



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 412, DE 2007

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 1.046/2007

Aviso nº 1/2008 – C. Civil

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 . Pendente de parecer da Comissão Mista.

DESPACHO:
PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.

SUMÁRIO

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (11)

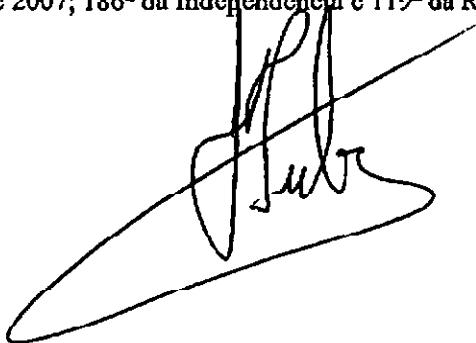
O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

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.



Referendado eletronicamente por: Arno Hugo Augustin Filho
MP-EM 198 MF - REPORTO(L2)

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,

Ofício nº 51 (CN)

Brasília, em 20 de fevereiro de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Arlindo Chinaglia
Presidente da Câmara dos Deputados

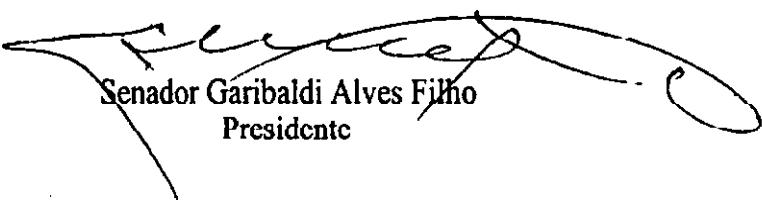
Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 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 nº11.033, de 21 de dezembro de 2004.”

À Medida foram oferecidas 11 (onze) emendas e a Comissão Mista referida no **caput** do art. 2º da Resolução nº 1 de 2002-CN não se instalou.

Atenciosamente,


Senador Garibaldi Alves Filho
Presidente

**CONGRESSO NACIONAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS**

EMENDAS APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 412, DE 2007, QUE “DISPÔE 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” :

PROponentes	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 LORENZO	autor
------------------------------	-------

Nº do protocolo

<input type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input type="checkbox"/> Modificativa	<input type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva global
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	----------------------------------	--

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

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

Subscritor

00002

EMENDA Nº
(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

00003

EMENDA N°
(à MP nº 412, de 2007)

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:

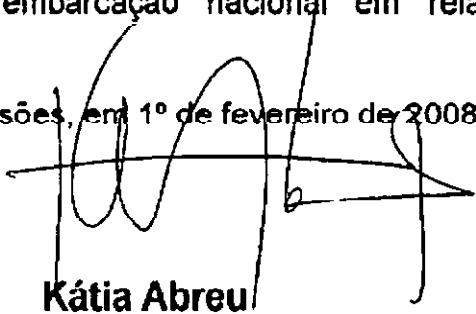
"Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de embarcações pesqueiras nacionais e empresas nacionais de navegações na navegação de cabotagem e da navegação interior, limitada ao valor da diferença entre os valores pagos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

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.

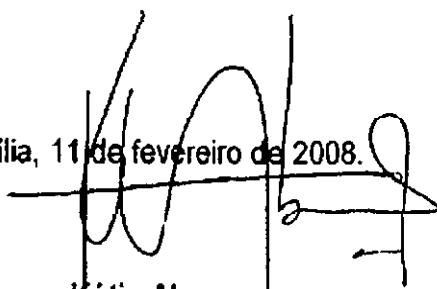
Nos últimos anos ocorreu um aumento significativo da movimentação de cargas nos portos nacionais, obrigando-os a operar acima dos seus limites operacionais e acarretando custos adicionais a toda sociedade brasileira. As projeções das principais entidades públicas e privadas prevêem o agravamento desta 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 a 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

00005

EMENDA Nº

(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.

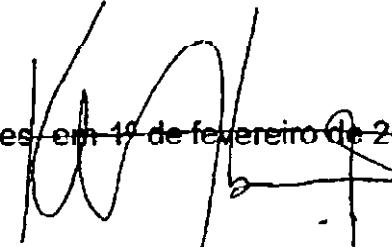
Cabe lembrar que o potencial de expansão do agronegócio em médio e em longo prazo se encontra em regiões centrais do País, longe, portanto, dos sistemas portuários tradicionais, o que representa altos custos de transporte da produção. As bacias do Madeira, Tapajós e Tocantins são caminhos naturais para 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 1º 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 demais:

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.....
I -
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

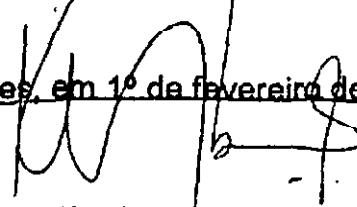
em estaleiro no exterior é cerca de 50% inferior ao custo de um navio fabricado em estaleiro nacional.

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 N°
(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

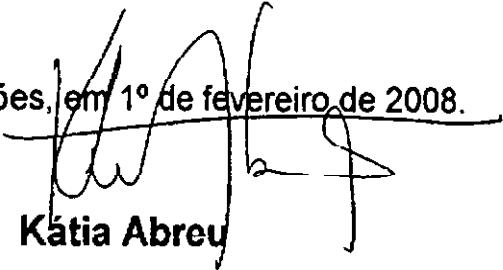
Por deficiência de infra-estrutura e logística um produtor de soja do Centro-Oeste, por produzir em região mais distantes do porto, recebe, em média, US\$ 30.00 a menos por tonelada comercializada se comparado aos produtores de soja da Argentina. O custo do frete rodoviário representa 36,3% do custo 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

MPV - 412 / 07

EMENDA Nº

(à MP nº 412, de 2007)

00008

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.

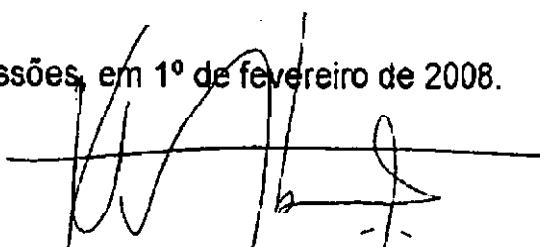
A multiplicidade de comandos tem no caso dos desencontros nos licenciamentos ambientais, um exemplo claro do quanto poderá ser lesivo à logística e à economia nacional como um todo, uma estruturação inadequada dos segmentos portuários e de navegação.

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 despesar 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 Nº 00009
(à MP nº 412, de 2007)

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

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

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

Art. 14. As vendas de máquinas, equipamentos, embarcações, aeronaves e outros bens, no mercado interno, ou a sua importação, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do REPORTO e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva em portos ou aeroportos e na execução de serviços de carga, descarga, transporte e movimentação de mercadorias, serão efetuadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, da Contribuição para o PIS/PASEP, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS e, quando for o caso, do Imposto de Importação (NR)

§1º.....

.....

§2º.....

.....

§3º.....

.....

§4º.....

.....

§5º.....

.....

§6º.....

.....

I -
II -
III -
§7º
<p>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 marítima e de interior. (NR)</p> <p>Parágrafo Único.....</p>	

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 armaração 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 the date. The signature is fluid and cursive, with a large, stylized '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:

Alínea:

TEXTO

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

*Acréscime-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.

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mista

Recortado em 08/10/2005 às 15:53

Assinatura

Material:

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

Acrecenta-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 objectivo principal do REPORTO, que é o de incentivar a modernização e a ampliação da Estrutura Portuária.

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 08/02/2008 às 09:50

Assinatura

Matr.:

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 16. O REPORTO aplica-se às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2007.

Art. 17. As vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.

.....