



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Beto Martins

EMENDA N° CCJ

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N° 68/2024

Institui o Imposto sobre Bens e Serviços IBS, a Contribuição Social sobre Bens e Serviços - CBS e o Imposto Seletivo - IS e dá outras providências.

Alterem-se os artigos 103 e 488 do PLP nº 68/2024 para estender o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto aos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) e aos Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios (DEPOT). Suprime-se o § 7º do artigo 103 e insira-se também um novo parágrafo para incluir as pessoas jurídicas fabricantes dos produtos de que trata o § 1º.

“Artigo 103. Observada a disciplina estabelecida pela legislação específica, serão efetuadas com suspensão do pagamento do IBS e da CBS as importações e as aquisições no mercado interno de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens realizadas diretamente pelos beneficiários do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação a Estrutura Portuária - Reporto e destinadas ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços de:

I - carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos, inclusive quando realizadas em recinto alfandegado ou sob controle aduaneiro de zona secundária, inclusive Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação - REDEX;
II – sistemas suplementares de apoio operacional, inclusive Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios - DEPOT;”

§ ___. Podem ainda ser beneficiárias do Reporto as pessoas jurídicas fabricantes dos produtos de que trata o § 1º. (...)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Beto Martins

~~§ 7º Os beneficiários do Reporto poderão efetuar importações e aquisições no mercado interno amparadas pelo regime até 31 de dezembro de 2028.~~ (revogado)

Artigo 488. A Lei no 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações nos artigos 14 e 16:

"Art. 14. Serão efetuadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, e, quando for o caso, do Imposto de Importação - II, as vendas e as importações de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, no mercado interno, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do Reporto e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços de:

Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária, dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), dos terminais de armazenagem e reparo de contêineres vazios e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2028." (NR)

JUSTIFICATIVA

O Governo Federal instituiu em 2004 o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) com o objetivo de estimular os investimentos para a modernização e a ampliação da infraestrutura portuária. O Reporto possibilita a aquisição de equipamentos e outros bens com a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o PIS/PASEP, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e, conforme o caso, do Imposto de Importação, na ausência de similar nacional. Após 5 anos, ocorre a conversão da suspensão do Imposto de Importação e do IPI em isenção, assim como a conversão à alíquota zero da contribuição para o PIS/PASEP e Cofins.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Beto Martins

O texto original, a Lei Federal 11.033, de 2004, incluiu como 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. Ao longo dos anos, vários segmentos foram incorporados, tais quais: TUPs; empresas que operam com embarcações offshore; concessionárias ferroviárias; empresas de dragagem; recintos alfandegados de zona secundária; e Centros de Treinamento Profissional.

Contudo, dois elos fundamentais do ciclo do comércio exterior marítimo-portuário ficaram de fora do benefício: os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), que compreendem as atividades de armazenagem, preparação, estufagem (consolidação e unitização) e o desembarque aduaneiro, com destaque aos produtos do agrobusiness; e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios (Depots), onde ocorrem todos os serviços relativos à preparação do contêiner vazio que encerrou viagem de importação para ser estufado com a carga que será embarcada. Neste intervalo, são feitos serviços como recebimento, reparo, lavagem e retirada do contêiner para que um novo processo de exportação tenha início.

Enquanto o setor portuário e demais empresas beneficiadas pelo Regime apresentaram melhoria em suas performances, o mesmo não ocorreu com os Redex e Depots, em que pese serem de extrema importância para o ciclo eficaz do comércio exterior realizado em contêiner – onde são transportadas as cargas de maior valor agregado.

Os Depots e Redex demandam investimentos em empilhadeiras de pequeno e grande portes (NCM 8427.20.10) e empilhadeiras tipo “Reach Stacker” (NCM 8426.4190) – ambas tributárias do Reporto, para que possam acompanhar a performance na movimentação registradas pelos operadores portuários e ansiada pelos exportadores nacionais.

Conforme levantamento da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), que representa Depots e Redex, as empresas reunidas nos dois segmentos têm potencial de investir R\$ 276,7 milhões nos próximos 5 anos (cenário base 2020-2025), com um impacto fiscal anual de R\$ 14,8 milhões. Ou seja, é ganho de eficiência para o sistema via desoneração fiscal quase ínfima.

A inserção dos Redex e Depots no rol de beneficiários do Reporto **não implicará necessidade de desoneração adicional à já estimada para este programa na peça orçamentária aprovada no Congresso Nacional**. Ademais, é salutar destacar que a inserção dos setores ao qual pleiteamos a inclusão no Reporto não ensejará novo impacto fiscal, visto que, devido ao alto custo para a aquisição de equipamentos novos sem o





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Beto Martins

benefício do Regime, tais empresas adquirirem majoritariamente equipamentos de segunda mão, com no mínimo mais de cinco anos de uso. São equipamentos que entram na operação já muito desgastados, impondo alto custo de manutenção e dificuldades em peças para reposição, o que resulta em impacto negativo na produtividade destas atividades.

Conforme estudo da ABTTC com a participação de 55 Depots, 37,7% da frota de empilhadeiras para a movimentação de contêineres utilizada nestes terminais têm mais de 15 anos de utilização e representam um custo de manutenção médio anual de R\$ 163.560,00 por equipamento – 4 vezes mais do que um equipamento com até 5 anos de utilização. Como reflexo tem-se (i) menor disponibilidade de horas para a utilização do referido equipamento, gerando um maior custo logístico para o atendimento aos importadores e exportadores e (ii) maior impacto ambiental.

A título de exemplo, a modernização da frota diminuirá em aproximadamente 70% a emissão de carbono na atmosfera, contribuindo para os objetivos de neutralidade até 2050, e reduzirá em até 97% a emissão de particulados e de óxido de nitrogênio em comparação com os equipamentos da década de 90 - ainda utilizados em grande escala na atividade retroportuária.

Além disso, destaca-se que o encerramento do Reporto em 2028 poderá gerar impactos negativos, desestimulando empreendimentos importantes para a infraestrutura de transporte e logística, e reduzindo a produção industrial.

Assim, ainda que o Reporto tenha sido mantido na nova sistemática de tributação tanto para a CBS quanto para o IBS, a sua aplicação terá vigência apenas até o ano de 2028. Ou seja, antes mesmo da entrada em vigor do IBS (regime de transição iniciado em 2029).

Quer dizer, ainda que tenha sido reconhecida a importância do Reporto e a sua aplicação no novo regime, diferentemente do que ocorre com o REIDI, esse benefício está sendo limitado no tempo, gerando insegurança e falta de previsibilidade para o desenvolvimento de novos projetos.

Conforme dados da coalizão entre ABRATEC, ABTL, ABTRA, ATP, FENOP, ABIFER E ANTF, os números considerando as prorrogações de concessões já previstas, em R\$MM:

	5 anos	total
Custo do investimento sem REPORTO	10.674	26.806
Custo do investimento com REPORTO	7451,8	18945
Diferença (custo tributário a mais)	3.222	7.861
Estadual	1818,5	4722,6
Federal	1403,7	3138,4
Total Tributos	3222,2	7861





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Beto Martins

Segundo a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), **a não prorrogação do Reporto resultará em uma significativa redução no recolhimento de impostos, tanto federais quanto estaduais, provenientes da cadeia produtiva da indústria ferroviária, além de um impacto negativo na geração de empregos.** Com base nas previsões das concessionárias, a média anual de fabricação é de 3 mil vagões e 50 locomotivas, podendo haver uma redução de 25% nesses volumes sem o Reporto, o que significaria uma perda de até R\$ 110 milhões anuais em tributos. Além disso, a indústria já perdeu cerca de 3 mil colaboradores qualificados, representando 15% da sua mão de obra direta, devido à retração dos investimentos. A prorrogação das concessões e os investimentos previstos para os próximos cinco anos oferecem uma oportunidade para reverter esse cenário e impulsionar o crescimento do setor. Entretanto, a não prorrogação do Reporto poderia frustrar esse objetivo, especialmente em um momento em que essa medida de incentivo se mostra de maior utilidade e impacto econômico positivo.

Nesse sentido, a emenda propõe incluir um parágrafo ao artigo 103 do PLP 68/2024 para desonerar os bens de capital. Propõe-se ainda a supressão do § 7º do artigo 103 do PLP 68/2024 de modo a atrair maior segurança jurídica e previsibilidade para investimentos em infraestrutura de transporte e logística do País. **Ressalta-se que o benefício não gera impacto nos cofres públicos, pois não implica renúncia fiscal, mas apenas um diferimento, sem gerar crédito para o adquirente.**

**Senador BETO MARTINS
PL / SC**

