



**PEC 45/2019**  
**00699**

SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Magno Malta**

**EMENDA Nº - CCJ**  
(à PEC nº 45, de 2019)

Inclua-se o seguinte inciso V ao art. 6º da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 45, de 2019:

**Art. 6º.** .....

.....  
V – ficam mantidos e prorrogados os atuais regimes especiais de importação e aquisição de bens de capital para infraestrutura e estrutura portuária, os quais devem ser estendidos ao imposto previsto no caput do art. 156-A e à contribuição previsto no art. 195, V.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem o objetivo de manter o fluxo de investimentos em infraestrutura e estrutura portuária no país, que já vem ocorrendo há alguns anos, por intermédio do REFORTO e do REIDI, regimes especiais criados exatamente para viabilizar a modernização do setor, cujos portos tem, reconhecidamente, os maiores custos de operação se comparados com outros países.

O Reporto – Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, é um regime aduaneiro especial que permite a importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens com suspensão do pagamento dos tributos federais quando importados diretamente pelos beneficiários do regime e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na modernização e ampliação da estrutura portuária. Prevê a suspensão do IPI, PIS/COFINS e, conforme o caso, do Imposto de Importação (II).

Já o Reidi – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura tem como objetivo a desoneração da



SENADO FEDERAL

**Gabinete do Senador Magno Malta**

SF/23512.27865-02

implantação de projetos de infraestrutura e consiste na suspensão da incidência das contribuições para PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes de aquisições específicas, destinadas à utilização ou incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado.

Caso a vigência dos incentivos seja encerrada em 31/12/2023, ocorrerá o afugentamento dos investimentos em infraestrutura portuária e ferroviária, além de tornar menos atrativa para as empresas a realização desses investimentos no território nacional. Isso, considerando que, por vezes, trata-se de interessados que atuam no mercado internacional e que frequentemente disputam priorização de recursos no âmbito de suas instituições.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR, como impactos, a reoneração dos investimentos resultará em menor valor de outorgas pagos à União e/ou diminuição das obras e intervenções previstas. Atenta-se que, no caso dos arrendamentos portuários já licitados, que consideraram em sua modelagem econômico-financeira a utilização do regime, a reoneração dos investimentos dará causa a pleitos de recomposição econômico-financeira dos contratos, frustrando receitas futuras do Poder Concedente (poder público), e, inclusive, desembolsos com fins compensatórios.

A título de exemplo, segundo o MPOR, a se considerar os investimentos em novos arrendamentos e em contratos existentes e prorrogados, tem-se para o ano de 2024 o valor de R\$ 9,5 bilhões e, para 2025, R\$ 11,1 bilhões. Desses, considerando que 21% de itens são passíveis de serem contemplados, pelo regime, seria na ordem de R\$ 2,0 bilhões em 2024 e R\$ 2,3 bilhões em 2025. Como, em média, 9,3% é o valor do benefício, chegaríamos às seguintes cifras de Reporto: R\$ 185,2 milhões em 2024 e R\$ 217,4 milhões em 2025.

Somando-se aos investimentos em terminais autorizados, cujo valor do benefício foi estimado em R\$ 220,5 milhões, em 2024, e R\$ 258,9 milhões, em 2025, chegou-se aos valores de R\$ 405,7 milhões e R\$ R\$ 476,3 milhões para os dois exercícios subsequentes, 2024 e 2025, conforme estabelece a Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), considerando os investimentos apontados em Portos.



SENADO FEDERAL

**Gabinete do Senador Magno Malta**

SF/23512.27865-02

Assim, em se tratando de um benefício que tem grande impacto em toda a indústria brasileira, gerando milhares de empregos diretos e indiretos e reduzindo o Custo-Brasil, incidente sobre a produção e logística, é possível afirmar que admitir o encerramento do benefício em 31/12/2023 é um verdadeiro retrocesso fiscal, ainda mais considerando que é uma renúncia irrisória frente ao ganho em investimento trazido pelo benefício.

Nesse contexto, proponho a inclusão do inciso V ao art. 6º da PEC 45/2019, a fim de incluir regra de transição que garanta a continuidade de investimentos e reinvestimentos no setor de infraestrutura e estrutura portuária, e que se mantenha os atuais regimes especiais - como o REIDI e o REPORTO - até que seja editada a Lei Complementar e respectiva regulamentação que trate da desoneração da aquisição de bens de capital.

A presente proposta está em consonância com o tratamento tributário diferenciado para obras de infraestrutura de interesse público, como é o caso de obras nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação, estabelecendo a previsão da possibilidade de que Lei Complementar regulamente benefícios tributários ou regimes especiais com vistas ao desenvolvimento nacional.

É sabido que as obras de infraestrutura tendem a beneficiar a sociedade como um todo, indo além da operação em si, por produzirem efeitos cujos impactos se farão sentir durante longo período por número indeterminado de pessoas e atividades.

A carência do Brasil na infraestrutura de setores essenciais - historicamente insuficiente para atender às demandas da população e das empresas - deve ser considerada na reforma tributária, de forma a viabilizar a possibilidade de futuros estímulos fiscais ao investimento em infraestrutura no país e, conseqüentemente, impulsionar o desenvolvimento econômico e social.

O setor de infraestrutura é um dos pilares para o crescimento econômico de longo prazo e a melhoria da qualidade de vida da população, sendo responsável por garantir o acesso a serviços essenciais como transporte, energia, saneamento básico, entre outros.

Os atuais regimes especiais voltados ao incentivo ao desenvolvimento de infraestrutura, como o REIDI (Lei 11.488/2007) e o



SENADO FEDERAL

**Gabinete do Senador Magno Malta**

SF/23512.27865-02

REPORTO (11.033/2004) visam, primordialmente, a desoneração tributária na aquisição de bens de capital, especialmente dado seu elevado custo em etapas pré-operacionais.

Além dos efeitos extremamente negativos para o próprio setor portuário, a extinção imediata desses programas terá efeitos catastróficos também para indústrias de quase todos os setores ligados à infraestrutura, seja no setor elétrico, nos transportes ou no saneamento. Atualmente, tais regimes especiais garantem a efetividade dos empreendimentos industriais e, sem tais benefícios tributários, há risco efetivo da ruína de projetos atuais, além da total estagnação de novos projetos.

Diante do exposto, solicito o apoio de meus nobres pares nesta Casa para a aprovação desta Emenda cujo teor é fundamental para garantir o respeito ao direito adquirido e ao ato jurídico perfeito, bem como viabilizar futuras políticas públicas fiscais de incentivo a obras de infraestrutura.

Diante do exposto, pela relevância e urgência da matéria, conto com o apoio de meus ilustres pares no sentido da aprovação desta emenda.

Sala das sessões,

**Senador MAGNO MALTA**  
**PL/ES**