



EMENDA N° - 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

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

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, consequentemente, 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

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**