

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 13/12/2012 às 18h04
Valéria / Mat. 46957

MPV 595

00559



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 13/12/2012		Proposição: MP 595/2012		
Autor: Senador FRANCISCO DORNELLES - PP / RJ				Nº Prontuário:
1. ☐ Supressiva	2. ☐ Substitutiva	3. ☐ Modificativa	4. ☒ Aditiva	5. ☐ Substitutiva Global
Página:	Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:

TEXTO

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 595, de 2012, artigo com a seguinte redação:

“Art... O art. 8º. da Lei nº. 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 8º. Até 31 de dezembro de 2016, contribuirão sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, à alíquota de um por cento, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei nº. 8.212, de 24 de julho de 1991, as empresas que fabricam os produtos classificados na TIPI, aprovada pelo Decreto nº. 7.660, de 23 de dezembro de 2011, nos códigos referidos no Anexo desta Lei.”

Parágrafo Único: Aplicam-se as prerrogativas do caput deste artigo às plantas industriais que reparam os produtos discriminados no capítulo 89 da TIPI.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Com o rápido crescimento da indústria de construção naval, é necessário que a indústria de reparos navais acompanhe esse ritmo. Como parte integrante da cadeia produtiva da indústria da construção naval, o reparo é fundamental para a manutenção da frota mercante, trazendo o material flutuante às suas condições de normalidade e operacionalidade.

A indústria de reparos apresenta, por si só, cinco fatores que incentivam a atividade de construção naval, quais sejam:

— Facilidade — um estaleiro que realiza reparos navais tem mais credibilidade de atender a uma demanda de construção.

— Know how — o conhecimento desenvolvido e adquirido para eventual reparo pode ser utilizado na área da construção naval.

— Lucratividade – em longo prazo, a atividade de reparo naval se torna mais lucrativa que a atividade de construção.

— Estabilidade financeira – é certo que os navios terão que fazer os seus reparos num cronograma já estabelecido; logo, existe de antemão um provisionamento de receitas.

— Favorecimento a outras indústrias – a reparação naval ajuda a desenvolver e consolidar a indústria de navieças e também, utiliza grande contingente de mão de obra especializada.

Alguns países possuem tradição quando se fala em reparos navais. É possível citarmos o exemplo de Cingapura, na qual houve um investimento maciço do governo na indústria de reparos navais, o que ocasionou o reconhecimento mundial desse país no mercado em questão. Outros, no continente africano, também se destacam, seja em função da localização, seja em função do valor dos serviços.

No caso do Brasil, podemos afirmar que existe um cenário favorável para a indústria de reparos que acompanhar a expansão da frota brasileira motivada pela atividade offshore, cabotagem e granéis agrícolas, como, por exemplo:

— Na área de exploração e produção de petróleo, é possível afirmar que o Brasil será o 6º. maior produtor mundial em 2020 e tem uma das 10 maiores reservas de petróleo do mundo.

— Na área de cabotagem e apoio portuário, constata-se que a cabotagem de contêineres cresce em torno de dez por cento ao ano.

— Na área de commodities agrícolas e minerais exportados, estima-se que a exportação de minério de ferro irá dobrar de produção nos próximos cinco anos e que a exportação de granéis agrícolas será de sete por cento ao ano.

A própria NBS (Nomenclatura Brasileira de Serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio), instituída pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior conforme estabelecido no art. 24 da Lei nº. 12.546, de 14 de dezembro de 2011, prevê, no Capítulo 20, os códigos 1.2001.39.2, 1.2001.39.29 e 1.2001.39.90 e no código 1.2001.40.00, a execução de serviços de manutenção e reparação de embarcações e plataformas (inclusive navios-plataforma para extração de petróleo e gás), bem como de outros equipamentos de transporte.

Ressalte-se que a NBS é o instrumento do “Plano Brasil Maior” que “viabiliza a adequada elaboração, fiscalização e avaliação de políticas públicas de forma integrada”, visando a competitividade do setor e proporcionando “a harmonização de ações voltadas ao fomento empreendedor, à tributação, às compras públicas, ao comércio exterior, entre outras”.

Nada mais justo, portanto, que a reparação naval, incluída na NBS e considerada relevante para a economia do País, tenha seus custos reduzidos pela desoneração da folha de pagamentos, à semelhança do que ocorre com diversos setores da economia nacional, inclusive a construção naval, à qual complementa e com a qual se harmoniza.

Assinatura

