julgamento da similaridade, à vista das condições de oferta do produto nacional e observadas as seguintes normas básicas:

I – preço não superior em moeda brasileira corrente do similar estrangeiro, calculado com base no preço normal do bem como dos tributos que incidem sobre a importação e de outros encargos de efetivo equivalente;

II – pronta entrega do equipamento ou em prazo equivalente ao tempo médio de importação a ser definido pela Secretaria Especial de Portos, no caso do REPORTO, de que trata a lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004;

III – qualidade equivalente e especificações adequadas;

IV - Quando o fornecedor nacional não dispuser do produto para pronta entrega, deverá apresentar à Secretaria Especial de Portos, no caso do REPORTO, de que trata a lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, comprovação de que tem capacidade econômico-financeira de produzir o bem em questão, bem como comprovar condições técnicas atestadas pela Secretaria Especial de Portos e pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), de capacidade de fabricação do similar nacional no prazo médio de importação;

V - Na hipótese de descumprimento do prazo de entrega, referido no Inciso IV, ficam os compradores autorizados a importar o mesmo produto com os benefícios fiscais do REPORTO." (NR)

Art. 3º Acrescente-se os §§ 8º, 9º, 10º, e 11 ~~ao~~ art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com as seguintes redações

"Art. 14.....
.....

§ 8º 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 destina, de acordo com a Declaração de Importação (DI) respectiva.

§ 9º Os veículos adquiridos com o benefício do REPORTO deverão receber identificação visual externa a ser definida pela Secretaria Especial de Portos.

§ 10 Na hipótese de utilização do bem em finalidade diversa da que motivou a suspensão de que trata o caput, a sua não incorporação ao ativo imobilizado ou a ausência da identificação citada no § 9º 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.

§ 11 A aplicação da multa prevista no § 10 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 art. 31 da Lei nº 8.630, de 1993, será indicado pela Secretaria Especial de Portos e a representará em cada porto organizado.

Art. 5º. Inclua-se as seguintes alíneas "a" e "b" ao inciso II do artigo 2º da Lei 9.433, de 8 de janeiro de 1997:

"Art.2º.....

.....

I -

II -

b) As empresas de construção de eclusas são consideradas beneficiárias do REPORTO de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004."(NR)

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

Consulta Tramitação das Proposições

[Cadastrar para Acompanhamento](#)

[NovaPesquisa](#)

Proposição: [MPV-412/2007](#)

Autor: Poder Executivo

Data de Apresentação: 31/12/2007

Apreciação: Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Regime de tramitação: Urgência

Situação: PLEN: Pronta para Pauta.

Ementa: 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.

Explicação da Ementa: Prorroga o REPORTO até 31 de dezembro de 2010.

Indexação: Alteração, legislação tributária federal, prorrogação, prazo, (REPORTO), investimento, infra-estrutura, atividade portuária, porto.

Despacho:

20/2/2008 - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência

- MESA (Mesa Diretora)

[MSC 1046/2007 MESA \(Mensagem\) - Poder Executivo](#)

Legislação Citada

Emendas

- MPV41207 (MPV41207)

[EMC 1/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Onyx Lorenzoni](#)

[EMC 2/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 3/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 4/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 5/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 6/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 7/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 8/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 9/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Kátia Abreu](#)

[EMC 10/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Márcio França](#)

[EMC 11/2008 MPV41207 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Márcio França](#)

Pareceres, Votos e Redação Final

- MPV41207 (MPV41207)

[PPP 1 MPV41207 \(Parecer Proferido em Plenário\) - Márcio França](#)

[PPR 1 MPV41207 \(Parecer Reformulado de Plenário\) - Márcio França](#)

Originadas

- PLEN (PLEN)

[PLV 10/2008 \(Projeto de Lei de Conversão\) - Márcio França](#)

Requerimentos, Recursos e Ofícios

- PLEN (PLEN)

[REQ 2325/2008 \(Requerimento de Retirada de proposição de iniciativa individual\) - Márcio França](#)

Última Ação:

16/4/2008 - PLENÁRIO (PLEN) - A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 412-A/07) (PLV 10/08).

Este é o andamento da proposição. Caso Legislativo não é tratado pelos sistemas de governo, o presidente pode optar a respeito.

Andamento:	
31/12/2007	Poder Executivo (EXEC) Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.
31/12/2007	CONGRESSO NACIONAL (CN) Prazo para Emendas: 06/02/2008 a 11/02/2008. Comissão Mista: 06/02/2008 a 19/02/2008. Câmara dos Deputados: 20/02/2008 a 04/03/2008. Senado Federal: 05/03/2008 a 18/03/2008. Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 19/03/2008 a 21/03/2008. Sobrestar Pauta: a partir de 22/03/2008. Congresso Nacional: 06/02/2008 a 05/04/2008. Prorrogação pelo Congresso Nacional: 06/04/2008 a 04/06/2008.
20/2/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Apresentação da MSC 1046/2007 MESA, do Poder Executivo, que "submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 412, de 31 de dezembro de 2007, que "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".
20/2/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Recebido Ofício nº 51/2008 (CN) que encaminha o processado da MPV 412, de 2007, que "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".
20/2/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência
20/2/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Encaminhamento de Despacho de Distribuição à CCP para publicação.
21/2/2008	COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP) Encaminhada à publicação. Publicação Inicial no DCD de 22/2/2008.
25/2/2008	Presidência da Câmara dos Deputados (PRESI) Designado Relator, Dep. Márcio França (PSB-SP), para proferir parecer em plenário pela Comissão Mista a esta medida provisória e às 11 emendas apresentadas.
25/2/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia por falta de "quorum". (Sessão Ordinária - 14.00).
26/2/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Apresentação do Requerimento nº 2325 de 2008, pelo Deputado Márcio França (PSB-SP) que requer a retirada de emendas apresentadas à Medida Provisória nº 412, de 2007.
26/2/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
26/2/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 398-A/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
27/2/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
27/2/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 400/07, item 02 da pauta, com prazo encerrado.

28/2/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
28/2/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 401/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
29/2/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Retiradas as Emendas 10 e 11/08, em face do deferimento do REQ 2325/08.
4/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
4/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Adiada a discussão em face da não-conclusão da apreciação da MPV 402/07, item 2 da pauta, com prazo encerrado.
11/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
11/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 404/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
11/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 20:02)
11/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação do PL 1.179/07, item 03 da pauta, com prazo encerrado.
13/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 9:00)
13/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação do PL 1.650/07, item 02 da pauta, com prazo encerrado.
17/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, por falta de "quorum".
18/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
18/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 385/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
19/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 9:00)
19/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 385-A/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
25/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
25/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 405/07, item 02 da pauta, com prazo encerrado.

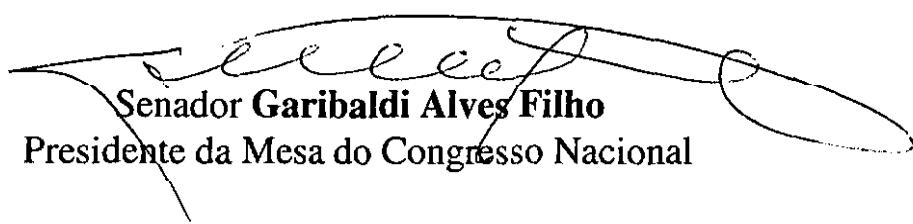
26/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
26/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 405-A/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
26/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 20:05)
26/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 406/07, item 02 da pauta, com prazo encerrado.
27/3/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, mediante acordo.
1/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
1/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 407/07, item 03 da pauta, com prazo encerrado.
2/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
2/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não-apreciação da MPV 409/07, item 03 da pauta, com prazo encerrado.
8/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
8/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não-apreciação da MPV 410/2007, item 02 da pauta, com prazo encerrado.
9/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
9/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não-apreciação da MPV 411/07, item 02 da pauta, com prazo encerrado.
10/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
10/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não-apreciação da MPV 411/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
15/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
15/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Parecer proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Márcio França (PSB-SP), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária desta MPV e da Emenda nº 5; pela inadequação financeira e orçamentária das Emendas de nºs 1 a 4 e 6 a 9, e, no mérito, pela aprovação desta MPV e da Emenda de nº 5, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado.

16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discutiu a Matéria o Dep. Dr. Ubiali (PSB-SP).
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Encerrada a discussão.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Votação preliminar em turno único.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião favorável quanto ao atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência e de sua adequação financeira e orçamentária, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião pela inadequação financeira e orçamentária da Emenda de nº 1 a 4 e 6 a 9, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Em consequência, as Emendas de nºs 1 a 4 e 6 a 9 deixam de ser submetidas a voto, quanto ao mérito, nos termos do § 6º do artigo 18º do RICD.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Votação, quanto ao mérito, em turno único.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Parecer Reformulado de Plenário pelo Relator, Dep. Márcio França (PSB-SP), pela Comissão Mista, que conclui por alterações no PLV apresentado. 
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovada a Medida Provisória nº 412, de 2007, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 10, de 2008, com as alterações propostas pelo Relator.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Votação da Redação Final.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Márcio França (PSB-SP).
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 412-A/07) (PLV 10/08).
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Retirados pelos Autores: o Requerimento do Dep. José Aníbal, Líder do PSDB, que solicita o adiamento da discussão por duas sessões; o Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, Líder do DEM, que solicita o adiamento da discussão por uma sessão, o Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, Líder do DEM, que solicita o adiamento da votação por duas sessões; e o Requerimento do Dep. José Aníbal, Líder do PSDB, que solicita o adiamento da votação por uma sessão.
16/4/2008	PLENÁRIO (PLEN) Apresentação do PLV 10/2008, pelo Dep. Márcio França, que "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 ". 

**ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO
CONGRESSO NACIONAL N° 12 , DE 2008**

O Presidente da Mesa do Congresso Nacional, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a **Medida Provisória nº 410, de 28 de dezembro de 2007**, que “Acrescenta artigo à Lei nº 5.889, de 8 de junho de 1973, criando o contrato de trabalhador rural por pequeno prazo, estabelece normas transitórias sobre a aposentadoria do trabalhador rural e prorroga o prazo de contratação de financiamentos rurais de que trata o § 6º do art. 1º da Lei nº 11.524, de 24 de setembro de 2007”, terá sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias, a partir de 6 de abril de 2008, tendo em vista que sua votação não foi encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional.

Congresso Nacional, 27 de março de 2008.


Senador Garibaldi Alves Filho
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI N° 11.033, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2004.

Conversão da MPV nº 206, 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.

Art. 14. As vendas de máquinas, 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, 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 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.

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.

Parágrafo único. A Secretaria da Receita Federal estabelecerá os requisitos e os procedimentos para habilitação dos beneficiários ao REPORTO.

Art. 16. O REPORTO aplica-se às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2010. (Redação dada pela Medida Provisória nº 412, de 2007.)

LEI N° 11.610, DE 12 DEZEMBRO DE 2007.

Conversão da MPV nº 393, de 2007

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

LEI N° 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Regulamento

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

Art. 31. O Conselho do Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

- a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;
- b) um representante do Estado onde se localiza o porto;
- c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

- a) um representante da Administração do Porto;
- b) um representante dos armadores;
- c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;
- d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
- b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
- c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

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.

LEI Nº 9.433, DE 8 DE JANEIRO DE 1997.

Mensagem de veto

Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989.

Art. 2º São objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos:

I - assegurar à atual e às futuras gerações a necessária disponibilidade de água, em padrões de qualidade adequados aos respectivos usos;

II - a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável;

III - a prevenção e a defesa contra eventos hidrológicos críticos de origem natural ou decorrentes do uso inadequado dos recursos naturais.

Publicado no Diário do Senado Federal, de 9/5/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:12526/2008)