



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
BRENDA BATISTA CHARQUEIRO

**REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVO À MODERNIZAÇÃO E À AMPLIAÇÃO
DA ESTRUTURA PORTUÁRIA - REPORTO**

Florianópolis
2021



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
BRENDA BATISTA CHARQUEIRO

**REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVO À MODERNIZAÇÃO E À AMPLIAÇÃO
DA ESTRUTURA PORTUÁRIA - REPORTO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Relações Internacionais da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Prof. M.^a Jurema Pacheco Marques

Florianópolis

2021

BRENDA BATISTA CHARQUEIRO

**REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVO À MODERNIZAÇÃO E À AMPLIAÇÃO
DA ESTRUTURA PORTUÁRIA - REPORTO**

Este trabalho de conclusão de curso foi julgado adequado à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais e aprovado em sua forma final pelo Curso de Graduação em Relações Internacionais da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Florianópolis, 07 de julho de 2021.

Prof. M.^a Jurema Pacheco Marques (Orientadora)
Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. Dr. Ricardo Neumann (Avaliador)
Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. Msc. José Ricardo Tavares (Avaliador)
Universidade do Sul de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiro e principalmente a Deus, por ter me dado tanta fé e sempre ter acompanhado meu caminho, mesmo nos períodos mais turbulentos, nunca me deixou só. Posteriormente, gostaria de demonstrar imensa gratidão a minha irmã, que desde criança vem sendo minha melhor amiga e me apoiando em tudo.

Da mesma forma, por todo o apoio, carinho, compreensão e ajuda, agradeço imensamente a meus pais, Sandra e Frank, que nunca deixaram de acreditar na minha capacidade de resiliência e de esforço para alcançar meus objetivos. Obrigada por todo o amor ao longo de todos os anos, principalmente nos meus primeiros anos de vida que foram deveras intensos, por, igualmente, aguentarem meus surtos ocasionais. Amo vocês e busco sempre dar meu melhor para que vocês reconheçam minha eterna gratidão.

Ademais, me sinto sortuda por ter meus cãezinhos, que estão sempre me confortando e me dando todo amor e carinho deste mundo, apesar de não compreenderem o escrito aqui, faço necessário mencioná-los, eis que minha vida não seria a mesma sem eles.

Agradeço igualmente as minhas parceiras de vida que me acompanham em todos os momentos, mesmo que não presencialmente, sempre me dando amor, conselhos, e risadas, minhas eternas e melhores amigas, a vocês devo minha lealdade e amor por me ensinarem sempre o que é a amizade. Obrigada por me acompanharem em todas as ocasiões, amo vocês.

Por último, não posso deixar de agradecer a minha querida orientadora, que vem me acompanhando nesta reta final de graduação, me guiando de maneira brilhante e empregando sua sabedoria ao me ajudar a realizar este trabalho, a ela serei eternamente grata pela dedicação e gentileza que teve nos últimos meses comigo. Sobretudo, realizar este trabalho com uma exacerbada maestria.

RESUMO

O presente trabalho traz o conceito, as normas e os tipos de benefícios concedidos pelo Estado brasileiro, dentro do Regime Especial estudado. A pesquisa tem o intuito de elucidar os beneficiários e os benefícios do regime, bem como, apontar quais são os equipamentos contemplados ao longo dos anos em que esteve vigente o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO. Esta pesquisa agrega no âmbito das organizações portuárias, pois busca entender e verificar quais foram os equipamentos importados pelos portos nacionais através do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO durante os anos em que o regime tributário esteve vigente. Entretanto, os dados analisados precedem a vigência do regime com o intuito de entender se houve de fato um aumento real nos equipamentos que são contemplados na forma da lei.

No segundo capítulo, levanta-se os dados de tributação e do regime tributário brasileiro aplicado nas importações, campo de incidência, fato gerador, lançamento tributário, constituição de crédito para posteriormente explicar os regimes aduaneiros e seus benefícios fiscais, sobretudo o do REPORTO. O capítulo terceiro aborda a história das estruturas portuárias e como se deu a regulamentação das importações, desde a chegada dos portugueses no território brasileiro, a repartição das terras, o início do comércio exterior, a implementação de portos para o desenvolvimento econômico e a história dos principais portos nacionais, dando enfoque aos portos catarinenses visto que é a região que foi determinada como foco de estudo.

No quarto capítulo, o trabalho apresenta os valores FOB (*Free On Board*) gastos com os equipamentos importados previstos nos regime de REPORTO, expondo os gráficos que mostram os valores desde os anos 2000 aos anos de 2020, explorando onze códigos de NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul). O objetivo da inclusão de anos anteriores à implementação do regime de REPORTO foi comparar com os anos em que as regulamentações foram executadas, de forma a concluir se houve ou não impacto pela instituição da política instaurada em 2005.

Palavras-chave: REPORTO, Benefícios Fiscais, Estrutura Portuária, Portos.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Posição 8423.....	54
Gráfico 2 - Posição 8425.....	56
Gráfico 3 - Posição 8426.....	58
Gráfico 4 - Posição 8427.....	59
Gráfico 5 - Posição 8428.....	61
Gráfico 6 - Posição 8701.....	62
Gráfico 7 - Posição 8704.....	63
Gráfico 8 - Posição 8709.....	64
Gráfico 9 - Posição 8716.....	66
Gráfico 10 - Posição 9022.....	67
Gráfico 11 - Posição 9026.....	71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM	52
Tabela 2 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8423.	54
Tabela 3 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8425	56
Tabela 4 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8426	57
Tabela 5 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8427	58
Tabela 6 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8428	60
Tabela 7 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8701	61
Tabela 8 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8704	63
Tabela 9 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8709	64
Tabela 10 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8716	65
Tabela 11 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 9022	67
Tabela 12 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 9026	70
Tabela 13 - Valor total dos equipamentos importados de 2000 - 2020 .	73

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
1.1 EXPOSIÇÃO DO TEMA E DO PROBLEMA	12
1.2 OBJETIVOS	12
1.2.1 OBJETIVO GERAL	12
1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	12
1.3 JUSTIFICATIVA.....	13
1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	13
1.5 ESTRUTURA DA PESQUISA.....	14
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	16
2.1 REGIME TRIBUTÁRIO BRASILEIRO NAS IMPORTAÇÕES	16
2.2 IMPOSTOS.....	17
2.2.1 IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO	17
2.2.2 IMPOSTO SOBRE PRODUTO INDUSTRIALIZADO	19
2.2.3 PIS/PASEP - IMPORTAÇÃO E COFINS-IMPORTAÇÃO	20
2.3 TIPOS DE BENEFÍCIOS FISCAIS.....	21
2.4 REGIMES ADUANEIROS	22
2.4.1 REGIMES ADUANEIRO COMUM	23
2.4.2 REGIMES ADUANEIROS APLICADOS EM ÁREAS ESPECÍFICAS. .	23
2.4.3 REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS, ECONÔMICOS OU SUSPENSIVOS	25
2.5 REGIME ADUANEIRO ESPECIAL – REPORTO - REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVO À MODERNIZAÇÃO E À AMPLIAÇÃO DA ESTRUTURA PORTUÁRIA.....	29
2.5.1 OS BENEFICIÁRIOS DO REPORTO	30
2.5.2 DO DESCUMPRIMENTO DO REGIME	31
2.5.3 OS EQUIPAMENTOS CONTEMPLADOS PELO REPORTO.....	32
3. HISTÓRIA E REGULAMENTAÇÃO PORTUÁRIA.....	34
3.1. ASPECTOS HISTÓRICOS.....	34

3.2 ASPECTOS REGULAMENTARES	35
3.2.1 A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ.....	41
3.3 PORTOS DE MAIOR INFLUÊNCIA NACIONAL	42
3.3.1 PORTOS CATARINENSES	45
3.3.1.1 PORTO DE ITAJAÍ	46
3.3.1.2 PORTO DE IMBITUBA	47
3.3.1.3 PORTO ITAPOÁ.....	48
3.3.1.4 PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	48
3.3.1.5. PORTO DE NAVEGANTES	49
4.1. EQUIPAMENTOS CONTEMPLADOS COM O REPORTO.....	51
4.2.1. Posição 8423	53
4.2.2. Posição 8425	55
4.2.3. Posição 8426	57
4.2.4 Posição 8427	58
4.2.5. Posição 8428	59
4.2.6. Posição 8701	61
4.2.7. Posição 8704	62
4.2.8. Posição 8709.....	63
4.2.9. Posição 8716	64
4.2.10. Posição 9022	66
4.2.11. Posição 9026	67
4.3. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS VALORES E EQUIPAMENTOS IMPORTADOS ATRAVÉS DO REPORTO	71
6. REFERÊNCIAS.....	77



1. INTRODUÇÃO

Desde o início das grandes navegações, a atividade marítima sempre esteve presente, sobretudo, foi o meio de locomoção mais usado para explorar os territórios até então desconhecidos pelas potências imperialistas, que ditaram a hegemonia mundial a época. Diante das pressões que existem sob o modo capitalista de produção, a busca contínua e incansável por meios de melhorar e extrair o máximo dos métodos para aumentar o consumo, exigem uma dinâmica em que o comércio exterior seja rápido e eficiente, dado a demanda mundial ter aumentado e a maneira do consumo ter mudado (VIDAL; MONIÉ, 2006).

Atualmente, as estruturas portuárias brasileiras é que fazem a frente do país com toda a comunidade internacional que mantém relações comerciais com o Brasil. Os portos são um dos grandes pilares do comércio exterior e de grande importância para a economia brasileira. Contudo, a maioria dos portos nacionais não possuem uma infraestrutura adequada para desempenhar tal função com o máximo de qualidade.

Os Regimes Aduaneiros Especiais existem para conceder benefícios tributários que se aplicam especificamente em relação à estrutura portuária, o REPORTO é uma iniciativa por parte do Estado que visa incentivar investidores, concedendo benefícios fiscais à empresas ou instituições que se adéquam às regras para importação de equipamentos utilizados para ampliar e modernizar a estrutura portuária. Outro elemento importante a ser destacado é o dispositivo legal que legisla sobre a exploração da atividade portuária vigente, a Lei Nº 12.815/13. Entretanto, há uma análise sobre a Lei Nº 8.630/93, denominada como lei de modernização dos portos, fruto da pressão feita por empresários do setor para que houvesse uma lei que fosse capaz de suprir a demanda no momento.

Neste trabalho foi exposto de maneira sistemática dados históricos e numéricos sobre os equipamentos importados durante a vigência do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO de forma a conhecer as mudanças estruturais geradas pelo regime estudado.

1.1 EXPOSIÇÃO DO TEMA E DO PROBLEMA

A globalização do século XXI faz com que a necessidade das estruturas portuárias mundiais sejam cada vez mais otimizadas para suprir a demanda do comércio exterior. Países como o Brasil, em ascensão no que tange os valores de importações e exportações, criam benefícios fiscais no sentido de modernizar sua estrutura portuária, atraindo investidores e agilizando as operações portuárias. O propósito desta pesquisa é analisar o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO.

Diante disso, urge a necessidade em saber: Quais os equipamentos contemplados no Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO e os valores importados, durante a vigência do Regime no Brasil?

1.2 OBJETIVOS

Conforme o supracitado problema de pesquisa, foram definidos os objetivos que são apresentados na sequência.

1.2.1 OBJETIVO GERAL

Verificar quais os equipamentos contemplados no Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária – REPORTO e os valores importados durante a vigência do Regime no Brasil.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- A. Descrever os equipamentos contemplados no Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária – REPORTO.
- B. Identificar quais equipamentos foram importados através do Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária – REPORTO, em seu período de vigência no Brasil.
- C. Analisar os valores das importações destes equipamentos durante os anos de 2000 à 2020 no Brasil, no sentido de verificar se houve aumento das importações

dos produtos contemplados no Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária – REPORTO.

1.3 JUSTIFICATIVA

Este trabalho justifica-se no sentido de compreender melhor os incentivos que o governo concede através do Regime Tributário para incentivo Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária nacional. Analisar quais equipamentos e se houve de fato a importação destes, já que se os portos nacionais tem a disponibilidade de um recurso que visa melhorar a estrutura portuária, analisar a utilização deste é importante para determinar os futuros benefícios na área. Entender se de fato na prática isto vem acontecendo, caso estejam usando, fazer um recorte dos anos da concessão dos benefícios fiscais para verificar se houve aumento da demanda dos equipamentos, caso não estejam utilizando, entender o por quê.

Sobretudo, é de suma importância, que os portos se mantenham atualizados e com uma infra-estrutura adequada em um país emergente como o Brasil. O crescimento econômico e competitivo depende também de uma exploração portuária que se adéque ao mercado doméstico e ao externo.

Após a concessão dos benefícios fiscais viabilizados pela modalidade de regime tributário especial aduaneiro de REPORTO, é necessário analisar se e quais equipamentos foram importados e se de fato tornou mais viável para quem explora a atividade portuária conseguir construir uma infraestrutura portuária mais moderna e que comporte a demanda que a globalização exige dos portos para manter a economia territorial alavancada.

1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Como metodologia científica, o presente TCC foi realizado de maneira exploratória, visto que é descrita como aquela que “[...] realiza descrições precisas da situação e quer descobrir as relações existentes entre seus elementos componentes” (CERVO ET AL, 2007, p. 63). O método foi escolhido pois teve-se como objetivo descrever, identificar e analisar os equipamentos contemplados no REPORTO e seus valores, além da relação entre os valores antes e depois da implementação do regime.

A natureza da pesquisa foi determinada como quali-quantitativa, pois a coleta, análise e esquematização dos dados se deu de forma em que se usam estatísticas para verificar aumentos ou quedas nos valores FOB dos anos 2000 a 2020, além de buscar se houve relação causal com a implementação do REPORTE (MASCARENHAS, 2012). Sobre o corte metodológico, foi utilizado o recurso transversal, pois os dados foram obtidos e a pesquisa realizada em um curto período de tempo (FONTELLES ET AL, 2009).

A abordagem técnica utilizada pela pesquisadora foi de pesquisa documental, pois foram analisados dados documentais de valores publicados e esta metodologia é definida como uma “[...] a coleta de informações [que] é realizada em materiais que não receberam qualquer tipo de análise crítica. Neste tipo de pesquisa, os documentos consultados são, geralmente, classificados como fontes primárias e fontes secundárias” (FONTELLES ET AL, 2009, s/ p.).

A pesquisa qualitativa foi a abordagem escolhida para realizar este trabalho. O objeto de pesquisa foi identificar quais e qual o volume dos equipamentos importados no Brasil através do REPORTE nos anos de 2000 a 2020. Foram utilizadas diversas técnicas para a elaboração deste trabalho, a análise de documentos foi feita com o intuito de buscar na legislação brasileira quais as prerrogativas para poder se enquadrar nos benefícios fiscais concedidos pelo REPORTE. Também foi utilizada a pesquisa bibliográfica através da consulta de livros e artigos para apresentar os conceitos e as contextualizações históricas presentes no trabalho.

Logo, para conseguir responder o problema da pesquisa, foi feito o levantamento dos dados referente as importações das posições de NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) dos equipamentos contemplados no Regime, bem como, os valores dos equipamentos durante as duas primeiras décadas do século XXI. O presente trabalho em seu primeiro capítulo busca introduzir o tema proposto e mostrar a metodologia usada no trabalho.

1.5 ESTRUTURA DA PESQUISA

A pesquisa foi estruturada de forma em que a leitura siga a partir de uma contextualização sobre os impostos que incidem sobre os produtos importados,

prossequindo para história dos principais portos nacionais e dos principais do estado de Santa Catarina, local foco da análise, e indo em direção ao que a pesquisadora teve como objetivo: descrever, identificar e analisar os equipamentos contemplados no REPORTO e os valores FOB dos anos 2000 à 2020, além de realizar uma análise crítica sobre os valores apresentados antes e depois da implementação do regime.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nesse capítulo são abordados temas relacionados à estrutura tributária nas importações brasileiras no sentido de promover um melhor entendimento do Regime Aduaneiro, objeto desta pesquisa.

2.1 REGIME TRIBUTÁRIO BRASILEIRO NAS IMPORTAÇÕES

A obrigação tributária consiste no poder que o Estado tem de requerer do contribuinte uma prestação positiva ou negativa, tal qual a presente no Código Tributário Nacional, revestido pela discricionariedade que a Constituição Federal Brasileira lhe confere (PAULSEN, 2019). Conforme o artigo terceiro do Código Nacional Tributário, “tributo é toda prestação pecuniária compulsória em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”. Os tributos se dividem em taxas, impostos e contribuições de melhorias (PAULSEN, 2019).

A partir de um fato gerador¹ a obrigação principal tributária vai nascer, a situação estará descrita em lei e a partir do momento que o sujeito entrar no campo de incidência tributária a relação será gerada e atrairá esta obrigação tributária para si (PAULSEN, 2019). Após o fato gerador, ocorrerá o lançamento do tributo, que irá dar a constituição do crédito tributário. O lançamento é de competência privativa da autoridade administrativa responsável. Consequente, lançado o crédito tributário estará constituído e então o sujeito ativo, o Estado, seja em âmbito federal, estadual ou municipal estará apto a exigir o montante decorrente da obrigação tributária (PAULSEN, 2019).

As partes que participam desta obrigação tributária são os sujeitos, passivo e ativo. O sujeito passivo da obrigação principal é a pessoa obrigada ao pagamento de tributo ou penalidade pecuniária, vai ser chamado de contribuinte quando tenha relação pessoa e direta com a situação que constitua o respectivo fato gerador e de responsável quando, sem revestir a condição de contribuinte, sua obrigação decorra

¹ Segundo o CTN, fato gerador da obrigação principal é a situação definida em lei como necessária e suficiente para sua ocorrência, já o fato gerador da obrigação acessória é qualquer situação que, na forma da legislação aplicável impõe a prática ou abstenção de ato que não configure obrigação principal

de disposição expressa de lei (BRASIL, 2007). O sujeito ativo da obrigação é a pessoa jurídica de direito público, titular da competência para exigir seu cumprimento (BRASIL, 2007).

2.2 IMPOSTOS

Segundo a Constituição Federal, compete a União instituir impostos sobre produtos importados estrangeiros; exportação, para o exterior de produtos nacionais ou nacionalizados; produtos industrializados. Ademais, compete a União as contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas.

Em um processo de importação, o importador deverá classificar o produto na Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM correta dentro da Tarifa Externa Comum – TEC, no sentido de verificar o tratamento administrativo e tributário dispensado ao produto que será importado (BIZELLI, 2006). A Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM é o resultado da aplicação de regras e procedimentos que possibilita determinar um único código numérico para uma certa mercadoria. A NCM é aplicada a todas operações que versem sobre as relações de comércio exterior entre os países do Mercosul. A Organização Mundial das Alfândegas utiliza o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, a NCM tem como base este sistema (RECEITA FEDERAL, 2021). A NCM é utilizada para estabelecer os tributos envolvidos nas operações de comércio exterior e de saída de produtos industrializados (RECEITA FEDERAL, 2021).

2.2.1 IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

O Imposto de Importação (II) consiste da hipótese de incidência diante a importação de mercadorias estrangeiras e bagagens de viajantes. Contudo, no caso das mercadorias estrangeiras, a base de cálculo é o valor aduaneiro e a alíquota é apurado segundo as normas do artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio GATT. Segundo Paulo Cesar Alves Rocha:

O valor aduaneiro das mercadorias importadas é o preço efetivamente pago ou a pagar, numa Vanda de exportação para o país de importação, desde que efetuadas os ajustes previstos no artigo oitavo do Acordo de Valoração Aduaneira (valores que devem ser agregados ao preço efetivamente pago ou a pagar) e atendidas as condições do artigo primeiro do Acordo de Valoração Aduaneira (não haja vinculação entre vendedor/comprados, se

houver que o valor da transação seja aceitável para fins aduaneiros, restrições, condições de venda, parcelas de venda ao serem pagas ao exportador) e verificadas as condições dos artigos nono e décimo sétimo do Acordo de Valoração Aduaneira (ROCHA, 2013, p. 126).

A importação consiste no ato de trazer para o território nacional, contudo, o para o cunho jurídico não basta a ordinária entrada física, tem de haver a incorporação do bem a economia interna, seja para fins industriais, comerciais ou o simples consumo (PAULSEN, 2019). O contribuinte segundo a lei é o importador que provoca a entrada de mercadoria estrangeira ao território nacional, quando a mercadoria for via remessa postal internacional, o contribuinte é o destinatário. A base de cálculo mais utilizada é mediante a imposição de alíquota *ad valorem*, que consiste na previsão de um percentual a incidir sobre um percentual do valor aduaneiro (PAULSEN, 2019).

A mercadoria estrangeira, para a definição de Paulsen (2019) se trata do produto que tenha origem em outro país, tendo sido produzido pela natureza por atividade humana, diferente daquele produto nacional que eventualmente volte para o país. De acordo com o Regulamento aduaneiro, para ocorrer a materialidade de cálculo do imposto, considera-se ocorrido o fato gerador na data do registro da declaração de importação de mercadoria submetida a despacho para consumo. Entretanto, para os bens contidos em remessa postal internacional não sujeitos ao regime de importação comum, para os bens compreendidos no conceito de bagagem, acompanhada ou desacompanhada, para mercadoria constante de manifesto ou de outras declarações de efeito equivalente, cujo extravio tenha sido verificado pela autoridade aduaneira ou para mercadoria estrangeira que não haja sido objeto de declaração na importação, na hipótese em que tenha sido consumida ou revendida, ou não seja localizada o fato gerador ocorrerá no dia do lançamento correspondente crédito tributário. Caso seja iniciado o respectivo despacho aduaneiro antes de aplicada a pena de pedimento da mercadoria, o fato gerador ocorre na data do vencimento do prazo de permanência da mercadoria em recinto alfandegado (BRASIL, 2009).

O imposto de exportação entra no âmbito da incidência com seu fato gerador que consiste na saída da mercadoria nacional ou nacionalizada do território aduaneiro. Sua base de cálculo será feita através do preço normal que a

mercadoria, ou semelhante, chegaria, ao tempo da exportação, em uma venda em condições de livre concorrência no mercado internacional (BRASIL, 2001).

O seu fato gerador ocorre com a saída do produto nacional ou nacionalizado do território nacional para o estrangeiro. E, com produto se entende um termo que engloba desde a mercadoria como outros bens, sejam eles de natureza da ação humana ou os produtos primários extraídos diretamente da natureza (PAULSEN, 2019).

2.2.2 IMPOSTO SOBRE PRODUTO INDUSTRIALIZADO

O imposto sobre produtos industrializados (IPI) tem no seu fato gerador duas hipóteses. A primeira, é na importação, em que tem seu momento de incidência no desembaraço aduaneiro de produtos de procedência estrangeira. A segunda hipótese é na operação nacional, momento em que a incidência do imposto ocorrerá com a saída do produto do estabelecimento industrial, ou equiparado a industrial (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2019).

A definição de produto se difere da de mercadoria, uma vez que a mercadoria é aquela destinada ao comércio, enquanto o produto pode ser destinado para o consumo, comércio ou qualquer outra atividade (PAULSEN, 2019). Segundo o Código Tributário Nacional, a palavra industrializado remete a produtos que passaram por modificações de aperfeiçoamento ou modificação na natureza e finalidade do produto, ainda que incompleta, parcial ou intermediária (BRASIL, 1966).

O IPI pode ser conceituado como o negócio jurídico que tem por escopo o bem ou a mercadoria submetidos ao processo de industrialização, tem como objeto a industrialização e a saída do produto do estabelecimento industrial (PAULSEN, 2019). O contribuinte, sujeito passivo na relação do IPI será o importador, caso o fato gerador seja decorrente do desembaraço aduaneiro; o industrial, caso o fato gerador seja decorrente da saída de produto que industrializar em seu estabelecimento, tanto quanto para os demais fatos geradores decorrentes de atos que praticar; o estabelecimento equiparado ao industrial, caso o fato gerador seja relativo aos produtos que dele saírem, tanto quanto para os demais fatos geradores decorrentes de atos que praticar; os que consumirem ou utilizarem em outra finalidade, ou remeterem à pessoas que não sejam empresas jornalísticas ou

editoras, o papel destinado à impressão de livros, jornais e periódicos, quando alcançado pela imunidade prevista na Constituição Federal (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2021).

2.2.3 PIS/PASEP - IMPORTAÇÃO E COFINS-IMPORTAÇÃO

A lei de número 10.865 de 2004 regulamentou e instituiu a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços - PIS/PASEP-IMPORTAÇÃO e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - COFINS-IMPORTAÇÃO (PAULSEN, 2019).

A união tem a sua competência para instituir contribuição dos empregadores, empresas ou equiparados sobre a receita e o faturamento. Atualmente, o Supremo Tribunal Federal, entende que o faturamento equivale ao produto das atividades que cumpra o objeto social da empresa, tais como a receita da venda de mercadorias da prestação de serviços, da atividade seguradora, da atividade bancária, da atividade de locação de bens móveis e imóveis (PAULSEN, 2019).

Tanto a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços - PIS/PASEP-IMPORTAÇÃO quanto a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços no Exterior - COFINS-IMPORTAÇÃO tem seu fato gerador na entrada de bens estrangeiros no território nacional ou malas e as remessas postais internacionais e mercadoria importada a granel que por sua natureza ou condições de manuseio na descarga, esteja sujeita a quebra ou a decréscimo, desde que o extravio não seja superior a 1% (quando ocorrer quebra ou decréscimo em % superior, serão exigidas as contribuições somente em relação ao que exceder a 1%) (BRASIL, 2004).

O fato gerador vai considerar-se ocorrido na data do registro da declaração de importação de bens submetidos a despacho para consumo; no dia do lançamento do correspondente crédito tributário, quando se tratar de bens constantes de manifesto ou de outras declarações de efeito equivalente, cujo extravio ou avaria for

apurado pela autoridade aduaneira; na data do vencimento do prazo de permanência dos bens em recinto alfandegado, se iniciado o respectivo despacho aduaneiro antes de aplicada a pena de perdimento e na data do pagamento, do crédito, da entrega, do emprego ou da remessa de valores quando para residentes ou domiciliados no exterior como contraprestação por serviço prestado (BRASIL, 2004).

Os contribuintes nessa modalidade de imposto serão o importador (seja pessoa física ou jurídica que pratique o ato de entrar com mercadoria estrangeira em território nacional); a pessoa física ou jurídica contratante de serviços de residentes ou domiciliados do exterior e o beneficiário do serviço (caso o contratante também seja residente ou domiciliado no exterior) (BRASIL, 2004).

2.3 TIPOS DE BENEFÍCIOS FISCAIS

Há diversas modalidades de benefícios fiscais, que proporcionam, que o contribuinte consiga um regime especial aduaneiro, neste tópico serão abordados alguns destes. A incidência dos tributos ocorre sobre os atos da vida cotidiana que versem sobre conteúdo econômico (PAULSEN, 2019).

A suspensão do crédito tributário é o adiamento do pagamento do imposto, mas é importante ressaltar que a suspensão não extingue o crédito tributário, apenas adia ele, na medida que o prazo foi concedido e o pagamento será feito pelo próprio contribuinte (PAULSEN, 2019). O crédito é suspenso e passa a ficar condicionado a evento futuro definido na legislação. Um exemplo disso ocorre com a aquisição de matérias-primas destinadas à posterior exportação, como supracitado acima (PAULSEN, 2019).

A isenção de crédito tributário acontece com atos que, via de regra, estariam dentro do âmbito da incidência (PAULSEN, 2019). Contudo, por expressa previsão legal, o tributo não pode ser lançado. A isenção opera no âmbito do plano do exercício da competência, é a exclusão por lei, de maneira infraconstitucional e presente no Código Tributário Nacional (PAULSEN, 2019). É uma não incidência legalmente qualificada, e essa deve deixar claro, quem será beneficiário, quais requisitos devem ter para participar dos benefícios pela lei imposta, e quais tributos farão parte dessa isenção (PAULSEN, 2019). E ainda quando necessário, determinar, por quanto tempo valerá a isenção (PAULSEN, 2019).

A imunidade dos créditos tributários é uma vedação prevista na Constituição Federal, voltada aos entes federativos, que os impede de atingir determinados fatos tributáveis (PAULSEN, 2019). Nas palavras do professor Roque Antonio:

[...] a imunidade tributária é um fenômeno de natureza constitucional. As normas constitucionais que, direta ou indiretamente, tratam dos assunto, fixam, por assim dizer, a incompetência de entidades tributantes, para onerar, com exações, certas pessoas, seja em função de sua natureza jurídica, seja porque coligadas a determinados, fatos, bens ou situações (CARRAZZA, 2008, p.705).

A imunidade ocorre quando existir um impeditivo de instituir a imposição tributária, por força da norma constitucional, não necessariamente expressa, poderá ocorrer de maneira implícita também (PAULSEN, 2019). A não incidência de tributos é relativa aos atos da vida que não agregam valor econômico na vida do ser humano. Em suma, os atos que não incidem na vida tributária do contribuinte são aqueles não previstos em lei (PAULSEN, 2019).

O fato analisado não pode constituir tributo, ou seja não pode ser contemplado pela regra jurídica “se resulta da clara incoerência do suporte fático da regra de tributação; ou juridicamente qualificada, se existe regra jurídica expressa dizendo que não se configura, no caso, a hipótese de incidência tributária” (BRASIL, 2002, s/ p.).

2.4 REGIMES ADUANEIROS

Os regimes aduaneiros são os métodos através dos quais se regulamentam a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior (BRASIL, 2009). Atualmente, o que regula estas atividades são as normas vigentes no Decreto Nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.

Os regimes aduaneiros acontecem em território aduaneiro nacional, este território aduaneiro compreende toda a área nacional, seja marítima, aérea ou terrestre, sendo esta área dividida em zonas: primária e secundária, a primeira consiste nas partes que contém o recinto alfandegário na estação aduaneira de fronteira e a segunda é residual, sendo assim, abrange o restante do território, denominada estação aduaneira de interior (BRASIL, 2009).

Os recintos alfandegados são áreas sob o controle aduaneiro onde há permissão para o trânsito de veículos, pessoas e cargas vindas do exterior. Segundo o artigo 9º do Regulamento Aduaneiro:

Art. 9º Os recintos alfandegados serão assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de:

I – mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial;

II – bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e

III – remessas postais internacionais.

Parágrafo único. Poderão ainda ser alfandegados, em zona primária, recintos destinados à instalação de lojas francas (BRASIL, 2009, s/ p.).

Segundo Bizelli (2006), os regimes aduaneiros podem ser separados em comum ou especiais ou Aplicados em áreas Especiais.

2.4.1 REGIMES ADUANEIRO COMUM

Consiste no regime que possui o procedimento de importação comum, se concentrando nele as operações que não gozam de nenhum benefício ou tratamento especial nas exportações ou nas importações. Nesta modalidade os tributos são cobrados dos bens que chegam ao país em caráter definitivo e incidem na importação.

2.4.2 REGIMES ADUANEIROS APLICADOS EM ÁREAS ESPECÍFICAS.

São regimes vinculados a determinadas regiões do país, previamente designadas na legislação. Esta modalidade teve sua origem fruto da necessidade de algumas localidades do Brasil sofrerem por demandas que incentivassem seu desenvolvimento econômico e social pois não conseguiu se dar de maneira orgânica tal qual outras partes do país. Dentre estes regimes, pode-se citar a Zona Franca de Manaus, um modelo de desenvolvimento econômico implantado pelo governo brasileiro cujo fulcro é viabilizar uma base econômica, promovendo a melhor integração produtiva e social dessa região ao país, garantindo a soberania nacional sobre suas fronteiras.

Já a Amazônia Ocidental é composta pelos estados do Acre, de Rondônia e de Roraima e o regime aduaneiro especial coincide basicamente no mesmo regime da Zona Franca de Manaus, entretanto, há uma limitação a quantidade de mercadorias que o regime abrange, tendo um rol taxativo que engloba: motores marítimos de centro e de popa, seus acessórios e pertences, bem como outros utensílios empregados na atividade pesqueira, exceto explosivos e produtos utilizados em sua fabricação; máquinas, implementos e insumos utilizados na

agricultura, na pecuária e nas atividades afins; máquinas para construção rodoviária; máquinas, motores e acessórios para instalação industrial; materiais de construção; produtos alimentares; e medicamentos (BRASIL, 2009).

O Entrepósito Internacional da Zona Franca de Manaus é o que permite a armazenagem em recinto sob controle aduaneiro, com suspensão do pagamento de tributos, de mercadorias estrangeiras importadas e destinadas: a venda por atacado, para a Zona Franca de Manaus e para outras regiões do território nacional; a comercialização na Zona Franca de Manaus, na Amazônia Ocidental ou nas áreas de livre comércio; matérias-primas, produtos intermediários, materiais secundários e de embalagem, partes e peças e demais insumos, importados e destinados à industrialização de produtos na Zona Franca de Manaus; mercadorias nacionais destinadas à Zona Franca de Manaus, à Amazônia Ocidental, às áreas de livre comércio ou ao mercado externo e mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus e destinadas aos mercados interno ou externo (BRASIL, 2009).

A Área de Livre-Comércio é uma localidade onde há o comércio livre de importações, exportações e incentivos fiscais, foi fruto da demanda de criar no interior da Amazônia um centro industrial e agropecuário (ROCHA, 2013).

A área é fruto da necessidade de um regime que pudesse fornecer incentivos fiscais que pudessem proporcionar a iniciativa econômica de áreas fronteiriças específicas da Região Norte do País e de impulsionar as relações bilaterais com os países vizinhos, conforme a política de integração latino-americana. Conforme a Super Intendência da Zona Franca de Manaus:

As Áreas de Livre Comércio foram criadas para promover o desenvolvimento das cidades de fronteiras internacionais localizadas na Amazônia Ocidental e em Macapá e Santana, com o intuito de integrá-las ao restante do país, oferecendo benefícios fiscais semelhantes aos da Zona Franca de Manaus no aspecto comercial, como incentivos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS). Os objetivos principais das ALCs são a melhoria na fiscalização de entrada e saída de mercadorias, o fortalecimento do setor comercial, a abertura de novas empresas e a geração de empregos (SUFRAMA, 2013, s/ p.).

Já as Zonas de Processamento de Exportação, são definidas como áreas de livre comércio de importação e de exportação, direcionadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, objetivando a redução de desequilíbrios regionais, o fortalecimento do balanço de

pagamentos e a promoção da difusão tecnológica e do desenvolvimento econômico e social do País (BRASIL, 2009). Segundo Albuquerque (2011), as Zonas de Processamento de Exportação incorporam os regimes aduaneiros com incentivos fiscais relacionados à exportação de bens e serviços, os quais tem por escopo possibilitar em diferentes partes do território nacional polos de desenvolvimento local, justificados na conformação de arranjos produtivos locais que escoam seus produtos segundo uma lógica reticular de plataformas de exportação (ALBUQUERQUE, 2011 apud SENHORAS, 2020, p. 10).

2.4.3 REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS, ECONÔMICOS OU SUSPENSIVOS

São os que tem sua tributação condicionada a um fato gerador futuro. O regime especial de trânsito aduaneiro é o que vai possibilitar o transporte de mercadoria, sob controle aduaneiro, de um ponto origem a outro ponto de destino dentro do território aduaneiro, com suspensão do pagamento de tributos. O Estado ao conceder esta modalidade de regime estabelecerá a rota a ser cumprida, fixará os prazos para execução da operação e para comprovação da chegada da mercadoria ao destino; e adotará as cautelas julgadas necessárias à segurança fiscal (BRASIL, 2009).

O regime aduaneiro especial de admissão temporária é o que concede a importação de bens que devam permanecer no País durante prazo fixado, com suspensão total do pagamento de tributos, ou com suspensão parcial, no caso de utilização econômica. Contudo, esta modalidade esta sujeita ao cumprimento estrito de algumas condições estabelecidas pelo legislador, a comprovação que a importação do produto é de caráter temporário, importação sem cobertura cambial e a adequação dos bens à finalidade para a qual foram importados (BRASIL, 2009).

Já no regime especial de admissão temporária para aperfeiçoamento ativo é o que concede a permissão da entrada, para permanência temporária no País, com suspensão do pagamento de tributos, de matérias estrangeiras ou desnacionalizadas, com o intuito de aperfeiçoamento ativo e posterior reexportação (BRASIL, 2009). O ingresso com objetivo da permanência temporária no País, com suspensão de pagamento de tributos de mercadorias estrangeiras ou desnacionalizadas, destinadas a operações de aperfeiçoamento ativo e posterior

reexportação é admitido pelo regime aduaneiro da admissão temporária para aperfeiçoamento ativo (BRASIL, 2009).

Segundo o § 1º do Art. 380 as operações de aperfeiçoamento são as:

“[...] operações de industrialização relativas ao beneficiamento, à montagem, à renovação, ao recondicionamento, ao acondicionamento ou ao recondicionamento aplicadas ao próprio bem ou o conserto, o recado ou a restauração de bens estrangeiros” (BRASIL, 2009, s/ p.).

Subsidiariamente neste regime aduaneiro aplicam-se, no que for possível, as normas positivadas no regime de admissão temporárias (BRASIL, 2009).

O regime de drawback é considerado incentivo à exportação pois tem na sua característica a suspensão ou isenção de tributos incidentes sobre insumos importados ou efetuados em compra no mercado nacional para ser manufaturado em produtos que serão exportados. Pode ser aplicado através da suspensão, isenção ou restituição de tributos (BRASIL, 2009).

O regime especial de entreposto aduaneiro na importação é o que permite a armazenagem de produtos estrangeiros em recinto alfandegado de uso público, com suspensão do pagamento dos impostos federais incidentes da importação. Este tipo de regime é o que irá permitir a residência de produtos estrangeiros em feiras, congressos ou eventos no seguimento (BRASIL, 2009).

O regime especial de entreposto industrial sob controle aduaneiro informatizado, é a modalidade de regime que consiste na autorização para que a empresa possa importar com a suspensão do pagamento de tributos, sob controle aduaneiro informatizado, mercadorias que, depois de submetidas a operação de industrialização, sejam destinadas a exportação. Sua destinação pode variar entre exportação, reexportação ou até mesmo na destruição (BRASIL, 2009).

O regime especial de exportação temporária é aquele que permite a saída do país com a suspensão do pagamento do imposto de exportação, seja de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionada a reimportação em prazo determinado no mesmo estado em que foi exportada (BRASIL, 2009). O regime especial da exportação temporária para aperfeiçoamento passivo é o que concede a permissão de saída do País, com tempo determinado, a mercadoria nacional ou nacionalizada, para sofrer um processo de transformação, elaboração, beneficiamento ou montagem no estrangeiro, conseguinte, o produto será reimportado, sob a nova

configuração do resultante do processo, com pagamento dos tributos sobre o valor agregado (BRASIL, 2009).

O regime especial aduaneiro de exportação e de importação de bens destinados às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e gás natural é o que prevê a condição especial para a exportação, sem que tenha ocorrido sua saída do território aduaneiro e posterior aplicação do regime de admissão temporária (BRASIL, 2009). No caso de bens, são aqueles destinados às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e de gás natural, cuja permanência no País seja de natureza temporária (BRASIL, 2017), e aos aparelhos e a outras peças a serem produzidas e incorporadas aos bens para garantir a operacionalidade e ferramentas necessárias para a manutenção destes.

O regime aduaneiro especial de importação de petróleo bruto e seus derivados, é a modalidade de regime que concede a importação destes, com a suspensão de pagamento dos impostos federais para a posterior importação, no mesmo estado que foram importados (BRASIL, 2009). O regime especial aduaneiro de loja franca é o que permite a estabelecimentos instalado em zona primária de porto ou de aeroporto alfandegado vender mercadoria nacional ou estrangeira a passageiro em viagem internacional, com o pagamento em moeda nacional ou estrangeira. Contudo a suspensão dos tributos das mercadorias estrangeiras só é válida até sua venda (BRASIL, 2009).

O regime aduaneiro especial de importação de insumos destinados a industrialização por encomendas de produtos classificados nas posições 8701 a 8705 da nomenclatura comum do mercosul é a modalidade de regime que irá permitir a importação sem cobertura cambial de chassis, carroçarias, peças, partes, componentes e acessórios, com suspensão do pagamento do imposto sobre produtos industrializados, da contribuição para o PIS/PASEP-importação e da COFINS-importação (BRASIL, 2009). O regime de depósito alfandegado certificado irá conceder a mercadoria exportada para todos os débitos fiscais, creditícios e cambiais, a mercadoria nacional depositada em recinto alfandegado, vendida à pessoa sediada no exterior, mediante contrato de entrega em território nacional e à ordem do adquirente (BRASIL, 2009).

A modalidade de regime aduaneiro de depósito especial consiste da permissão de estocar partes, peças, componentes e materiais de reposição ou manutenção, com suspensão do pagamento dos impostos federais, da contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação, para veículos, máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, estrangeiros, nacionalizados ou não, e nacionais em que tenham sido empregados partes, peças e componentes estrangeiros (BRASIL, 2009). Esse regime surge como um *upgrade* do antigo regime de depósito especial alfandegado, tendo como diferença nevrálgica e atual a não necessidade de uma área não alfandegada, sendo suficiente para tal ato que a empresa que quer ser habilitada demonstre o local no qual serão armazenadas as mercadorias e todo controle da movimentação será feito de forma informatizada (ROCHA, 2013).

Já o regime aduaneiro especial de depósito afiançado é o regime que suspende do pagamento dos impostos federais, da contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação para a estocagem de materiais importados sem cobertura cambial, os materiais devem ser utilizados na manutenção e reparo de embarcações ou aeronaves pertencentes a empresa autorizada a operar no transporte comercial internacional e utilizados nessa atividade (BRASIL, 2009). Contudo, a concessão para tal benefício necessita que a empresa estrangeira possua autorização aduaneira e que haja previsão em ato internacional firmado pelo Brasil e que haja tal reciprocidade por parte dos outros países (BRASIL, 2019).

O regime do depósito alfandegado certificado apresenta seu conceito no Art. 493:

[...] é o que permite considerar exportada, para todos efeitos fiscais, creditícios e cambiais, a mercadoria nacional depositada em recinto alfandegado, vendida a pessoa sediada no exterior mediante contrato de entrega no território nacional e à ordem do adquirente (BRASIL, 2009, s/ p.).

Há a necessidade que a Secretaria da Receita Federal aprove o regime que deve ocorrer em recinto alfandegado pública, excepcionalmente poderá ser operado em estrutura portuária privada desde que haja autorização da Secretaria (BRASIL, 2009). O prazo para que a mercadoria fique sob o regime do depósito alfandegado certificado é de um ano, a partir da emissão do conhecimento de depósito alfandegado (BRASIL, 2009). A extinção deste modelo pode ocorrer com a saída da

mercadoria do território nacional, despacho para o consumo ou a transferência para outros regimes aduaneiros (BRASIL, 2009).

O depósito franco é o regime aduaneiro especial que dá margem para a concessão de armazenagem em recinto alfandegado de mercadoria estrangeira para atender ao fluxo comercial de países limítrofes com terceiros países. Para a operação deste regime, é necessário que haja acordo ou convênio internacional firmado pelo Brasil (BRASIL, 2009).

2.5 REGIME ADUANEIRO ESPECIAL – REPORTO - REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVO À MODERNIZAÇÃO E À AMPLIAÇÃO DA ESTRUTURA PORTUÁRIA.

O regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária é o que permite a importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, a suspensão do pagamento de impostos federais, quando importados diretamente pelos beneficiários do regime e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva em portos na execução dos serviços de carga, descarga, movimentação de mercadorias e drenagem, na execução de treinamento e formação de trabalhadores em Centros de Treinamento Profissional (BRASIL, 2009).

O congresso nacional instituiu o regime especial do REPORTO em primeiro de dezembro de 2004, pela Lei número 11.033, é um programa que atribui apenas benefícios fiscais aos portos. Logo, em 2008, teve sua abrangência ampliada pela Lei número 11.774 e os benefícios foram expandidos aos concessionários de transporte ferroviário. Entretanto, uma medida provisória decretou seu prazo apenas até o final de 2015 (DE VIVEIRO, 2013). Nas palavras do professor Paulo César Alvez Rocha:

[...] é um regime aduaneiro que permite a importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens destinados ao ativo imobilizado para utilização exclusiva em Portos a uma legislação que lhe foram conferidas por Lei (ROCHA, 2013).

O REPORTO permite importar os bens supracitados com o benefício de ter a suspensão dos tributos sobre produto industrializado (IPI) vinculado à importação, o imposto de importação (II), contribuição para o PIS/Pasep-Importação e os Cofins-Importação. O programa de incentivo fiscais aos portos é de suma importância dado

a necessidade de suprir as demandas da atualidade de infraestrutura e superestrutura nos Portos brasileiros, o que resulta em uma melhor performance no comércio exterior brasileiro. Tem como escopo desonerar uma lista de instrumentos que permitem fazer com que haja mais investimentos nesta área (DE VIVEIRO, 2013).

2.5.1 OS BENEFICIÁRIOS DO REPORTO

Os beneficiários do regime serão o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar a instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de *offshore*, as empresas de dragagem, os recintos alfandegados de zona secundária, os centros de treinamento profissional e os concessionários de transporte ferroviário (BRASIL, 2009).

A habilitação dos beneficiários será feita previamente com base nos requisitos estabelecidos pela Receita Federal. Segunda a Instrução Normativa RFB N 1370, de 28 de junho de 2013:

Art. 12. Não podem habilitar-se ou coabilitar-se ao Reporto as optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), de que trata a Lei Complementar no 123, de 14 de dezembro de 2006, e as pessoas jurídicas de que trata o inciso II do art. 8º da Lei no 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e o inciso II do art. 10 da Lei no 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

Art. 13. A habilitação ou coabilitação ao Reporto fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB).

Art. 14. A habilitação ou a coabilitação ao Reporto deverá ser requerida à RFB por meio de formulário próprio, constante dos Anexos I e II a esta Instrução Normativa, a ser apresentado à Delegacia da Receita Federal do Brasil (DRF) ou à Delegacia Especial da Receita Federal do Brasil de Administração Tributária (Derat) com jurisdição sobre o estabelecimento matriz da pessoa jurídica requerente, acompanhado:

I - da inscrição do empresário no registro público de empresas mercantis ou do contrato de sociedade em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedade empresária, bem como, no caso de sociedade empresária constituída como sociedade por ações, dos documentos que atestem o mandato de seus administradores;

II - de indicação do titular da empresa ou relação dos sócios, pessoas físicas, bem como dos diretores, gerentes, administradores e procuradores, com indicação do número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) e respectivos endereços; e

III - de relação das pessoas jurídicas sócias, com indicação do número de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), bem como de seus respectivos sócios, pessoas físicas, diretores, gerentes, administradores e procuradores, com indicação do número de inscrição no CPF e respectivos endereços.

§ 1o Para fins de habilitação ao regime, a pessoa jurídica deverá comprovar, conforme o caso:

I - o direito de exploração, no caso de porto organizado, transporte ferroviário e recintos alfandegados de zona secundária;

II - o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar, em se tratando de instalação portuária de uso público ou de instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo;

III - a pré-qualificação para a execução de operação portuária, no caso de operador portuário;

IV - o atendimento das condições estabelecidas na legislação específica para o exercício da atividade, nos casos das empresas de dragagem; ou

V - o direito de explorar serviços de transporte ferroviário.

§ 2o A comprovação de que trata o § 1o poderá ser efetuada pela apresentação de:

I - ato legal ou extrato do contrato de concessão, de permissão, de arrendamento ou de adesão, publicado no Diário Oficial da União (DOU); e
II - certificado de registro de pré-qualificação como operador portuário.

Parágrafo único. A regularidade fiscal da pessoa jurídica requerente a que se refere o art. 13 será verificada em procedimento interno da RFB, em relação aos tributos por ela administrados, ficando dispensada a juntada de documentos comprobatórios.

Art. 15. A pessoa jurídica deverá solicitar coabilitação, nos termos do art. 14, separadamente, para cada estabelecimento.

Subseção III Dos Procedimentos para Concessão

Art. 16. Para a concessão da habilitação ou da coabilitação, a DRF ou a Derat deverá:

I - examinar a regularidade do pedido e dos documentos de que trata o art. 14;

II - verificar a regularidade fiscal da pessoa jurídica requerente em relação aos tributos administrados pela RFB;

III - proferir despacho deferindo ou indeferindo a habilitação ou a coabilitação; e

IV - dar ciência ao interessado.

Os bens adquiridos com o benefício do reporto deverão receber identificação visual da logomarca do Reporto.

2.5.2 DO DESCUMPRIMENTO DO REGIME

Em caso de descumprimento do regime, oriundo do uso da mercadoria importada em finalidade incompatível com a prevista na legislação que concede os tributos, o beneficiário fica sujeito à aplicação de multa em 50% sobre o valor aduaneiro do bem importado e obriga a entidade administrativa ao recolhimento dos tributos suspensos, agregados dos acréscimos legais, sem prejuízo de outras penalidades cabíveis, o valor incide desde a data do registro da declaração de importação. A utilização em área fora da portuária é permitida estritamente para a atividade de movimentação de mercadorias por parte do operados portuário quando for o único meio de acesso de um ponto a outro do porto (SC Cosit nº 182/2017).

Ocorrerá a conversão em isenção após cinco anos decorrido o prazo da suspensão do pagamento do imposto de importação e do imposto sobre produtos industrializados, este prazo começa a valer a partir do momento do fato gerador

(BRASIL, 2009). Já a conversão da contribuição do PIS/PASEP-importação ocorrerá para a alíquota zero dado cinco anos da suspensão do pagamento da contribuição, sendo o prazo contado a partir do momento do fato gerador (BRASIL, 2009).

Dentro do prazo de cinco anos é necessário a autorização da Secretaria da Receita Federal acrescidos do recolhimento dos tributos que obtiveram o benefício do tributo suspenso, acrescidos de juros e de multa de mora para poder efetuar a transferência a qualquer título de propriedade dos bens importantes sob o regime de REPORTE (BRASIL, 2009). Em caso da mercadoria ser transferida para o nome de outro beneficiário do regime, deverá ocorrer a formalização do termo de responsabilidade em relação ao crédito tributário com o pagando suspenso e que o novo adquirente assuma perante a Secretaria da Receita Federal a responsabilidade, desde o momento de ocorrência dos respectivos fatos geradores, pelos tributos e contribuições com pagamento suspenso (BRASIL, 2009).

2.5.3 OS EQUIPAMENTOS CONTEMPLADOS PELO REPORTE

Conforme a Lei, os equipamentos que podem ser contemplados pelos benefícios são os de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos; sistemas suplementares de apoio operacional; proteção ambiental; sistemas de segurança e de monitoramento de fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações; dragagens; e treinamento e formação de trabalhadores, inclusive na implantação de Centros de Treinamento Profissional (BRASIL, 2021).

O Decreto nº 6582/2008 é o ato normativo que informa de maneira taxativa os bens contemplados pelo REPORTE, sendo eles aparelhos e instrumentos de pesagem; Talhas, cadernais e moitões; Guinchos e cabrestantes; Cábreas; Guindastes, incluídos os de cabo; Pontes rolantes, pórticos de descarga ou de movimentação, pontes-guindastes, carros-pórticos e carros-guindastes; Empilhadeiras; Outros veículos para movimentação de carga e semelhantes, equipados com dispositivos de elevação; Outras máquinas e aparelhos de elevação, de carga, de descarga ou de movimentação; Tratores rodoviários para semi-reboques; Veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias; Reboques e semi-reboques, para quaisquer veículos; Outros veículos

não autopropulsados; Aparelhos de raios X; Instrumentos e aparelhos para medida
| ou controle do nível de líquidos (BRASIL, 2008).

3. HISTÓRIA E REGULAMENTAÇÃO PORTUÁRIA

Este capítulo busca preliminarmente fazer uma contextualização histórica sobre a história portuária no Brasil e seus entraves para chegar as estruturas portuárias que existem atualmente. Ademais, aborda as legislações referente aos Portos e a exploração da atividade e visa introduzir os principais portos brasileiros de maior influência nacional e os portos catarinenses com maior movimentações portuárias.

3.1. ASPECTOS HISTÓRICOS

As concessões para o início das construções e exploração dos portos em território brasileiro começaram a partir da segunda metade do século XIX, a primeira lei de concessão foi elaborada em 1869, na qual o governo autorizava a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, e guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação (BRASIL, 1869). O primeiro porto que obteve a concessão para que sua administração fosse privatizada foi o de Santos, a concessão foi obtida para a exploração pelo período de 39 anos, que posteriormente foi prorrogado para 90 anos dado o investimento que foi feito na estrutura portuária a época e com base na necessidade do retorno monetário que em 39 anos não foi o esperado (PORTO DE SANTOS, 2021).

Apesar dos portos terem se tornado grande instrumento da economia brasileira, o lucro passou a ficar concentrado na mão de seus concessionados, não gerando um retorno esperado para a administração pública, eis que, no Estado Novo, os portos ganham um destaque para o desenvolvimento estatal (ISOTTON, 2009). No período ditatorial o Estado começou a prestar mais atenção na atividade portuária, não com o intuito de desenvolver o setor mas sim com objetivo de segurança nacional, o Estado começou a se inserir na atividade portuária até que chegou em um ponto que foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A - PORTOBRAS, uma holding cujo o objetivo era centralizar a atividade portuária brasileira (ISOTTON, 2009).

A modernização neste período não foi célere e nem acompanhou o desenvolvimento global, uma vez que a máquina estatal tinha outras prioridades a

época. A relação trabalhista neste momento se tornou algo delicado dado a lacuna legislativa que observasse uma conduta justa para os trabalhadores, deu-se então a criação da Delegacia do Trabalho e os Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo (ISOTTON, 2009). A grande burocracia fez com que o sistema portuário se tornasse pouco eficaz a época, visto que o interesse do Estado e com a criação da PORTOBRAS o processo de transformação na estrutura tinha que passar por mais etapas (ZANINI; ABDALLAH; MUNIZ; MARCOS; PASOLD, 2007)

Historicamente os Portos sempre foram e continuam sendo poderosos fatores de inserção econômica dos Países na vida internacional. Os Portos ocupam, indiscutivelmente, um papel estratégico nas relações internacionais, principalmente porque o transporte aquaviário costuma ser, especialmente quando comparado aos demais tipos, detentor de uma excelente relação custo/benefício para aqueles que o utilizam (PASSOLD, 2007 apud ZANINI et al., 2007).

Diante de tal ineficácia e crise nacional, em 1993 ocorre a extinção da PORTOBRAS, a falta de uma legislação que abrangesse o setor portuário deu origem a aprovação precipitada da lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, denominada Lei de “Modernização dos Portos”, cujo tinha o escopo de desenvolver o setor portuário e que as mudanças alavancassem mudanças emergentes na economia nacional (ZANINI; ABDALLAH; MUNIZ; MARCOS; PASOLD, 2007).

3.2 ASPECTOS REGULAMENTARES

Diante de todos os entraves e acontecimentos vivenciados nos ambientes portuários, entrou em vigor a Lei de “Modernização dos Portos” trazia em seu corpo legal a existencial necessidade do Estado em se ausentar e descentralizar as atividades portuárias de seu poder, gerando assim uma economia que fosse determinada pela oferta e demanda, a experiência de ter um mercado que se auto-regulasse foi necessário após intervenção tão grande estatal (ZANINI, 2007).

Ademais, visto a necessidade de obter portos que pudessem competir com os demais portos ao redor do mundo e tivessem uma infra-estrutura ideal para os parâmetros impostos pela globalização, a fiscalização tinha grande poderes no texto legal fruto da criação de órgãos e conselhos feitos para tal ato (BOHRER, 2016). Em suma, a lei trazia em seu corpo legal:

- I. promover a descentralização do setor, por meio da estadualização e da municipalização de portos (Lei 9.277, de maio de 1996);

- II. permitir que a operação de movimentação portuária fosse realizada e explorada pelo setor privado;
- III. promover: a geração de investimentos em superestrutura; a modernização da operação; a aquisição, pelo setor privado² de equipamentos novos e mais produtivos; e a redução do tempo de espera e de permanência dos navios no porto;
- IV. permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitada às cargas próprias;
- V. promover a concorrência no segmento para, em tese, levar à redução de custos tarifários de movimentação; e
- VI. promover a adequação do quantitativo de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos padrões tecnológicos e de produção; para tal foi criado o fundo de indenização da mão-de-obra (BNDS, 2006, s/ p.)

Apesar da Lei de Modernização dos Portos ter trazido grandes benefícios ao setor, logo ela ficou ultrapassada, a medida que os anos e o desenvolvimento no setor na esfera mundial foi se aprimorando, foi preciso que houvesse atualizações na Lei, o que ocorreu apenas 19 anos após a entrada em vigor da Lei. Nas palavras de Caroline Bohrer:

A referida lei trouxe mudanças extremamente favoráveis para o cenário portuário brasileiro. Entretanto, com o passar dos anos e com o considerável aumento das importações e exportações realizadas por via marítima, os portos brasileiros começaram a demonstrar fragilidade. Grandes números de cargas e demasiada quantia de navios desejando atracar na costa brasileira se depararam com portos insuficientes – seja na infraestrutura geral, seja no tamanho (BOHRER, 2016, p. 8).

Em 1990, a reforma portuária brasileira começou, tendo como seu marco a extinção da Empresa de Portos do Brasil. De maneira que em 1993 com a legislação de modernização dos portos teve seu novo ápice. Contudo, o modelo de gestão disposto na legislação foi direcionado à reestruturação organizacional e funcional dos portos públicos (TREVAS, 2005).

A legislação de 1993 trouxe uma série de mudanças em frente a antiga, suas principais foram: a introdução da competição interna na organização portuária; promoção do fim do monopólio das entidades estivadoras; oportunizou a centralização em um mesmo operador portuário do comando único das operações portuárias; caracterização do operador portuário como único interlocutor para os armadores; atribuição da responsabilidade do operador portuário perante autoridades aduaneiras pelas mercadorias sujeitas ao controle aduaneiro (TREVAS, 2005).

Foi então que em 2013 entra em vigor a Lei nº 12.815 inova ao trazer em seu corpo legal um texto legislativo que estipulava um forte interesse estatal em

desenvolver o sistema portuário ao contrário do já estipulado pela legislação brasileira. O texto trazia consigo a necessidade de uma infra-estrutura portuária que fosse eficiente e para isso trazia incentivos para aumentar a produtividade e reduzir custos (BOHRER, 2016). Neste momento foi oferecido à iniciativa privada a organização de administração e execução das atividades portuárias, podendo seus administradores desburocratizar os processos de reformas nas estruturas uma vez que não precisavam passar pela máquina estatal para tal feito (BOHRER, 2016).

Contudo, o professor Francisco da Silva (2014) traz a pertinente crítica que, sugere que os entes de direito privado esperam que haja um retorno por parte do Estado que, apesar de ter descentralizado o sistema portuário da administração pública ainda continua sendo responsável pelas instalações ao redor das áreas de porto.

Atualmente, a Lei número 12.815, de 5 de junho de 2013 é que dispõe sobre a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas se dá através de concessão e arrendamento de bem público, já a de instalações portuárias localizadas fora da área de porto organizado se dá através de autorização (BRASIL, 2013). A lei traz em seu artigo segundo a conceituação das expressões que nela serão usadas:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#);

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado (BRASIL, 2013, *s/p.*).

Se faz importante mencionar que, esta lei foi fruto da conversão da Medida Provisória número 595/2012, porém sofreu diversos vetos presidenciais no que tange a renovação e a prorrogação de concessões de portos e no que se refere a garantia de concorrência que o dispositivo legal pretendia implementar (TREVAS, 2005). Destarte, é necessário fazer uma retomada histórica sobre as legislações brasileiras que contribuíram para a chegada da atual.

A lei de modernização dos portos, número 8.630 de 1993 discorre sobre promover mudanças imprescritíveis para que o Brasil pudesse avançar no que tange a economia nacional. Um dos marcos da lei foi justamente o de criar ramificação das instalações portuárias que se encontravam dentro dos portos organizados e as de fora dos portos organizados.

A lei foi fruto de uma forte e reiterada influência da Associação de Comércio Exterior no Brasil, que em seu XII Encontro Nacional de Comércio Exterior em 1992 colocou mais uma vez em voga a importância de modernizar a atividade portuária brasileira com o escopo de assegurar a competitividade às exportações nacionais diante das novas demandas fruto da globalização. Sendo esta uma das mais antigas reivindicações da classe empresarial (TREVAS, 2005). A Lei de Portos vigente atualmente trouxe para o Estado um maior controle sobre a exploração da atividade portuária ao anexar o arrendamento portuário de forma igual a concessão de serviços públicos.

A necessidade de celebração de contrato após a licitação para a concessão e arrendamento de bem público destinado à atividade portuária. A lei delimita bem o

contrato ao discriminar as cláusulas que são essenciais, sendo definido o objeto, à área e o prazo; o modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária; aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço; ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste; aos investimentos de responsabilidade do contratado; aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas; às responsabilidades das partes; à reversão de bens; aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações; à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las; às garantias para adequada execução do contrato; à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades; às hipóteses de extinção do contrato; à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização; à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas; ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário; às penalidades e sua forma de aplicação; e ao foro (BRASIL, 2013).

A autorização para o uso de instalações portuárias deve ocorrer após a chamada ou anúncio público, será feita através de contrato de adesão e tem prazo de até 25 anos havendo a possibilidade deste período ser prorrogado. A autorização deve ser requerida a Agência Nacional de Transportes Aquaviários que após sair da inércia fará a chamada indicando a região geográfica na qual será implantada a instalação, o perfil das cargas a serem movimentadas e a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nestas instalações (BRASIL, 2013).

Após a celebração do contrato, deverá haver consulta à autoridade aduaneira, consulta ao respectivo poder público municipal e emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento (BRASIL, 2013). A área dos portos é feita através do ato do presidente da república a partir das ofertas da Secretaria de Portos da Presidência da República, a limitação ocorre mediante a observação a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes (BRASIL, 2013).

A administração do porto será executada diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto após o processo de admissão necessário, e terá a competência de cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão, assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação, pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente, fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente, promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto, autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto, autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto, suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário, reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos, adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra, estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público e organizar a guarda portuária, em

conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente (BRASIL, 2013)

3.2.1 A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ

A ANTAQ é uma entidade que integra a Administração Federal Indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. É regida pela Lei 10.233 de 2001 e tem por diretrizes os princípios de preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social; assegurar a unidade nacional e a integração regional; proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados; assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência; compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos; promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos; reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego; assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades; estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos; promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes; ampliar a competitividade do País no mercado internacional; estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes (BRASIL, 2001). Ademais, tem o poder de executar a fiscalização na organização portuária, e desde 2003 possui um sistema permanente de acompanhar os preços e desempenho operacional do serviço portuário (TREVAS, 2005).

3.3 PORTOS DE MAIOR INFLUÊNCIA NACIONAL

Atualmente, uma das maiores estruturas portuárias brasileiras é a do Porto de Santos, localizada na costa de São Paulo, possui "[...] duas margens, sendo a margem direita no município de Santos, com uma área de 3.700.000 m², e 4.000.000 m² na margem esquerda, localizada no município do Guarujá, totalizando uma extensão de cais acostável de 13 quilômetros" (BERGER & BERGER, 2009 APUD HILSDORF, NOGUEIRA NETO, 2016), encontrando-se a 70 km do maior centro produtor e consumidor da América Latina, a cidade de São Paulo, é também considerado o maior porto do continente latino-americano e responsável por no mínimo 25% das cargas movimentadas no país (PORTO DE SANTOS, 2021).

O Porto de Santos é localizado no lugar ao qual se encontra hoje devido a condições logísticas oriundas de 1532, anteriormente era localizado na Ilha de São Vicente. Entretanto, as condições de navegabilidade superiores fizeram com que Brás Cubas realoca-se o local para Santos (HILSDORF, NOGUEIRA NETO, 2016).

O início da construção do cais do Porto de Santos se deu em 1888 quando um grupo de empresários venceu a concorrência para a construção a previsão de entrega do estrutura era de 4 anos. Já em 1892 se tornou o primeiro porto organizado do Brasil. Em 1938 o Porto de Santos obteve o status de Porto de Primeira Classe ao ter atingido um movimento geral superior a quatro milhões de toneladas, contudo a eversão do Porto se dava rapidamente, seja através da falta de manutenção na estrutura, seja por falta de modernização para que o porto pudesse competir com o comércio dos países que estavam expandindo o setor na época (PORTO DE SANTOS, 2021).

Um grande divisor de águas para o porto foi a criação da Comissão Orientadora de Serviços Portuários de Santos, responsável por grandes feitos tais como a otimização da produtividade, aumento do cais, ampliação no complexo portuário e pela redução do custo operacional (PORTO DE SANTOS, 2021). A transferência das operações portuárias a Companhia de Docas do Estado de São Paulo que posteriormente foi nomeada a Autoridade Portuária por meio da Lei dos Portos de 1993 ocorreu no mesmo ano que a promulgação da lei, a movimentação portuária quase duplicou no porto após tal medida do governo (PORTO DE SANTOS, 2021).

O Porto do Itaqui foi fruto dos estudos realizados em 1939, conjunto da atuação do Departamento Nacional de Portos e Navegação e do Ministério da Viação e Obras Públicas que por questões logísticas optaram pela criação do Porto do Itaqui no Maranhão. O antigo porto da cidade, Porto de São Luís não tinha estrutura adequada para suportar a demanda que os projetos governamentais visavam para desenvolver a cidade (PORTO DO ITAQUI, 2021). A criação da Companhia de Docas do Maranhão ocorreu em 1973, filiada ao Governo Federal, a companhia ficou na gerência do Porto do Itaqui até 2021, momento em que a gerência do Porto passou a se encontrar nas mãos da Empresa Maranhense de Administração Portuária (PORTO DO ITAQUI, 2021).

Ademais, o Porto do Itaqui em sua logística de integração conta com uma ligação ferroviária fruto de duas ferrovias diretas, a Transnordestina, que atravessa sete estados do Nordeste e, a Estrada de Ferro Carajás que faz a conexão da capital maranhense a Carajás no Pará que é muito utilizada para escoar a produção de celulose. Ainda, conta com uma ligação ferroviária indireta que faz a conexão até o estado de São Paulo, a Ferrovia Norte-Sul (PORTO DO ITAQUI, 2021). Atualmente o porto movimentava mais de 25 milhões de toneladas por ano em seus oito berços, conta com um canal de acesso de 23 metros de profundidade, 500 metros de largura limitante, comprimento de 101 quilômetros e calado máximo autorizado de 22,3 metros (PORTO DO ITAQUI, 2021).

Criado em 1906, o Porto de Vitória está localizado em dois municípios, abrange a ilha de Vitória e a parte continental da cidade de Villa Velha. Atrelado com o crescimento da cultura cafeeira, atualmente o porto está sob a jurisdição da Companhia Docas do Espírito Santo (EMBRAPA, 2021). Precedendo sua criação em 1906, o atual porto contava apenas com um cais de madeira construído em 1859, concebido como Cais das Colunas e tendo seu nome mudado para Cais do Imperador devido ao desembarque de Dom Pedro II em uma visita ao estado do Espírito Santo (WALTER DE AGUIAR FILHO, 2011).

O sucesso da cultura cafeeira no final do século XIX fez a necessidade de emergir conexões ferroviárias e rodoviárias para que, o ainda Cais do Imperador conseguisse suprir suas limitações logísticas atreladas a falta de meios de transportes que ligassem a capital com o interior a fim de que o comércio vinculado

ao Cais prosperasse (WALTER DE AGUIAR FILHO, 2011). Apesar da criação ter se dado apenas no início do século XX, as primeiras movimentações para sua criação começaram em 1881 com estudos logísticos da área, a construção foi autorizada 25 anos após o começo da movimentação logística. Embora o Governo Federal tenha concedido a primeira parte da execução da obra à Companhia Porto de Vitória, tomou para si a jurisdição novamente para conceder ao Governo Estadual (WALTER DE AGUIAR FILHO, 2011).

O Porto de Paranaguá, considerado o maior porto graneleiro da América Latina se localiza na margem do Sul da Baía de Paranaguá, na cidade de Paranaguá, no estado do Paraná (EMBRAPA, 2021). O Porto de Paranaguá faz parte do complexo portuário dos Portos do Paraná, que ainda conta com o Porto de Antonina, sua administração é subordinada à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística em conjunto ao Governo Federal (PORTOS DO PARANÁ, 2021).

Este Porto é de grande destaque não apenas na história portuária como também na história férrea do Brasil. Tem seu marco devido a ter sido um dos pioneiros na história ferroviária para conseguir acompanhar o comércio internacional, foi de grande importância no Ciclo de Exportação da Madeira em 1920 (SINDIVAPA, 2021).

Em 1955 o Ciclo da Madeira se encerra e dá lugar ao ciclo do café, tendo trazido grande destaque ao porto, que em 1965 se tornou o maior exportador de café do mundo. E em 1971, através de uma Lei estadual deu o Porto de Antonina integrado a sua administração (PORTOS DO PARANÁ, 2021).

Sua história precede sua inauguração que aconteceu apenas em 1935, antes disso era apenas um antigo atracadouro sob o poder dos interesses particulares. Atualmente conta com uma das melhores infraestruturas portuárias, dentre duas principais cargas estão soja em grãos, farelo de soja, milho, sal, açúcar, fertilizantes, contêineres, congelados, derivados de petróleo, etanol e veículos (EMBRAPA, 2021).

O Porto do Rio Grande, localizado no litoral sul do estado do Rio Grande do Sul, na cidade de Rio Grande começou as operações em 1915 quando o primeiro cais foi construído. Dividido em quatro zonas portuárias sendo elas o Porto Velho, Porto Novo, Superporto e São José do Norte (EMBRAPA, 2021). Sua área de

influência vai desde o estado em que esta localizado, abrangendo também Santa Catarina, Uruguai, o sul do Paraguai e o norte da Argentina (ANTAQ, 2021). Administrado pela Superintendência do Porto do Rio Grande, e anteriormente era administrado por uma autarquia estadual que era responsável pela exploração comercial do porto (ANTAQ, 2021).

3.3.1 PORTOS CATARINENSES

O desenvolvimento da economia catarinense começa a prosperar a partir de 1880, tendo uma fase de origem e crescimento industrial, os protagonistas eram a produção mercantil, extração de erva-mate, madeira e indústria têxtil (NEU, 2009). Geograficamente, Santa Catarina é o segundo maior litoral do Sul do Brasil, aproximadamente 561,4 KM de litoral, onde se encontram os portos de carga geral de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (NEU, 2009).

A costa catarinense foi utilizada ao longo do século XIX para o abastecimento de embarcações com origem de diversas nacionalidades que tinham o intuito de chegar até a Bacia Platina. Apesar do mar catarinense ter tido grande influência para Portugal na colonização brasileira, também foi de grande revés já que o território era de fácil acesso não só para Portugal mas também para países de origem distinta (NEU, 2009). O litoral catarinense nos momentos de Brasil colônia ganhou notoriedade devido a forte atividade pesqueira. De acordo com Mamigonian (1966), conforme citado por Neu:

O litoral foi transformado no século XVIII com o estabelecimento de casais açorianos e madeirenses: as explorações policultoras familiares forneceram, nos fins do século XVIII e início do século XIX, importantes excedentes alimentares (farinha de mandioca, arroz, feijão, melado, etc.), que se destinavam ao abastecimento do Rio, Salvador, Recife e até mesmo de Montevidéu (MAMIGONIAN, 1966 APUD NEU, 2009).

Neste momento toda produção era escoada pelos portos, montados com trapiches rudimentares, iniciando-se, assim, os primeiros sinais de organização portuária. Contudo, foi com o fortalecimento da imigração nas regiões norte e centrais de Santa Catarina que houve uma impulsão ao desenvolvimento portuário, dado a experiência da atividade industrial, iniciaram várias atividades produtivas tanto industriais como agrícolas adquiridas de seus países originários (NEU, 2009).

A cidade de Imbituba tinha as melhores condições de atracagem por isso passou a receber investimentos de todas as modalidades, um projeto de cidade com infra-estrutura que proporcionasse o mínimo de conforto para os residentes da cidade (NEU, 2009).

3.3.1.1 PORTO DE ITAJAÍ

O porto de Itajaí, objeto de estudo principal deste trabalho, é de suma importância desde o século XIX, seja por causa do ingresso dos colonizadores, seja pelo forte comércio fluvial que ocorreria na área, o porto “mobilizava os sujeitos ao redor do comércio informal, havendo daí a evolução para atividades de exportação e importação” (PORTO DE ITAJAÍ, 2020, s/ p.). Apesar de sua obra só ter iniciado de fato em 1938 com a construção do primeiro trecho de cais, seus estudos técnicos começaram em 1905, realizados pela Comissão de Melhoramento de Portos e Rios, entretanto, nove anos após o início da pesquisa é que se deu a primeira concretização, sendo edificado 700 metros lineares. O projeto foi concluído apenas na década de 1950, contando com 803 metros (PORTO DE ITAJAÍ, 2020).

O decreto 58.780 de 1966 concedeu ao Porto de Itajaí o status de porto organizado, o intuito de conceder tal status era de cunho econômico, dado a importância comercial e industrial do Vale de Itajaí e a da demanda brasileira de compor o sistema portuário nacional (PORTO DE ITAJAÍ, 2020).

Em 1980, fruto da necessidade de melhorias oriunda da deterioração da estrutura portuária, a Portobras, empresa pública brasileira que administrava os portos do governo federal na época instaurou a recuperação completada do cais acostável (PORTO DE ITAJAÍ, 2020).

As principais operações do Porto de Itajaí eram as exportações de madeira, que catalisavam o comércio catarinense na época, contudo, no final início da década de 1960 a extração de madeira estava em baixa, ocasionando um caimento abrupto no desenvolvimento até então significado do porto. Com a queda, foi necessário uma adaptação para que o porto pudesse acompanhar o crescimento da indústria catarinense, tendo então passado a operar cargas de açúcar, produtos congelados e sequenciamento os contêineres, que atualmente são os protagonista do porto (PORTO DE ITAJAÍ, 2020).

Em janeiro de 2019 foram registradas 85 escalas efetuadas no Complexo Portuário do Itajaí totalizando a movimentação de 1.004.921 toneladas. Houve um crescimento de 6% em relação ao mesmo período do ano de 2018 que, apesar de ter realizado um número de escala maior, foram 943.631 toneladas (PORTO DE ITAJAÍ, 2020). Já nos berços públicos e da APM Terminals Itajaí, somaram-se 34 embarcações ocorrendo um crescimento de 143% em relação a janeiro do ano anterior, que contou com apenas 14 embarcações (PORTO DE ITAJAÍ, 2020).

3.3.1.2 PORTO DE IMBITUBA

O porto de Imbituba foi construído na década de 1880 pelos ingleses, década depois em que foram encontradas as jazidas de carvão. Após resultado de estudos que conceberam Imbituba como local adequado para a criação de um porto que desse a oportunidade de ter um bom fluxo comercial da descoberta, então foi iniciada a construção cujo escopo era ter um local que pudesse escoar a produção de carvão extraído nas minas da cabeceira do Rio Tubarão (SILVA, ZILLI, TOÉ, 2013). A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, a qual fazia a conexão entre o porto e as minas foi inaugurada em 1884.

Em primeira mão, até o ano 1917 o Porto de Imbituba recebia apenas os navios da Companhia de Navegação Costeira da firma Lage e Irmãos. Apesar do início das atividades portuárias em Imbituba terem começado na década de 1880, suas obras foram finalizadas apenas no ano de 1919 (SILVA, ZILLI, TOÉ, 2013). Sobre o perfil do porto de Imbituba,

Durante décadas o Porto de Imbituba esteve vinculado a mineração do carvão, chegando a movimentar na década de 80, cerca de 4 milhões de toneladas anuais daquele produto. A redução das alíquotas de importação e a retirada do subsídio do carvão, em 1990, acarretou o colapso da indústria do carvão catarinense. 2º Simpósio de Integração Científica e Tecnológica do Sul Catarinense – SICT-Sul ISSN 2175-5302 313 Nesta nova conjuntura, o Porto de Imbituba se viu obrigado a se transformar de mero terminal exportador de carvão para um porto polivalente, com a movimentação de vários tipos de mercadorias (CDIPOINT, 2013 APUD SILVA, ZILLI, TOÉ, 2013)

A Companhia Docas de Imbituba obtém a concessão do direito de explorar o Porto de Curitiba em 1941 e administra o Porto pelo período de 70 anos, exercendo o gerenciamento e a fiscalização das atividades e operações que ocorriam no Porto de Imbituba. No período da administração por parte da Companhia o Porto se tornou

o único porto carvoeiro de embarque no país, em seu auge, passou a movimentar cerca de 4 milhões de toneladas anuais de carvão (SILVA, ZILLI, TOÉ, 2013).

A ruptura da indústria da atividade portuária operada em Imbituba, ocorreu em 1990 através da redução de alíquotas de importação e a retirada do subsídio, o que acarretou na mudança das atividades do Porto de Imbituba, que anteriormente era um porto exclusivamente carvoeiro, assim passa ser apresentada uma pluralidade em suas atividades que passam a receber operações de outras mercadorias (CDIPOINT, 2013). A CRB operações portuárias assume o arrendamento do Terminal de Importação e Exportação de Granéis Sólidos em 2003. Santos Brasil assume o arrendamento do Terminal de Carga Geral em 2006. Santos Brasil assume o arrendamento do Terminal de Contêineres em 2008 (CDIPOINT, 2013). Em 2012 o Governo do Estado de Santa Catarina assume a administração do Porto de Imbituba através da SCPar Porto de Imbituba (CDIPOINT, 2013).

3.3.1.3 PORTO ITAPOÁ

Desde o início de seu planejamento, majorava a ideia de que o Porto de Itapoá tivesse capacidade para operar com grande embarcações, sua obra foi iniciada em 2007 e suas atividades se iniciaram em 2011, na margem norte Baía de Babitonga. Apesar de sua pouca existência, ou talvez por causa de sua pouca existência o Porto foi projetado para ser sustentável e integrado ao meio ambiente e conta com uma ampla agenda ambiental (PORTO ITAPOÁ, 2021). No ano de 2020, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários o Porto Itapoá ocupou a terceira posição dentre os portos movimentadores de contêineres no que se referia aos portos privados e a sétima posição em território nacional no ranking geral (ANTAQ, 2020).

3.3.1.4 PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Considerado o maior terminal portuário de Santa Catarina, o Porto de São Francisco do Sul foi inaugurado oficialmente em 1955, a obra contava com dois cais de 550 metros e dois armazéns de 4.000m². Durante suas primeiras décadas o porto sofreu com uma crise fruto da queda na exportação da madeira (GOULARTI, 2008).

Ao decorrer dos anos a situação da infraestrutura portuária ficou insustentável eis que a Portobras ofereceu ao estado uma proposta para que o Porto ficasse sobre o controle da União, na tentativa de colocar a infraestrutura no radar de alguma esfera institucional. A proposta era a de criação de uma sociedade de economia mista, a Companhia Docas de Santa Catarina, que faria que os problemas fossem priorizados e a Portobras seria a maior acionista da Companhia (GOULARTI, 2008).

Diante da nova administração, na década de 70 foram feitas melhorias no local, criações de novos celeiros, os cais foram aumentados e na década seguinte foram inaugurados dois pátios destinados aos contêineres (GOULARTI, 2008). Apesar das obras e reparos no porto, o desenvolvimento no mercado catarinense na exportação foi mais amplo, tornando as obras feita obsoletas rapidamente (GOULARTI, 2008).

Em consequência ao grande avanço do mercado catarinense, Santa Catarina foi contemplada no Programa de Desenvolvimento de Transporte de 1986-1989 feito pelo Ministério do Trabalho que fizeram com que o Porto de São Francisco do Sul ganhasse destaque para que pudesse prosperar junto com a demanda crescente da economia do mercado catarinense. Entretanto, com a entrada do governo de Collor e sua tentativa de desestatizar o Estado, houve o fim das políticas de transporte, gerando assim um sucateamento no Porto de São Francisco do Sul, tendo apenas uma única reforma sido feita, o aumento do pátio dos contêineres (GOULARTI, 2008).

Já em 1998 com a ajuda de empresas privadas que faziam operações portuárias foi possível que fossem inaugurados mais 75 metros do berço e mais 75 metros de correia transportadora (GOULARTI, 2008). Atualmente o Porto é uma autarquia do governo estadual catarinense, conta com um canal de acesso de 9,3 milhas de extensão, 150 metros de largura e 13 metros de calado. Com amplitude de maré de 2 metros (SCPAR PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2021).

3.3.1.5. PORTO DE NAVEGANTES

A Portonave é considerada o primeiro terminal privado de contêineres do país, a autorização por parte do Ministério dos Transportes para o aval de sua construção se deu em 2001 e sua obra se iniciou em 2005, contudo as atividades do

Porto iniciaram apenas no final de 2007 (PORTONAVE,2021); (ALLOG INTERNATIONAL TRANSPORT, 2019). Sua estrutura conta com três berços de atracação aptos há receber grandes embarcações, seu cais tem cerca de 900 metros e bacia de evolução de 400 metros além de um canal de 14 metros de profundidade. A capacidade estática do porto é de 30 mil TEUs, e a instalação possui câmara frigorífica automatizada (PORTONAVE, 2021)

Segundo relatório da ANTAQ, em 2020 a Portonave ficou em primeiro lugar no ranking dos portos que mais movimentaram contêineres e a terceira maior instalação portuária no ranking geral (ANTAQ, 2021). A Portonave em 2016 protagonizou um dos projetos de maior impacto ambiental no que tange a recuperação de praias no Brasil, foi investido um total de R\$ 3,8 milhões de reais no projeto com o intuito de recuperar 102 hectares da praia central de Navegantes (PORTONAVE, 2021).

4. ANÁLISE DOS EQUIPAMENTOS CONTEMPLADOS E DOS VALORES IMPORTADOS DURANTE OS ANOS DE 2000 À 2020 NO BRASIL

Neste capítulo, os dados coletados serão apresentados e analisados no sentido de conhecer o desdobramento das importações e os valores importados dos produtos atrelados ao Regime Tributário para Incentivo à modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO. Apesar do Regime REPORTO ter entrado em vigor no ano de 2005, os dados apresentados aqui iniciam no ano de 2000, cujo motivo é verificar se houve de fato um aumento nos números das importações dos produtos contemplados no regime em questão, o qual propõe benefícios fiscais.

4.1. EQUIPAMENTOS CONTEMPLADOS COM O REPORTO

Os produtos e bens a que se aplica o regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuário - REPORTO são aqueles utilizados com exclusividade na execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos; sistema suplementares de apoio operacional; proteção ambiental; sistemas de segurança e de monitoramento de fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações; dragagens e treinamento e formação de trabalhadores, inclusive na implantação de Centros de Treinamento Profissional.

O DECRETO Nº 6.582, de 26 de setembro de 2008 é o que estabelece a relação de máquinas equipamentos e bens que são contemplados no regime REPORTO. Os equipamentos previstos pelo decreto são os necessários para que a atividade portuária possa ser modernizada e ampliada. Ao prever benefícios fiscais para produtos como aparelhos de pesagem para os produtos importados e veículos utilizados para transporte de mercadorias dentro das estruturas dos portos, o Estado faz com que haja mais interesse nos investimentos na área visto os preços mais acessíveis.

A necessidade dos guindastes, empilhadeiras, aparelhos de raio X e veículos equipados com dispositivo de elevação são de suma importância para o bom funcionamento dos portos. A tabela abaixo discrimina os produtos contemplados no

regime REPORTO e suas respectivas posições da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

Tabela 1 - Códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM

Descrição	Posição NCM
Aparelhos e instrumentos de pesagem	8423
Talhas, cadeias e moitões; Guinchos e cabrestantes	8425
Cábreas, Guindastes, incluídos os de cabo; Pontes rolantes, pórticos de descarga ou de movimentação, pontes-guindastes, carros-pórticos e carros-guindastes	8426
Empilhadeiras; Outros veículos para movimentação de carga e semelhantes, equipados com dispositivos de elevação	8427
Outras máquinas e aparelhos de elevação, de carga, de descarga ou de movimentação	8428
Tratores rodoviários para semi-reboques	8701
Veículos automóveis para transporte de mercadorias	8704
Veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias	8709
Reboques e semi-reboques, para quaisquer veículos; Outros veículos não autopropulsados	8716
Aparelhos de raios X	9022
Instrumentos e aparelhos para medida ou controle do nível de líquidos	9026

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base em Brasil (2021).

Através da tabela contendo as posições de NCM indicadas para cada conjunto de equipamentos ou maquinários será possível fazer uma pesquisa estatística para verificar os valores de importação que foram efetuadas no Brasil através do Regime dentro destas posições.

4.2. VALORES IMPORTADOS DURANTE OS ANOS DE 2000 À 2020

Este capítulo demonstra os valores importados de cada posição de NCM dos equipamentos contemplados no regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária – REPORTO, nos anos de 2000 a 2020.

4.2.1. Posição 8423

Na categoria de aparelhos e instrumentos de pesagem, de posição 8423, foi realizado levantamento dos valores gastos em FOB dos anos de 2000 a 2020. Com os resultados, foi possível visualizar que nos anos de 2000, 2002, 2004, 2007 a 2009, 2013 e 2016 não houve dados a respeito dos valores gastos, significando que não houve importação desta posição. Do ano de 2001 ao de 2003 houve um crescimento de 10%, mas nota-se que, a partir de 2005, houve um aumento de cerca de 925% em relação ao último ano em que se tem registro.

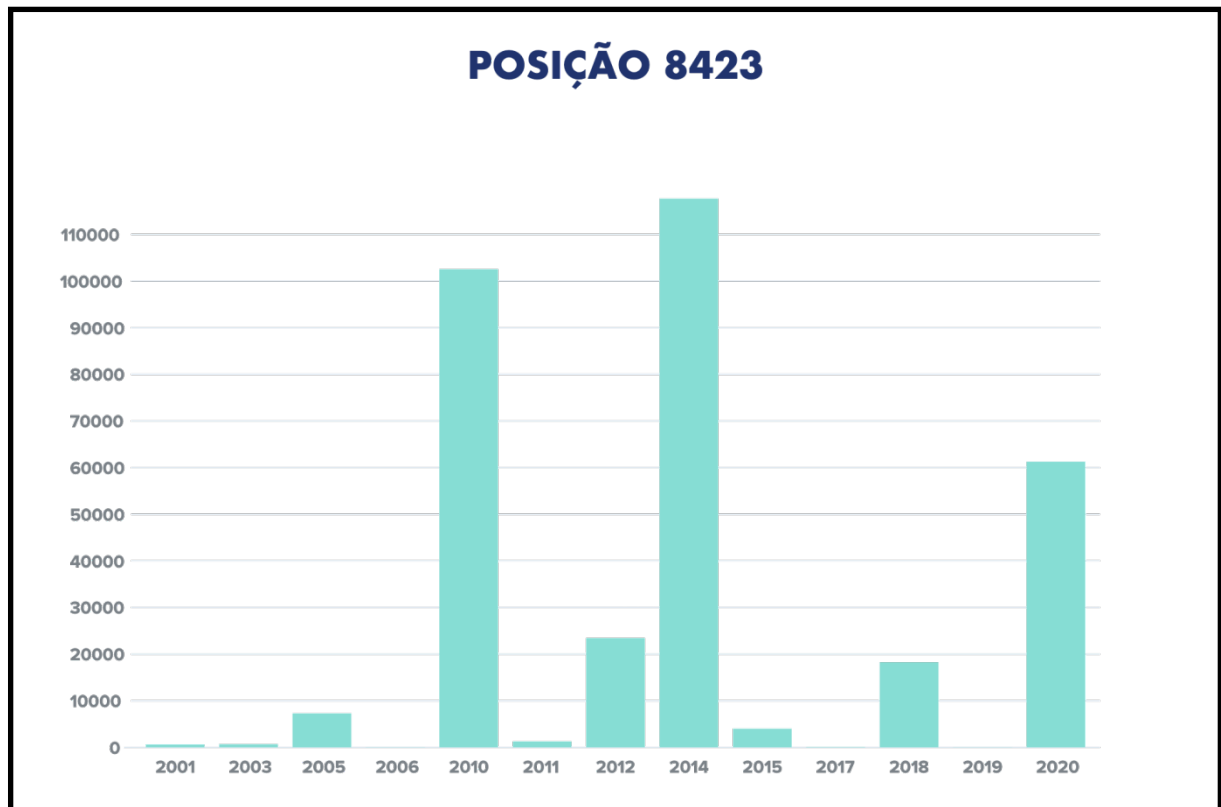
Apesar do grande crescimento no ano de 2005, em 2006 foram registrados apenas \$44 (quarenta e quatro dólares) na importação da posição 8423 e apenas em 2010 há novos registros e um aumento considerável de cerca de 230.000%. Valores como o de 2010, acima de \$100.000 (cem mil dólares) apenas se repetiram em 2014. O ano de 2011, 2015, subsequentes aos anos de altos valores, apresentaram valores apenas na casa dos quatro dígitos. Em 2012 e 2018 foi possível verificar valores de \$23.460 (vinte e três mil, quatrocentos e sessenta dólares) e \$18.268 (dezoito mil, duzentos e sessenta e oito dólares) respectivamente. Nos anos de 2017 e 2019 os números não passaram da casa dos três dígitos, mas em 2020 o país pôde registrar \$61.271 (sessenta e um mil, duzentos e setenta e um dólares) de FOB na NCM 8423.

Tabela 2 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8423.

2001	\$ 645
2003	\$ 706
2005	\$ 7.300
2006	\$ 44
2010	\$ 102.564
2011	\$ 1.289
2012	\$ 23.460
2014	\$ 117.687
2015	\$ 4.010
2017	\$ 102
2018	\$ 18.268
2019	\$ 34
2020	\$ 61.271

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 1 - Posição 8423



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021)

4.2.2. Posição 8425

Na categoria de talhas, cadernais e moitões, guinchos e cabrestantes, posição 8425, nos anos 2000 a taxa de importação cotada de FOB (US\$) foi de \$73 (setenta e três dólares). Já em 2001 houve um aumento de mais de \$ 7.000 (sete mil dólares) resultando no valor final de \$7.088 (sete mil e oitenta e oito dólares). No ano de 2002 o valor teve um queda e os registros marcam um valor de \$1.239 (mil duzentos e trinta e nove dólares). Em 2003, o valor segue na linha do ano anterior e conta com mais uma baixa, o que levou a resultar no valor de \$573 (quinhentos e setenta e três dólares). Os registros não possuem os dados nos anos de 2004 e 2005, voltando a mostrar os valores novamente apenas no ano de 2006, onde o valor arrecadado foi de \$443 (quatrocentos e quarenta e três dólares), Já no ano de 2007 há outra alta nos valores, ainda assim, inferior a de 2001, o valor obtido no ano é de \$3.903 (três mil, novecentos e três dólares). Em 2009 há um crescimento de mais de \$96.000 (noventa e seis mil dólares), sendo este o maior crescimento no período dos últimos 10 anos, o resultado foi o valor de \$100.149 (cem mil, cento e quarenta e nove dólares). Contudo, em 2011 o valor volta a cair e soma um total de apenas \$1.115 (mil, cento e quinze dólares)

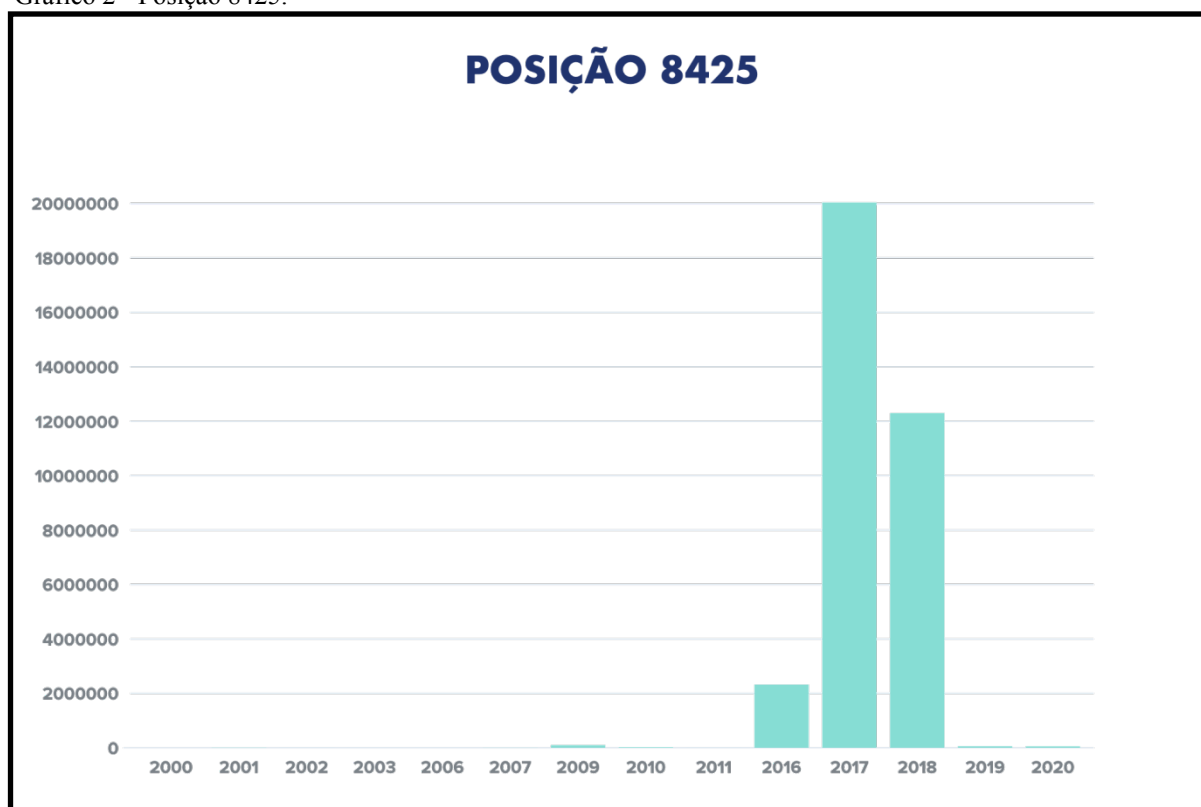
Entre um intervalo de 5 anos sem ter o levantamento dos valores, no ano de 2016 e, nos dois anos posteriores, 2017 e 2018, há uma grande alta nos valores, sendo os três os maiores da pesquisa no período de 20 anos, resultando, respectivamente nos valores de \$2.323.803 (dois milhões, trezentos e vinte e três mil oitocentos e três dólares), \$20.038.858 (vinte milhões, trinta e oito mil e oitocentos e cinquenta e oito dólares), \$12.300.253 (doze milhões, trazendo mil, duzentos e cinquenta e três dólares). Nos anos de 2019 e 2020 o valor gasto se manteve na casa dos cinquenta mil, sendo o primeiro de \$59.465 (cinquenta e nove mil, quatrocentos e sessenta e cinco dólares) e o segundo de \$55.862 (cinquenta e cinco, oitocentos e sessenta e dois dólares).

Tabela 3 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8425

2000	\$ 73
2001	\$ 7.088
2002	\$ 1.239
2003	\$ 573
2006	\$ 443
2007	\$ 3.903
2009	\$ 100.149
2010	\$ 24.042
2011	\$ 1.115
2016	\$ 2.323.803
2017	\$ 20.038.858
2018	\$ 12.300.253
2019	\$ 59.465
2020	\$ 55.862

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 2 - Posição 8425.



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.3. Posição 8426

Na categoria cábreas; guindastes, incluídos os de cabo; pontes rolantes, pórticos de descarga ou de movimentação, postes-guindastes, carros-pórticos e carros-guindastes, posição 8426, fazendo a busca dos valores, houveram apenas resultados de cinco anos entre 2000 e 2021. O primeiro ano resultante da averiguação foi 2001, quando o valor foi de \$242.290 (duzentos e quarenta e dois mil, duzentos e noventa dólares), e o segundo foi apenas em 2005, quando o valor baixou para \$3.900 (três mil e novecentos dólares).

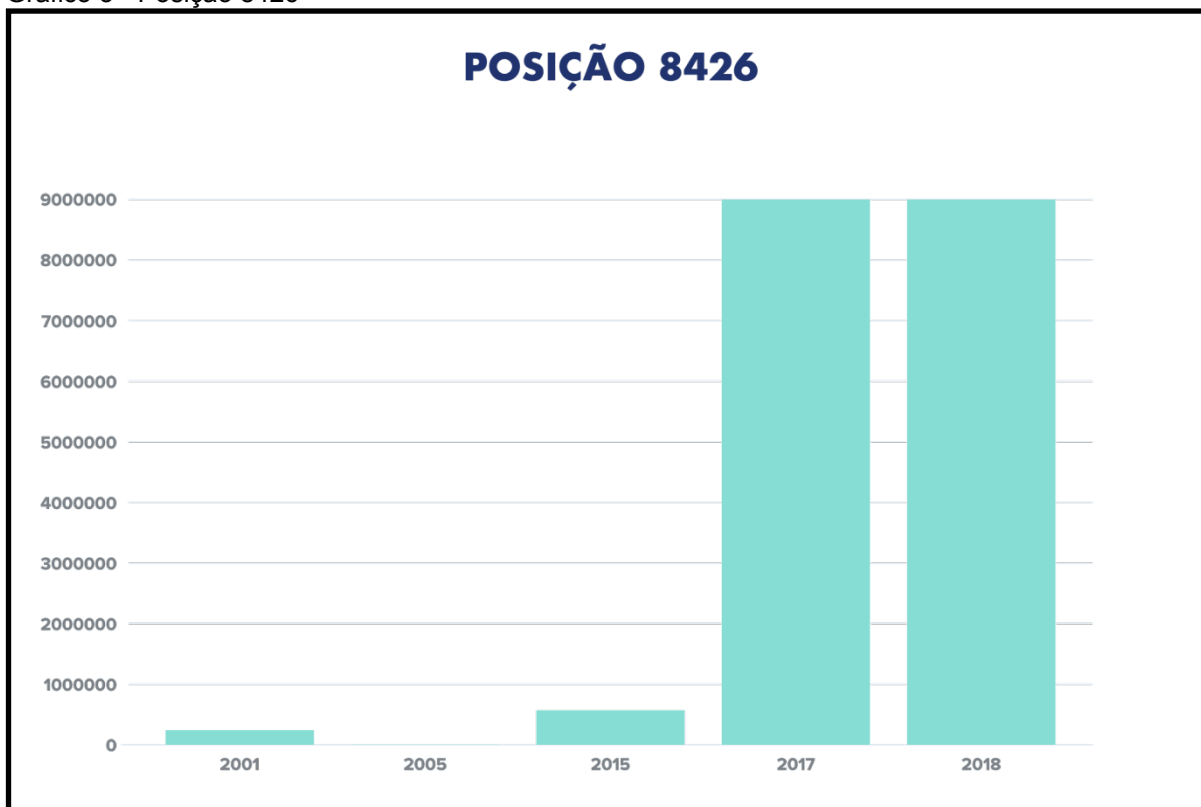
Dez anos depois, há o registro de \$569.859 (quinhentos e sessenta e nove mil, oitocentos e cinquenta e nove dólares), ou seja, um aumento de mais de 130% relacionado ao primeiro ano em que se há registro. Nos anos de 2017 e 2018 o valor registrado foi de \$9.000.000 (nove milhões de dólares).

Tabela 4 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8426

2001	\$ 242.290
2005	\$ 3.900
2015	\$ 569.859
2017	\$ 9.000.000
2018	\$ 9.000.000

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 3 - Posição 8426



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.4 Posição 8427

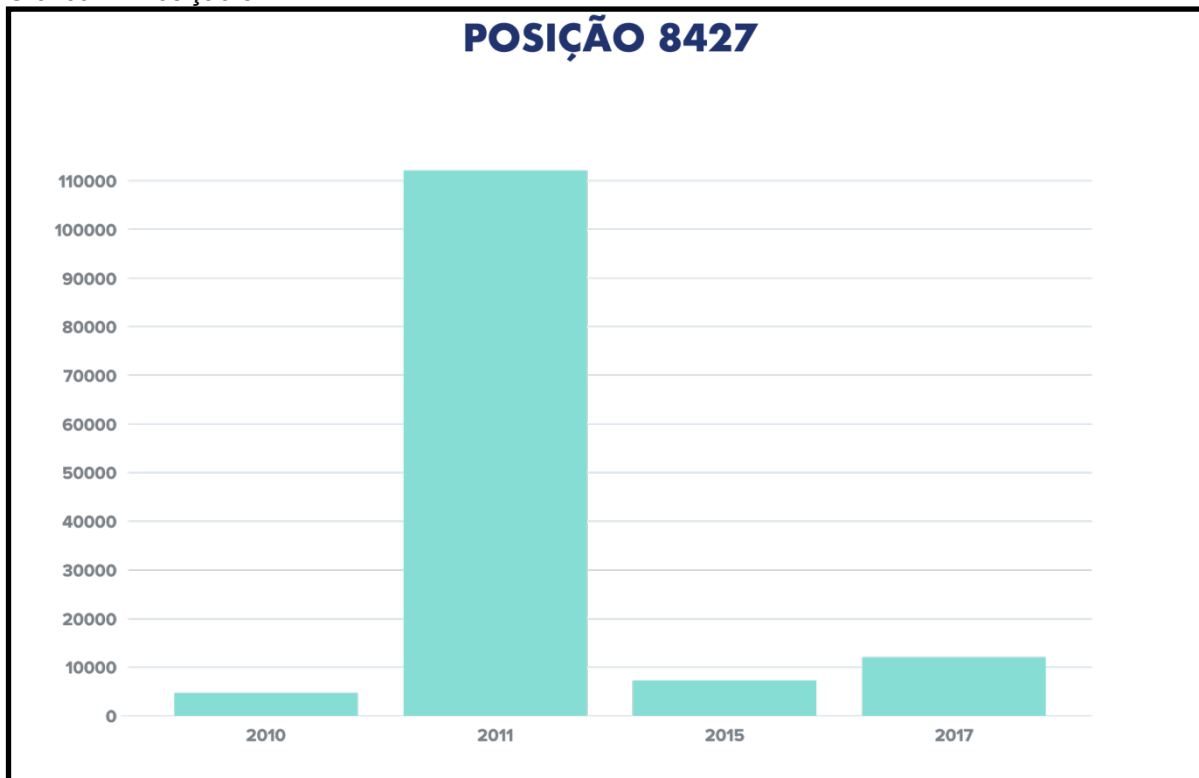
Na categoria empilhadeiras; outros veículos para movimentação de carga e semelhantes, equipados com dispositivos de elevação, posição 8427, os anos 2010, 2011, 2015 e 2017 apresentaram valores de \$4.712 (quatro mil, setecentos e doze dólares) a \$112.137 (cento e doze mil, cento e trinta e sete dólares), sendo estes consecutivamente dos primeiros dois anos. De 2010 para 2011 houve um salto quantitativo de cerca de 2.250%, mas em 2015 o número caiu e o valor registrado foi de \$7.272 (sete mil, duzentos e setenta e dois dólares). Em 2017 houve um aumento de cerca de 79% em relação ao ano anterior e resultou em \$13.054 (treze mil e cinquenta e quatro dólares).

Tabela 5 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8427

2010	\$ 4.712
2011	\$ 112.137
2015	\$ 7.272
2017	\$ 13.054

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 4 - Posição 8427



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.5. Posição 8428

Na categoria outras máquinas e aparelhos de elevação, de carga, de descarga ou de movimentação, posição 8428, quando feito levantamento dos valores dos anos de 2000 a 2021, há resultados de 15 anos. No ano de 2000 houveram \$34.251 (trinta e quatro mil, duzentos e cinquenta e um dólares) gastos e no próximo ano que se tem registro, 2003, conta-se apenas cerca de 10% do valor anterior, fechando o ano com \$3.500 (três mil e quinhentos dólares).

Os anos de 2005 e 2006 ficaram na casa dos quatro dígitos com valores de \$7.400 (sete mil e quatrocentos dólares) e \$8.172 (oito mil, cento e setenta e dois dólares), consecutivamente. No próximo ano em que se tem registro, em 2008, os números sobem cerca de 7.000% e resultam em \$590.138 (quinhentos e noventa mil, cento e trinta e oito dólares) investidos, mas esse valor não se mantém e cai nos anos seguintes, registrando \$75.085 (setenta e cinco mil e oitenta e cinco dólares)

em 2009, \$11.119 (onze mil, cento e dezenove dólares) em 2012 e \$4.915 (quatro mil, novecentos e quinze dólares) em 2013.

Indo contra a lógica de queda dos anos anteriores, o ano de 2014 apresenta \$1.367.642 (um milhão, trezentos e sessenta e sete mil, seiscentos e quarenta e dois) dólares gastos na posição 8428, sendo o único ano da busca que apresenta números na casa dos sete dígitos. Em 2015, o valor apresentado cai para \$48.910 (quarenta e oito mil, novecentos e dez dólares) e no ano seguinte há um crescimento de cerca de 70% e chega aos \$84.397 (oitenta e quatro mil, trezentos e noventa e sete dólares) gastos. Já em 2017, se é registrado apenas \$37 (trinta e sete dólares).

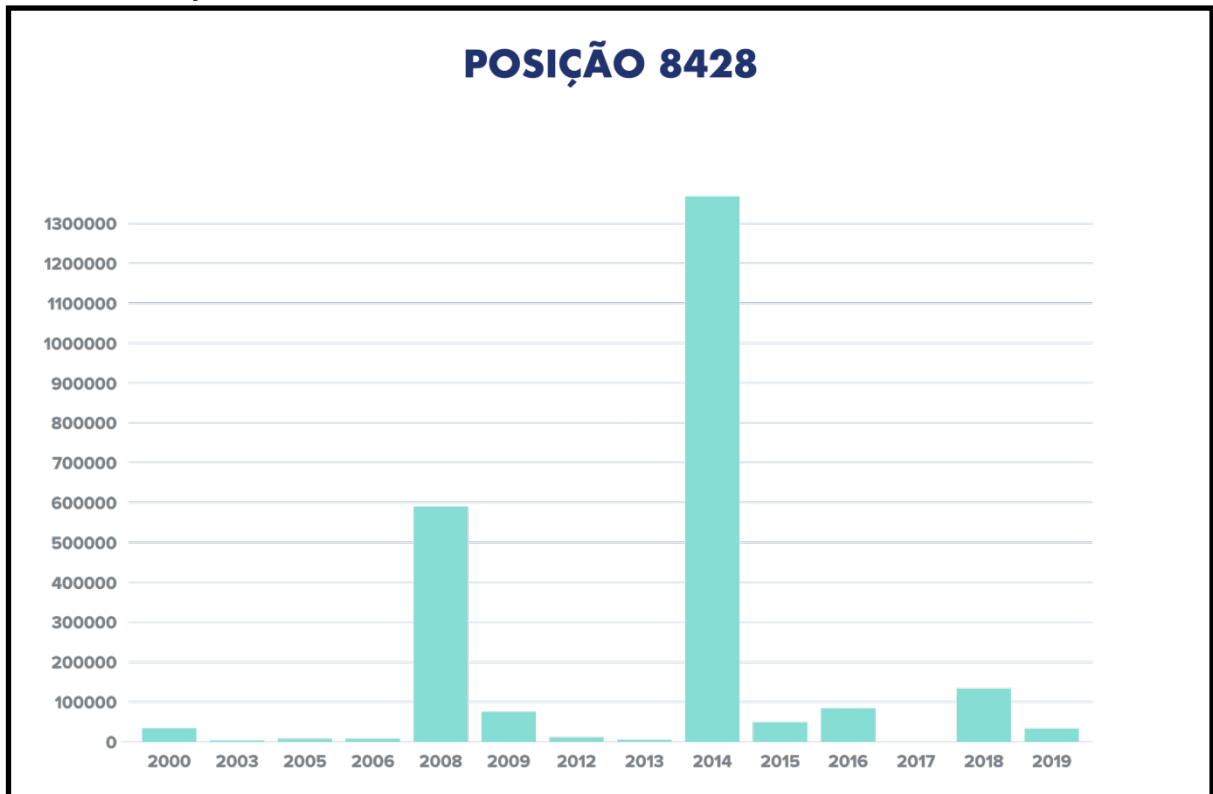
No ano de 2018, a posição 8428 dos valores FOB brasileiros apresenta aumento e os números são de \$133.779 (cento e trinta e três mil, setecentos e setenta e nove dólares) gastos. O ano subsequente registra mais de \$100.000 (cem mil dólares) a menos e fecha o ano com \$33.329 (trinta e três mil, trezentos e vinte e nove dólares) gastos.

Tabela 6 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8428

2000	\$ 34.251
2003	\$ 3.500
2005	\$ 7.400
2006	\$ 8.172
2008	\$ 590.138
2009	\$ 75.085
2012	\$ 11.119
2013	\$ 4.915
2014	\$ 1.367.642
2015	\$ 48.910
2016	\$ 84.397
2017	\$ 37
2018	\$ 133.779
2019	\$ 33.329

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 5 - Posição 8428



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.6. Posição 8701

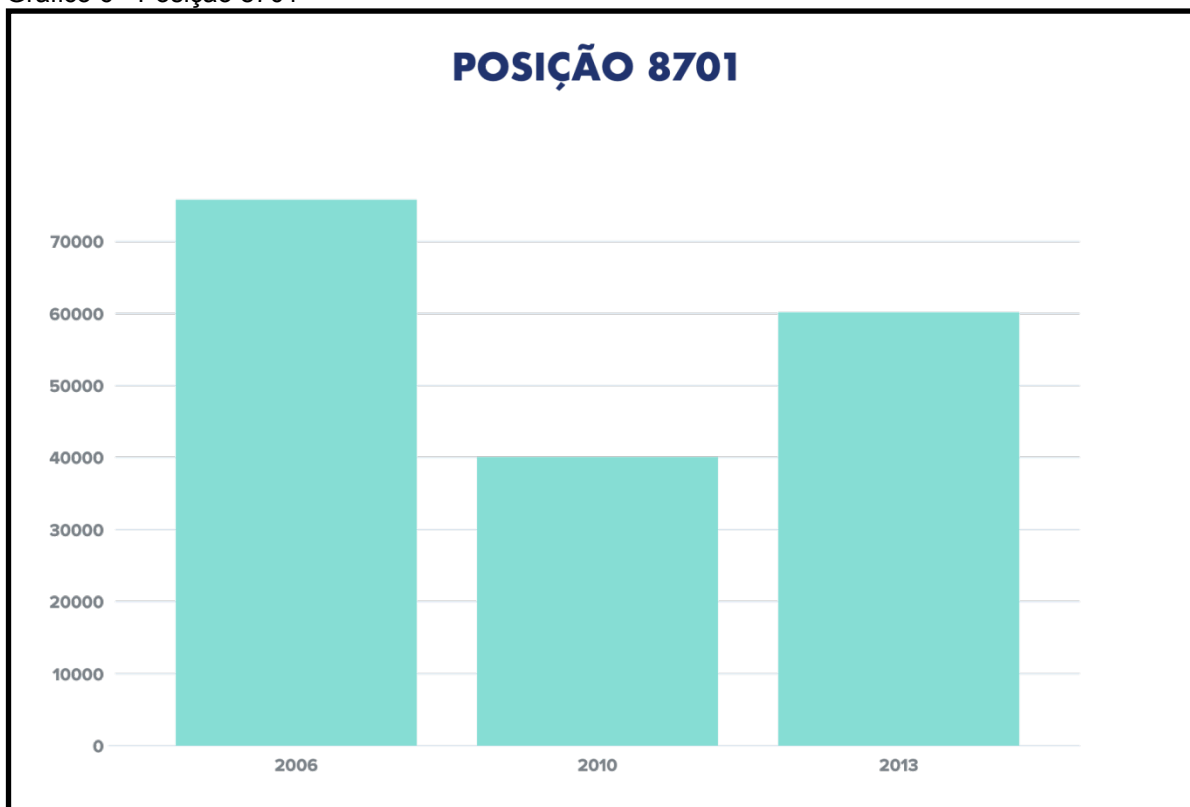
Na categoria tratores rodoviários para semi-reboques, posição 8701, exceto os que são contemplados na posição 8709, há apenas valores referentes a 3 anos, em 2006 foi gasto um valor de \$75.800 (setenta e cinco mil, oitocentos dólares), em 2010 o valor de \$40.092 (quarenta mil e noventa e dois dólares), no último ano em que se tem resultado, 2013, sete anos antes de um dos parâmetros da pesquisa, o valor é de \$60.180 (sessenta mil, cento e oitenta e oito dólares).

Tabela 7 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8701

2006	\$ 75.800
2010	\$ 40.092
2013	\$ 60.180

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 6 - Posição 8701



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.7. Posição 8704

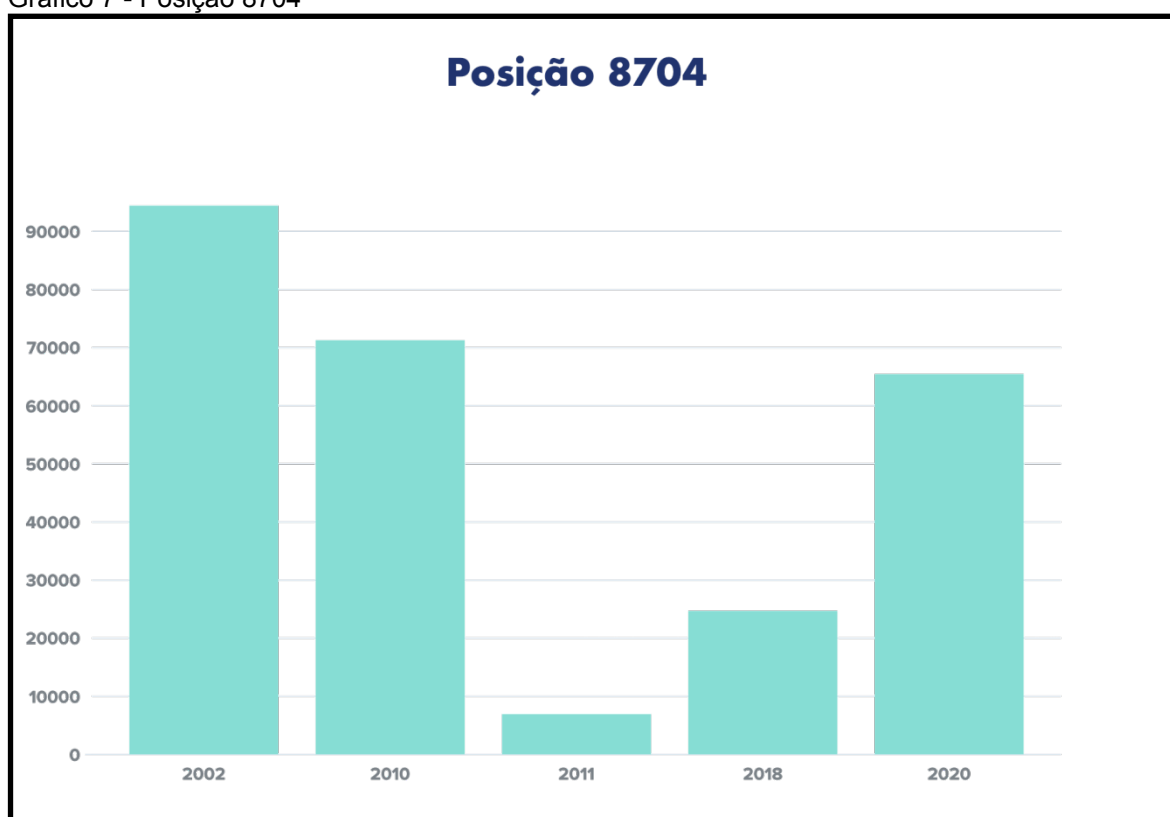
Na categoria veículos automóveis para transporte de mercadorias, posição 8704, novamente há poucos anos que foram colhidas as informações. No ano de 2002 o valor gasto com a importação é de \$94.435 (noventa e quatro, quatrocentos e trinta e cinco dólares). Em 2011 o valor é de apenas \$6.937 (seis mil, novecentos e trinta e sete dólares), no período de 7 anos, tempo em que se estabeleceu entre um ano o posteriormente o valor cresceu e alcançou a marca de \$24.707 (vinte e quatro mil, setecentos e sete dólares). No último ano em que se tem os dados frutos dos gastos com importação nesta modalidade, o valor gasto foi de \$65.469 (sessenta e cinco mil, quatrocentos e sessenta e nove dólares).

Tabela 8 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8704

2002	\$ 94.435
2010	\$ 71.269
2011	\$ 6.937
2018	\$ 24.707
2020	\$ 64.460

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 7 - Posição 8704



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.8. Posição 8709

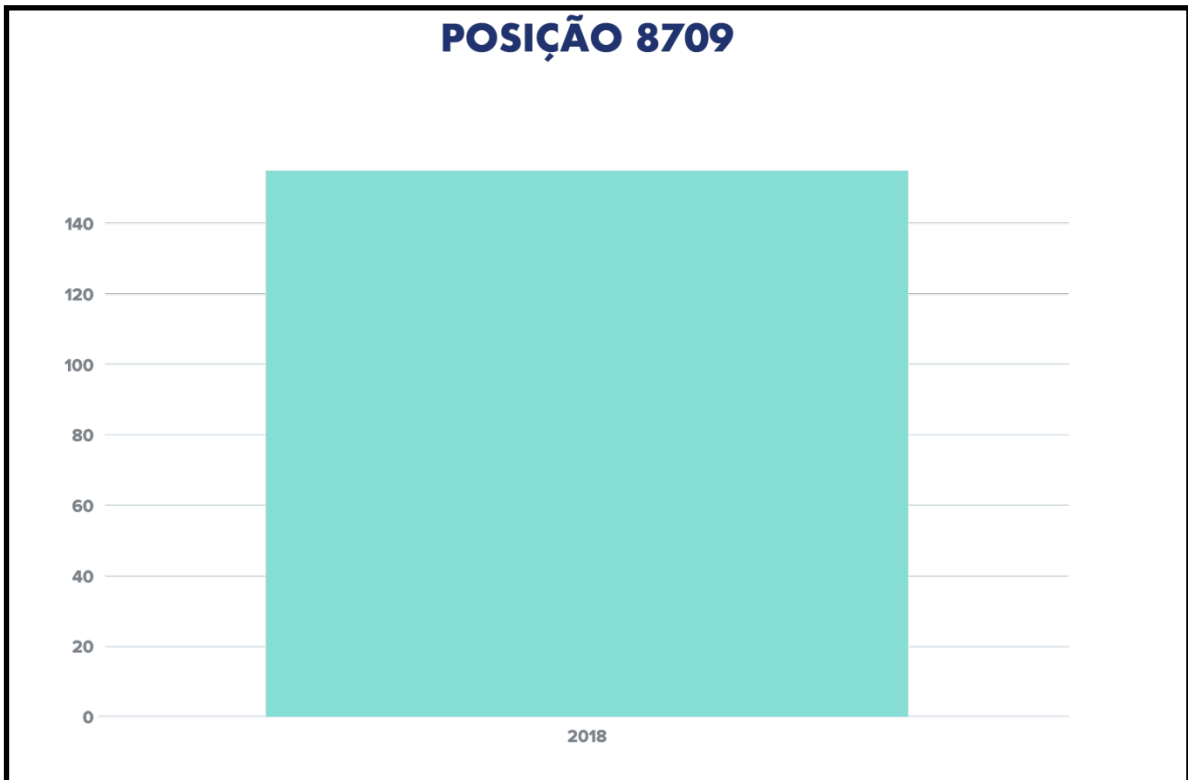
Na categoria veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias, posição 8709, o levantamento de dados sobre os gastos FOB brasileiros há apenas registro do ano de 2018, quando o valor foi de \$155 (cento e cinquenta e cinco dólares).

Tabela 9 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8709

2018	\$ 155
------	--------

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 8 - Posição 8709



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.9. Posição 8716

Na categoria de reboques e semi-reboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados, posição 8716, o primeiro valor obtido é a partir de 2007, que conta com os gastos de \$112.757 (cento e doze mil, setecentos e cinquenta e sete dólares), no ano posterior em que se tem o relato, há o espaço tempo de 3 anos e uma queda de mais de \$80.000 (oitenta mil dólares), chegando no total de \$25.912 (vinte cinco mil, novecentos e doze dólares) gastos. Em 2011 o valor fica próximo ao do ano antecessor e tem um valor de \$28.567 (vinte e oito mil, quinhentos e sessenta e sete dólares). Já em 2013 há um aumento expressivo, o valor gasto ultrapassa a casa dos \$100.000 (cem mil dólares), contando com um total de \$169.928 (cento e sessenta e nove mil, novecentos e vinte e oito dólares)

gastos. Em 2014 ocorre uma baixa novamente, que resulta em apenas \$32.087 (trinta e dos mil e oitenta e sete dólares) gastos, os dois anos seguintes, 2015 e 2016 também seguem este padrão de queda, respectivamente resultando no valor de \$23.604 (vinte e três mil, seiscentos e quatro dólares) e \$303 (trezentos e três dólares) gastos.

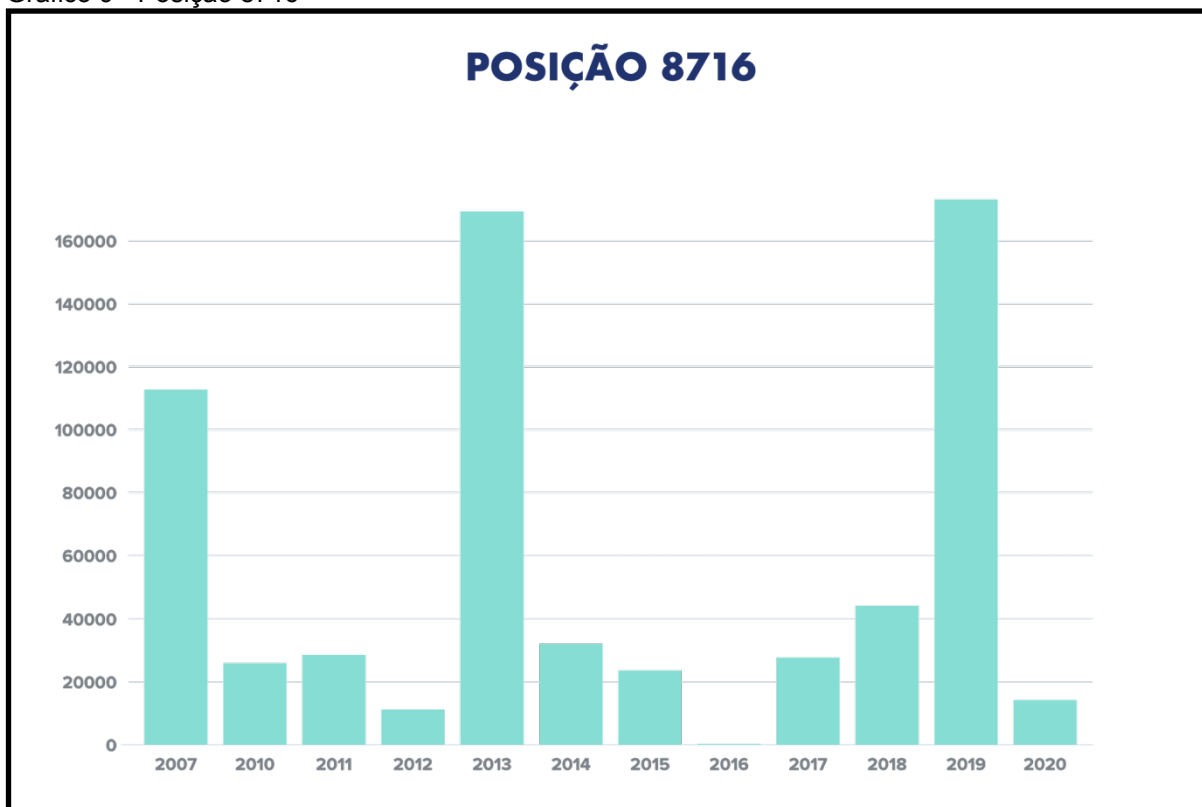
O ano de 2017 conta com o valor de \$27.688 (vinte sete mil, seiscentos e oitenta e oito dólares) tendo o valor quase dobrado no ano de 2018, que levou ao valor de \$44.153 (quarenta e quatro mil, cento e cinquenta e três dólares) gastos com FOB. Em 2019 o valor mais que triplica, fazendo o valor final chegar em \$173.091 (cento e setenta e três mil, noventa e um dólares), o valor mais alto gasto com o NCM na posição 8716 pelo Brasil ao longo dos últimos 20 anos. Já em 2020 o valor volta a cair, tendo um investimento de apenas \$14.195 (quatorze mil, cento e noventa e cinco dólares) gastos.

Tabela 10 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 8716

2007	\$ 112.757
2010	\$ 25.912
2011	\$ 28.567
2012	\$ 11.197
2013	\$ 169.298
2014	\$ 32.087
2015	\$ 23.604
2016	\$ 303
2017	\$ 27.688
2018	\$ 44.153
2019	\$ 173.091
2020	\$ 14.195

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 9 - Posição 8716



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.10. Posição 9022

Na categoria aparelhos de raios X e aparelhos que utilizem as radiações alfa, beta ou gama, posição 9022, dos anos de 2000 a 2020, há dados de apenas quatro destes anos. Em 2006 houveram \$1.547 (um mil, quinhentos e quarenta e sete dólares) gastos na categoria, mas em 2007 pode-se observar um aumento de 3.400% em relação ao ano anterior, resultando em \$54.700 (cinquenta e quatro mil e setecentos dólares).

Ademais, os anos de 2008 a 2017 não se tem dados disponíveis, mas em registro de 2018 e 2020, ambos continuaram a lógica de crescimento de 2006 e 2007. O ano de 2018 em relação ao último ano que se tem dados aumentou em \$15.994 (quinze mil, novecentos e noventa e quatro dólares), chegando aos \$70.694 (setenta mil, seiscentos e noventa e quatro dólares) gastos. Em 2020 o valor FOB da categoria dá um salto quantitativo e chega aos \$10.800.000 (dez milhões e oitocentos mil dólares.) gastos.

Tabela 11 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 9022

2006	\$ 1.547
2007	\$ 54.700
2018	\$ 70.694
2020	\$ 10.800.000

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 10 - Posição 9022



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.2.11. Posição 9026

Na categoria instrumentos e aparelhos para medida ou controle do nível de líquidos, posição 9026, se tem registro de todos os anos de 2000 a 2020. Observando de maneira cronológica, o primeiro ano do levantamento registra \$39.719 (trinta e nove mil, setecentos e dezenove dólares) e no ano seguinte o número baixa em cerca de 97,5%, gerando o valor de \$836 (oitocentos e trinta e seis dólares).

No ano de 2002 o valor volta a subir e alcança a quarta casa com \$5.443 (cinco mil, quatrocentos e quarenta e três dólares). Continuando a aumentar, os

anos de 2003 e 2004 apresentam números na casa dos seis dígitos, com \$116.167 (cento e dezesseis mil, cento e sessenta e sete dólares) e \$292.421 (duzentos e noventa e dois mil, quatrocentos e vinte e um dólares) respectivamente.

Nos anos de 2005 e 2006 há queda e os valores voltam a ter cinco dígitos, com os valores em \$20.203 (vinte mil, duzentos e três dólares) e \$27.703 (vinte e sete mil, setecentos e três dólares) gastos, representando uma queda de 93% entre os anos de 2004 e 2005 e um aumento de cerca de 30% entre os anos de 2005 e 2006. Entre os anos de 2007 e 2008 nota-se uma discrepância, visto que no primeiro ano há o dado de que os dólares gastos foram de \$8.905 (oito mil, novecentos e cinco dólares) e no segundo de \$83.569 (oitenta e três mil, quinhentos e sessenta e nove dólares), representando um aumento de cerca de 840% de um ano ao outro.

Se avaliada a diferença nos valores de 2008 e 2009, onde os números caem de \$83.569 (oitenta e três mil, quinhentos e sessenta e nove dólares) para \$502 (quinhentos e dois dólares), se verificará uma queda de aproximadamente 99,3%. Já comparando o valor de 2009 com 2010, em que neste último registram-se \$298.432 (duzentos e noventa e oito mil, quatrocentos e trinta e dois dólares) gastos, há um aumento de cerca de 59.000%.

Por sua vez, em 2011 foram apresentados \$113.097 (cento e treze mil e noventa e sete dólares) gastos com a posição 9026, menos da metade do ano anterior e pouco mais de três vezes mais que o ano seguinte, 2012, que registrou apenas \$32.137 (trinta e dois mil, cento e trinta e sete dólares). Em 2013 o número volta a aumentar e chega ao sexto dígito novamente, com \$105.514 (cento e cinco, quinhentos e quatorze dólares).

Entre os anos de 2013 a 2015 verifica-se um aumento constante do valor gasto, aumentando \$55.329 (cinquenta e cinco, trezentos e vinte e nove dólares) neste período, resultando em num valor total anual de \$119.756 (cento e dezenove mil, setecentos e cinquenta e seis dólares) em 2014 e \$160.843 (cento e sessenta mil, oitocentos e quarenta e três dólares) em 2015. No ano de 2016 verifica-se que ,comparado ao ano anterior, há um aumento de \$85.743 (oitenta e cinco mil, setecentos e quarenta e três dólares), um valor maior do que o aumento de 2013 a 2015, gerando um total de \$246.586 (duzentos e quarenta e seis mil, quinhentos e oitenta e seis dólares) gastos.

Em contrapartida, na comparação do ano de 2016 com o de 2017, há uma queda considerável de cerca de 79%, indo de \$246.586 (duzentos e quarenta e seis mil, quinhentos e oitenta e seis dólares) para \$52.499 (cinquenta e dois mil, quatrocentos e noventa e nove dólares). Observando a cronologia, o ano de 2017 é um ano de queda entre dois anos de alta, 2016 e 2018, que apresentam números na casa dos seis dígitos, tendo o último fechado em \$310.433 (trezentos e dez mil, quatrocentos e trinta e três dólares).

O ano de 2019 apresenta uma queda de \$48.536 (quarenta e oito mil, quinhentos e trinta e seis dólares) em relação ao ano anterior, mas ainda assim fecha com \$261.897 (duzentos e sessenta e um mil, oitocentos e noventa e sete dólares) gastos na categoria 9026. Já o ano de 2020 apresenta uma queda maior, representando uma diminuição de cerca de 63% do valor do ano de 2019, configurando \$96.864 (noventa e seis mil, oitocentos e sessenta e quatro dólares) gastos no valor FOB da categoria 9026 no ano de 2020.

Os anos de 2000 a 2009 apresentam uma somatória de \$595.465 (quinhentos e noventa e cinco mil, quatrocentos e sessenta e cinco dólares) e uma média de \$59.546,50 (cinquenta e nove mil, quinhentos e quarenta e seis e cinquenta centavos dólares) por ano, porém os valores reais anuais deste período variam entre \$502 (quinhentos e dois dólares) e \$292.421 (duzentos e noventa e dois mil, quatrocentos e vinte e um dólares).

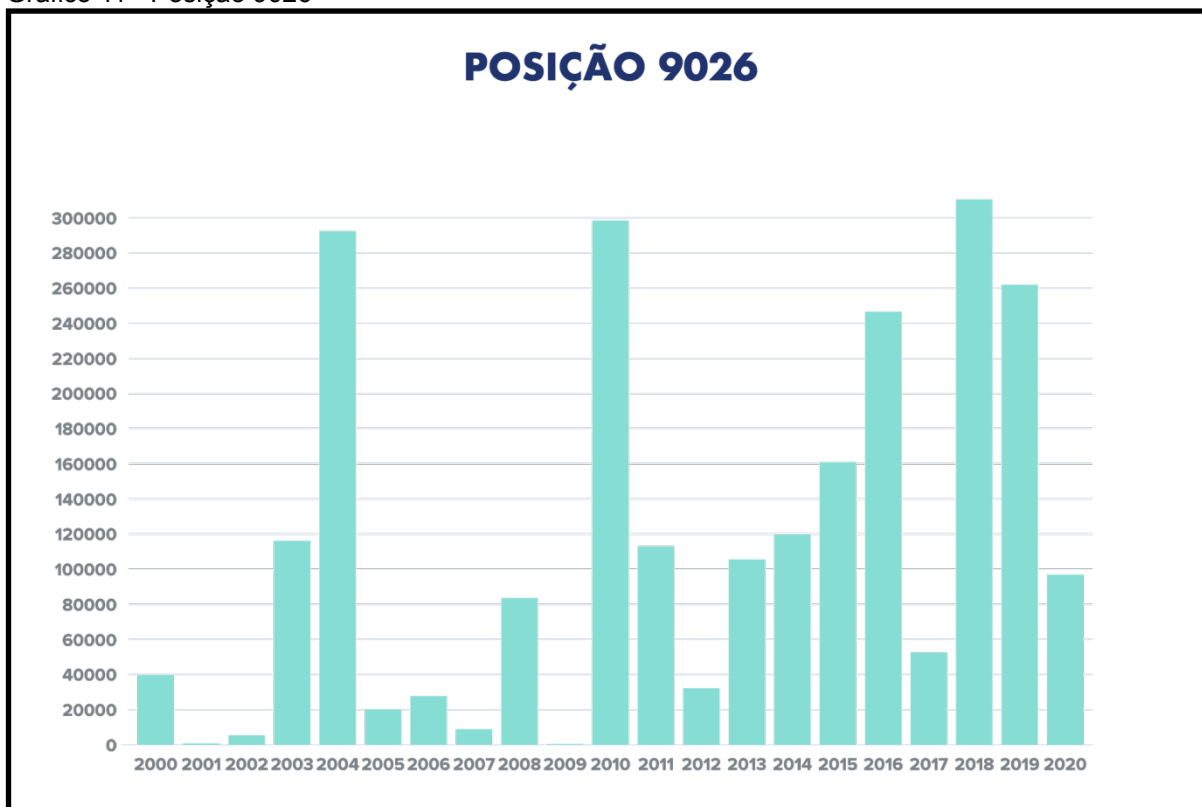
Já nos anos de 2010 a 2020, a somatória resulta no valor de \$1.798.061 (um milhão, setecentos e noventa e oito mil e sessenta e um dólares), que quando divididos pelo número de anos do período, geram a média de \$179.806,1 (cento e setenta e nove mil, oitocentos e seis e um centavo dólares) por ano. A somatória e o valor total dos anos de 2010 a 2020 foram maiores aos do período anterior, pois os valores anuais eram superiores, sendo o número mais baixo \$32.137 (trinta e dois mil, cento e trinta e sete dólares) e o mais alto de \$310.433 (trezentos e dez mil, quatrocentos e quarenta e três dólares).

Tabela 12 - Comparativo 2000 - 2020, Posição 9026

2000	\$ 39.716
2001	\$ 836
2002	\$ 5.443
2003	\$ 116.167
2004	\$ 292.421
2005	\$ 20.203
2006	\$ 27.703
2007	\$ 8.905
2008	\$ 83.569
2009	\$ 502
2010	\$ 298.432
2011	\$ 113.097
2012	\$ 32.137
2013	\$ 105.514
2014	\$ 119.756
2015	\$ 160.843
2016	\$ 246.586
2017	\$ 52.499
2018	\$ 310.433
2019	\$ 261.897
2020	\$ 96.864

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

Gráfico 11 - Posição 9026



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no Comex Stat (2021).

4.3. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS VALORES E EQUIPAMENTOS IMPORTADOS ATRAVÉS DO REPORTE

No caso da posição 8704, categoria dos veículos automóveis para transporte de mercadoria, o ano no qual houve maior importação foi em 2002, ou seja antes da vigência do REPORTE. Ainda, o ano em que há uma nova importação desta posição é em 2010, mas é necessário deixar expresso que os equipamentos utilizados na atividade portuária não são descartáveis e tem certa durabilidade, não precisando assim serem renovados anualmente.

Por conseguinte, na posição 9026, categoria de instrumentos e aparelhos para medida ou controle do nível de líquidos, ocorre algo semelhante, o valor total importado no ano de 2004, ano em que o REPORTE não se encontra em vigência é de \$292.421 (duzentos e noventa e dois mil, quatrocentos e vinte e um dólares), enquanto o maior valor importado durante a vigência do regime é de \$310.433

(trezentos e dez mil, quatrocentos e trinta e três dólares). Comparando os valores, é possível notar que o ano de maior importação durante a vigência REPORTO é 5,8% (cinco vírgula oito por cento) superior ao valor de maior importação em que não há nenhum benefício fiscal.

Na sequência, as posições 8427, categoria de empilhadeiras e outros veículos para movimentação de carga equipados com dispositivos de elevação; 8701, categoria de tratores rodoviários para semi-reboques; 8709, categoria de veículos automóveis sem dispositivo de elevação; 8716, categoria de reboques e semi-reboques, para quaisquer veículos e outros veículos não autopropulsados; 9022, categoria de aparelhos de raio X e aparelhos que utilizem as radiações alfa, beta ou gama não realizaram importações nos anos de 2000 à 2004, ou seja, antes de vigência do regime tributário aqui estudado. Os valores importados nos anos de vigência do regime são respectivamente de \$137.175 (cento e trinta e sete mil, cento e setenta e cinco dólares); \$176.072 (cento e setenta e seis mil, e setenta e dois dólares); \$155 (cento e cinquenta e cinco dólares); \$662.852 (seiscentos e sessenta e dois mil, oitocentos e cinquenta e dois dólares); \$10.926.941 (dez milhões, novecentos e vinte e seis mil, novecentos e quarenta e um dólares). A soma desses valores corresponde ao total de \$11.903.195 (onze milhões, novecentos e três mil, cento e noventa e cinco dólares), uma quantia bem relevante para equipamentos que antes não haviam sido importados.

Já nas posições 8423, categoria de aparelhos e instrumentos de pesagem; 8425, categoria de talhas, cadernais e moitões, guinchos e cabrestantes; 8426, categoria de cábreas, guindastes, incluídos os de cabo, pontes rolantes, pórticos de descarga ou de movimentação, postes-guindastes, carros-pórticos e carros-guindastes; 8428, categoria de outras máquinas e aparelhos de elevação, de carga, de descarga ou de movimentação, os valores de importação foram maiores durante a vigência do regime de reporto, havendo uma diferença exponencial nos valores importados.

O ano em que houve o maior valor de equipamentos importados foi o de 2017, ano em que o regime de REPORTO estava em vigência, acumulando um total de \$29.126.456 (vinte e nove milhões, cento e vinte e seis mil, quatrocentos e cinquenta e seis dólares), as posições que participaram de maneira incisiva para

chegar a este valor foram respectivamente 8425, responsável pela categoria de de talhas, cadernais e moitões, guinchos e cabrestantes e 8426, responsável pela categoria de cábreas; guindastes, incluídos os de cabo; pontes rolantes, pórticos de descarga ou de movimentação, postes-guindastes, carros-pórticos e carros-guindastes, correspondendo aos valores de \$20.038.858 (vinte milhões, trinta e oito mil, oitocentos e cinquenta e oito dólares) e \$9.000.000 (nove milhões de dólares).

Já o ano que corresponde o menor valor em importações foi o de 2001, período em que o regime de REPORTE não estava em vigência, o valor corresponde a apenas \$8.569 (oito mil, quinhentos e sessenta e nove dólares). Dentre as onze posições analisadas neste trabalho, apenas três posições foram importadas neste ano.

A única posição que teve constância anual nas importações, foi a posição 9026, categoria de instrumentos e aparelhos para medida ou controle do nível de líquidos. Durante o período em que não havia o benefício fiscal proporcionado pelo reporte, anos de 2000 à 2004, houve uma média de \$90.916 (noventa mil, novecentos e dezesseis dólares) importados por ano, enquanto no período de 2005 à 2020 houve uma média de \$121.183 (cento e vinte e um mil, cento e oitenta e três dólares). Os valores de importação nesta posição aumentaram 24,9% no período em que o REPORTE esteve em vigência.

Tabela 13 - Valor total dos equipamentos importados de 2000 - 2020

ANO X POSIÇÃO	8423	8425	8426	8427	8428	8701	8704	8709	8716	9022	9026
2000	-	\$73	\$242.290	-	\$34.251	-	-	-	-	-	\$39.716
2001	\$645	\$7.088	-	-	-	-	-	-	-	-	\$836
2002	-	\$1.239	-	-	-	-	\$94.435	-	-	-	\$5.443
2003	\$706	\$573	-	-	\$3.500	-	-	-	-	-	\$116.167
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$292.421
2005	\$7.300	-	\$3.900	-	\$7.400	-	-	-	-	-	\$20.203
2006	\$44	\$443	-	-	\$8.172	\$75.800	-	-	-	\$1.547	\$27.703
2007	-	\$3.903	-	-	-	-	-	-	\$112.757	\$54.700	\$8.905
2008	-	-	-	-	\$590.138	-	-	-	-	-	\$83.569

2009	-	\$100.149	-	-	\$75.085	-	-	-	-	-	\$502
2010	\$102.564	\$24.042	-	\$4.712	-	\$40.092	\$71.269	-	\$25.912	-	\$298.432
2011	\$1.289	\$1.115	-	\$112.137	-	-	\$6.937	-	\$28.567	-	\$113.097
2012	\$23.460	-	-	-	\$11.119	-	-	-	\$11.197	-	\$32.137
2013	-	-	-	-	\$4.915	\$60.180	-	-	\$169.298	-	\$105.514
2014	\$117.687	-	-	-	\$1.367.642	-	-	-	\$32.087	-	\$119.756
2015	\$4.010	-	\$569.859	\$7.272	\$48.910	-	-	-	\$23.604	-	\$160.843
2016	-	\$2.323.803	-	-	\$84.497	-	-	-	\$303	-	\$246.586
2017	\$102	\$20.038.858	\$9.000.000	\$7.272	\$37	-	-	-	\$27.688	-	\$52.499
2018	\$18.268	\$12.300.253	\$9.000.000	-	\$133.779	-	\$24.707	\$155	\$44.153	\$70.694	\$310.433
2019	\$34	\$59.465	-	-	\$33.329	-	-	-	\$173.091	-	\$261.897
2020	\$61.271	\$55.862	-	-	-	-	\$65.460	-	\$14.195	\$10.800.000	\$96.864

Fonte: Tabela elaborada pela autora com base no Comex Stat (2021).

5. CONCLUSÃO

Através deste trabalho foi possível observar que os portos são de extrema importância para o desenvolvimento econômico do país. A globalização exige que as ofertas e demandas de mercadorias que circulam globalmente sejam cumpridas de maneira eficiente. Uma das formas para que essa conexão possa ocorrer é através da cooperação governamental, via facilitação do comércio seja concedendo benefícios fiscais ou melhorando a estrutura logística do país. O Regime Aduaneiro especial REPORTO vem justamente oferecer a estrutura necessária aos Portos Nacionais através da importação com benefícios fiscais de equipamentos imprescindíveis para o bom funcionamento, agilidade e ampliação da estrutura Portuária.

A modernização e a ampliação dos portos mantém um bom fomento comercial, tanto em esfera doméstica quanto na internacional. O Estado ao incentivar este processo, promove o desenvolvimento comercial, tanto nas importações como nas exportações, equilibrando assim balança comercial brasileira. Ao trazer como problema de pesquisa o questionamento da importação dos equipamentos contemplados no REPORTO, urge a necessidade de verificar se de fato este incentivo que o Estado ofereceu para os beneficiários do regime foi utilizado.

Analisando as posições de NCM's dos produtos que foram importados foi possível observar diversos fatores relacionados aos valores das importações dos equipamentos contemplados com benefício fiscal. Houve importação das posições analisadas, inclusive em grande quantidade, mostrando a necessidade em se adquirir esse tipo de equipamentos. Apesar de não haver informações suficientes para saber se este aumento é devido aos incentivos fiscais que o Estado concede para a importação destes equipamentos, é relevante fazer este contraponto.

Os valores demonstrados acima podem ser frutos do incentivo do governo ao conceder benefícios fiscais no REPORTO que visam fomentar a atividade portuária e elevar a sua eficiência para fazer uma frente ampla diante das movimentações portuárias mundiais, entretanto, não há informações suficientes para confirmar tal hipótese.

Concluindo, não se pode afirmar que o benefício do Regime REPORTO fez com que os produtos beneficiados/contemplados fossem importados ou que houve aumento nas importações devido ao incentivo fiscal em questão, uma vez que os dados ofertados pelas administrações portuárias não são suficientes para fazer a afirmação. Isso porque percebe-se que antes da instituição do REPORTO já havia importação dos produtos analisados. O que se pode concluir é que durante a vigência do regime os produtos continuaram a ser importados e com bastante variação nos valores de importação durante os anos apresentados.

Ainda que haja um benefício fiscal concedido pelo governo para a importação de equipamentos para ampliar e modernizar a atividade portuária, é necessário adquirí-los, seja no mercado interno, como no mercado externo, para o devido funcionamento das operações portuárias. O fato de existir um regime tributário que incentive a importação destes equipamentos com benefícios fiscais facilita e incentiva a aquisição destes através da importação pelos operadores portuários, os grandes beneficiários. Haja vista a grande mobilização do setor para a continuidade do Regime, que se extinguiu em 31 de dezembro de 2020.

6. REFERÊNCIAS

ALLOG INTERNATIONAL TRANSPORT. PORTONAVE: **O PRIMEIRO TERMINAL PRIVADO DE CONTÊINERES DO BRASIL**. 2019. Disponível em: <https://www.allog.com.br/blog/portonave-o-primeiro-terminal-privado-de-conteineres-do-brasil/>. Acesso em: 31 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 8.215, de 05 de junho de 2013. . Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 20 jun. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 286. **Supremo Tribunal Federal**. Brasília, . Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=266286>. Acesso em: 20 jun. 2021.

BIZELLI, João dos Santos. **Importação: Sistemática administrativa, cambial e fiscal**. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

BOHRER, Caroline Gomes; OBREGÓN, Marcelo Fernando Quiroga. **A precariedade da infraestrutura portuária**. 2016.

EMBRAPA TERRITORIAL. **Sistema de Inteligência Territorial Estratégica da Macrologística Agropecuária brasileira (SITE-MLog)**. Campinas, 2020. Disponível em: < www.embrapa.br/macrologistica >. Acesso em: 18 jun. 2021

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. CDIPORT. **Porto de Imbituba: História**. Disponível em <<https://www.cdiport.com.br/porto/historia.htm>>. Acesso em 25 de março de 2021.

GOULARTI FILHO, Alcides. **O porto de São Francisco do Sul na dinâmica regional catarinense**. *Nova econ.*, Belo Horizonte , v. 18, n. 1, p. 91-118, 2008 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-63512008000100004&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 28 set. 2020. <https://doi.org/10.1590/S0103-63512008000100004>.

HERZMANN, Gabriel. **AS TRANSFORMAÇÕES NO PORTO DE IMBITUBA E SEUS REFLEXOS URBANO-REGIONAIS**. 2005. 105 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005. Disponível em: <https://necat.ufsc.br/files/2011/10/Gabriel-Herzmann.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2021.

HONORATO, Cezar Teixeira. **PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES HISTORIOGRÁFICAS** PORTS AND PORT CITIES: A FEW HISTORIOGRAPHIC CONSIDERATIONS. *Almanack*, Guarulhos , n. 21, p. 63-97, Apr. 2019 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332019000100063&lng=en&nrm=iso>. access on 25 Feb. 2021. Epub Apr 15, 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320192103>.

ISOTTON, Fayana Rizzi. **A ATIVIDADE PORTUÁRIA BRASILEIRA E A IMPORTÂNCIA DO PORTO CONCENTRADOR**. 2009. Disponível em: <https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/696/fayana.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2020.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. As cidades catarinenses e seus portos catarinenses. In: **Encontro Latino Americano de Geografia, 2009, Montevidéo**. Encontro latino Americano de geografia. Montevidéo: EGAL, 2009. v. 01. p. 01-26. Disponível em <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/09.pdf> Acesso em 12 set. 2020.

PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. 10. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2019.

PORTO DE ITAJAÍ. **HISTÓRICO**. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>. Acesso em 15 set. 2020.

PORTO ITAPOÁ. **INFRAESTRUTURA**. 2021. Disponível em: <https://www.portoitapoa.com/infraestrutura/> Acesso em: 26 de mar. 2021.

PORTO ITAPOÁ. **INSTITUCIONAL**. 2021. Disponível em: <https://www.portoitapoa.com/linha-do-tempo/> Acesso em: 26 de mar. 2021.

PORTONAVE. **INFRAESTRUTURA**. 2021. Disponível em: <https://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/institucional/>. Acesso em: 25 de mar. 2021.

RAMOS, Eduardo Silva. **ORGANIZAÇÃO ALFANDEGÁRIA E ESPAÇOS FISCAIS NO IMPÉRIO BRASILEIRO (1808-1836)**. *Almanack*, Guarulhos, n. 21, p. 565-608, Abril. 2019. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332019000100565&lng=en&nrm=iso. Acesso em 12 Set., 2020. Epub Apr 15, 2019. <https://doi.org/10.1590/2236-463320192113>.

RODOQUICK TRANSPORTES. **A HISTÓRIA DO PORTO ITAPOÁ**. Disponível em: <https://rodoquick.com.br/blog/historia-porto-itapoa/#:~:text=Localizado%20na%20Ba%C3%ADa%20de%20Babitonga,iniciou%20suas%20atividades%20em%202011.&text=Em%202007%2C%20iniciaram%2Dse%20as,mais%20modernos%20da%20Am%C3%A9rica%20Latina>. Acesso em 25 mar. 2021.

SILVA, Andrei da; ZILLI, Júlio Cesar; TOÉ, Rosane Aléssio dal. **GESTÃO PORTUÁRIA: UM ESTUDO DA COMPETITIVIDADE DO PORTO DE IMBITUBA PERANTE O MODELO APRESENTADO PELO BANCO MUNDIAL (PORT REFORM TOOLKIT – MODULE 6 – PORT REGULATION)** DE 2007. *Revista Eletrônica Técnico-Científica do IFSC, Florianópolis*, p. 310-319, out. 2013.

SINDIVAPA - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Vale do Paraíba e Litoral Norte. **A HISTÓRIA DO PORTO DE PARANAGUÁ**. Disponível em: <http://www.sindivapa.com.br/noticias/a-historia-do-porto-de-paranagua/5013.html>. Acesso em: 18 jun. 2021.

SOUZA, Silvana Lemes. **Histórico do Sistema Portuário brasileiro: um breve estudo sobre os entraves ao comércio**. *Revista Perspectiva em Educação*,

Gestão & Tecnologia, São Paulo, v.6 n.11, 2017. Disponível em <https://fatecitapetininga.edu.br/perspectiva/pdf/11/artigo11_1.pdf> Acesso em 29 Set. 2020.

VIDAL, Soraia Maria do S. C.; MONIÉ, Frédéric. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/sJ58WbxPncB9H8dQhsgmtNS/?lang=pt#>. Acesso em: 18 jun. 2021.

WALTER DE AGUIAR FILHO (comp.). **A História do Porto de Vitória**. 2011. Disponível em: <http://www.morrodomoreno.com.br/materias/a-historia-do-porto-de-vitoria.html>. Acesso em: 18 jun. 2021.

ZANINI, Gisele Duro; MUNIZ, Rafael; ABDALLAH, Rhamice Ibrahim Ali Ahmad; MARCOS, Rudson; PASOLD, Cesar Luiz. **Percepção jurídica da lei nacional dos portos (n.º 8.630, de 25.02.1993) através da teoria tridimensional do direito**. Revista Eletrônica Direito e Política, Itajaí, v.2, n.3, 3º quadrimestre de 2007. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791