



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 5610, DE 2023

Altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, para dispor sobre o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO.

AUTORIA: Senador Carlos Portinho (PL/RJ), Senador Wellington Fagundes (PL/MT)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Carlos Portinho

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, para dispor sobre o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Dê-se a seguinte redação ao art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004:

“**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 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)

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

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, o Reporto está vigente até 31 de dezembro de 2023, conforme Lei nº 14.301, de 07 de janeiro de 2022. O Projeto visa prorrogá-lo por mais 5 (cinco) anos, até 31 de dezembro de 2028.

Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, é necessário a ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, com o estímulo à expansão dos investimentos da iniciativa privada no setor, inclusive mediante incentivo fiscal para a compra de equipamentos.





SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Carlos Portinho

Os portos brasileiros são responsáveis por 95% do fluxo de comércio exterior do País e representam 80% do PIB nacional, o que demonstra a importância estratégica do setor.

O setor portuário brasileiro é um dos que mais investe em infraestrutura. Em recente diagnóstico sobre os portos brasileiros, aponta-se que o setor foi responsável por cerca de R\$ 42,7 bilhões nos últimos 6 anos, dos quais R\$ 37,5 bilhões correspondem a 109 novos contratos e R\$ 5,02 bilhões a 18 ampliações. Ainda, há projeção de cerca de R\$ 6,89 bilhões em anúncios públicos já realizados. No mesmo período, ocorreram 25 leilões para arrendamentos portuários, responsáveis por investimentos da ordem de R\$ 3,87 bilhões. Estimam-se mais 55 projetos de arrendamentos portuários na carteira de 2023 a 2026, na ordem de R\$ 6,4 bilhões inicialmente, podendo ampliar.

Estima-se investimentos da seguinte ordem para os anos de 2024 e 2025: - Arrendamentos Portuários: para o ano de 2024 o valor de R\$ 9,5 bilhões e, para 2025, R\$ 11,1 bilhões. Total: R\$20,6 bilhões - Terminais Autorizados: R\$ 11,3 bilhões em 2024, R\$ 13,3 bilhões em 2025 e R\$ 7,4 bilhões em 2026. Total: Total: R\$32,0 bilhões.

O REPORTE é fundamental para garantir a realização desses investimentos, que somam mais de R\$50,0 bilhões. Considerando que 21% desse valor são passíveis de serem contemplados com o Reporto e desses 9,3% em média seria o valor do benefício, chegaríamos à incidência do benefício em R\$10,5 bilhões e uma eventual renúncia fiscal de menos de R\$1,00 bilhão. Ou seja, poder-se-ia admitir que nos próximos 3 anos teríamos um aporte adicional de R\$1,00 bilhão para ser convertido em geração de emprego e renda. E, na eventual necessidade de uma futura compensação tributária poderá ser cumprido por sobras da loteria esportiva.

Com relação aos números futuros, caso a renovação do Reporto não ocorra, teremos grandes impactos para o setor ferroviário de carga também, podendo até mesmo ameaçar a continuidade de empreendimentos que são de vital importância para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística, além de reduzir a produção da indústria nacional, com risco de perda de inúmeros postos de trabalho. Considerando o arcabouço de projetos apenas no âmbito das atuais concessões ferroviárias em vias de prorrogação antecipada, sem falar em projetos greenfield, temos que o Reporto vai permitir manter o custo dos investimentos aproximadamente 3,22 bilhões de reais mais barato em 5 anos, resultado da diferença de tributos incidentes sobre os investimentos





SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Carlos Portinho

potencialmente beneficiados. Ou seja, sem o Reporto, os projetos ficarão pelo menos 3,22 bilhões de reais mais caros nos próximos 5 anos e quase 7,9 bilhões de reais no curto prazo.

O aumento da eficiência e da capacidade das instalações portuárias passa, necessariamente, pela aquisição de equipamentos e máquinas para a movimentação das cargas e mercadorias. Os terminais portuários estão inseridos no início da cadeia de valor para os produtos de exportação, e são também o elo que viabiliza as atividades que dependem de importação de equipamentos e insumos. A eficiência dos portos tem, portanto, efeito multiplicador sobre toda a economia do país. No sentido contrário, onerar os elos iniciais dessa cadeia sufoca o crescimento econômico dos elos subsequentes.

Acerca dos benefícios econômicos do Reporto, é possível verificar o seguinte: • Correspondem a 5,77% do arrecadado na área de transporte e a 0,08% em relação à toda a arrecadação federal (impacto mínimo x ganho máximo) • Sem Reporto há encarecimento dos investimentos nas concessões/arrendamentos: em média o CAPEX fica 7% mais caro nos arrendamentos portuários; • Menor valor de outorga paga à União; • Não se trata de renúncia fiscal, permite sua conversão imediata em investimento direto realizável e com potencial multiplicador para toda a atividade econômica.

Atualmente, o Brasil depende de benefícios como o Reporto, dentre outros regimes aduaneiros especiais, devido a nosso sistema tributário ser complexo, burocrático, descentralizado e incapaz de efetivamente desonerar as exportações.

Essa prorrogação, além de benéfica, é fundamental para o adequado provimento da infraestrutura portuária necessária ao desenvolvimento do País, buscando contribuir para a redução dos custos dos serviços, bem assim, para tornar o setor portuário mais eficiente e competitivo.

Reforça-se que o Reporto é um benefício que tem grande impacto em toda a indústria brasileira, gerando empregos e reduzindo o Custo-Brasil, incidentes sobre a produção e logística, que tornam difícil ou desvantajoso para o exportador brasileiro colocar seus produtos no mercado internacional, ou, tornam inviável ao produtor nacional competir com os produtos importados.





SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Carlos Portinho

Sob o aspecto de benefício para a sociedade, estudo da Fundação Getúlio Vargas – intitulado "Avaliação da Política de Prorrogação Antecipada das Concessões Ferroviárias", realizado pelo Grupo de Economia da Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV, em março de 2018 – em que identifica que além da melhoria da segurança, mitigação de conflitos urbanos, aumento da capacidade e realização de investimentos nas próprias malhas ferroviárias, há uma série de benefícios macroeconômicos decorrentes das prorrogações, em especial os ganhos relacionados à indução da atividade econômica provocada pela demanda por insumos, isto é, impacto direto e indireto em outras áreas e na mão de obra.

Do ponto de vista dos postos de trabalho, ressalte-se que, por causa do refreamento de investimentos, a indústria ferroviária nacional já perdeu cerca de 3 mil colaboradores qualificados (cerca de 15% de sua mão de obra direta), com a diminuição da entrega de vagões e locomotivas aos mercados doméstico e internacional, sendo que a expectativa é a de reversão desse cenário e crescimento muito além do que havia em passado recente com as prorrogações das concessões de ferrovias, que só agora começam a se concretizar, e os investimentos previstos nos próximos 5 anos. Porém, a não prorrogação do Reporto frustraria esse objetivo.

Já no âmbito do setor portuário, o aumento da eficiência e da capacidade das instalações portuárias passa, necessariamente, pela aquisição de equipamentos e máquinas para a movimentação das cargas e mercadorias, proporcionada pelo Reporto.

Ressalta-se, ainda, que o Brasil é um país exportador de proporções continentais e a falta de infraestrutura logística para escoamento dessa produção é um gargalo visivelmente constatado nos principais portos brasileiros.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos Parlamentares para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões,

Senador **CARLOS PORTINHO**

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.033, de 21 de Dezembro de 2004 - Legislação Tributária Federal - 11033/04
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2004;11033>
 - art16
- Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013 - Lei dos Portos (2013) - 12815/13
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2013;12815>
 - art33
- Lei nº 14.301 de 07/01/2022 - LEI-14301-2022-01-07 - 14301/22
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2022;14301>