

PROJETO DE LEI 863/2015

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao artigo 1º do PL 863/2015, novo artigo a ser incluído na Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com a seguinte redação:

“Art. 8º-A Poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, à alíquota de 1% (um por cento), em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do **caput** do art. 22 da Lei nº 8.212, de 1991, as empresas de transporte marítimo de carga na navegação de cabotagem.

Parágrafo único. Fica revogado, a partir da data em que este artigo entrar em vigor, o inciso IV do § 3º do art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.” (NR)

Acrescente-se ao artigo 1º do PL 863/2015, as seguintes modificações aos artigos 9º e 10º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011:

“Art. 9º Para fins do disposto nos arts. 7º, 8º e 8º-A desta Lei:

.....
V – com relação às contribuições de que tratam os arts. 7º, 8º e 8º-A, as empresas continuam sujeitas ao cumprimento das demais obrigações previstas na legislação previdenciária.

.....
VII - para os fins da contribuição prevista no caput dos arts. 7º, 8º e 8º-A, considera-se empresa a sociedade empresária, a sociedade simples, a cooperativa, a empresa individual de responsabilidade limitada e o empresário a que se refere o [art. 966 da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil](#), devidamente registrados no Registro de Empresas Mercantis ou no Registro Civil de Pessoas Jurídicas, conforme o caso;

.....
§ 1º No caso de empresas que se dedicam a outras atividades além das previstas nos arts. 7º, 8º e 8º-A, o cálculo da contribuição obedecerá:

I - ao disposto no caput desses artigos quanto à parcela da receita bruta correspondente às atividades neles referidas; e

II - ao disposto no [art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991](#), reduzindo-se o valor da contribuição dos incisos I e III do caput do referido artigo

ao percentual resultante da razão entre a receita bruta de atividades não relacionadas aos serviços de que tratam o caput dos arts. 7º e 8º-A e o § 3º do art. 8º ou à fabricação dos produtos de que trata o caput do art. 8º e a receita bruta total.

.....

§ 3º Relativamente aos períodos anteriores à tributação da empresa nas formas instituídas pelos arts. 7º, 8º e 8º-A desta Lei, mantém-se a incidência das contribuições previstas no [art. 22 da Lei no 8.212, de 24 de julho de 1991](#), aplicada de forma proporcional sobre o 13º (décimo terceiro) salário.

.....

§ 5º O disposto no § 1º aplica-se às empresas que se dediquem a outras atividades, além das previstas nos arts. 7º, 8º e 8º-A, somente se a receita bruta decorrente de outras atividades for superior a 5% (cinco por cento) da receita bruta total.

§ 6º Não ultrapassado o limite previsto no § 5º, a contribuição a que se refere o caput dos arts. 7º, 8º e 8º-A será calculada sobre a receita bruta total auferida no mês.

.....

§ 10. Para fins do disposto no § 9º, a base de cálculo da contribuição a que se referem o caput do art. 7º, o caput do art. 8º e o caput do art. 8º-A será a receita bruta da empresa relativa a todas as suas atividades.

.....

§ 12. As contribuições referidas no caput do art. 7º, no caput do art. 8º e no caput do art. 8º-A podem ser apuradas utilizando-se os mesmos critérios adotados na legislação da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins para o reconhecimento no tempo de receitas e para o diferimento do pagamento dessas contribuições.

Art. 10.

.....

Parágrafo único. Os setores econômicos referidos nos arts. 7º, 8º e 8º-A serão representados na comissão tripartite de que trata o caput.” (NR)

Ainda no artigo 1º do PL 863/2015, altere-se a proposta de redação dos § 13, § 14 e § 15, do artigo 9º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, conforme os seguintes textos revisados:

“ § 13. A opção pela tributação substitutiva prevista nos arts. 7º, 8º e 8º-A será manifestada mediante o pagamento da contribuição incidente sobre a receita bruta relativa a janeiro de cada ano, ou à primeira competência subsequente para a qual haja receita bruta apurada, e será irretratável para todo o ano-calendário.

§ 14. Excepcionalmente, para o ano de 2015, a opção pela tributação substitutiva prevista nos arts. 7º, 8º e 8º-A será manifestada mediante o pagamento da contribuição incidente sobre a receita bruta relativa a agosto de

2015, ou à primeira competência subsequente, para a qual haja receita bruta apurada, e será irretratável para o restante do ano.

§ 15. A opção de que tratam os §§ 13 e 14, no caso de empresas que contribuem simultaneamente com as contribuições previstas nos arts. 7º 8º e 8º-A, valerá para ambas as contribuições, e não será permitido à empresa fazer a opção apenas com relação a uma delas.”

JUSTIFICAÇÃO

O transporte marítimo de carga na navegação de cabotagem é uma atividade essencial para o País, e todos os diagnósticos realizados sobre a matriz de transporte de cargas mostram uma concentração inadequada para o modal rodoviário e uma participação pouco expressiva do modal aquaviário. Os benefícios para a Sociedade, de movimentação das cargas pelo transporte marítimo em comparação com as alternativas terrestres, são bem conhecidos: elevados investimentos públicos na construção e manutenção de rodovias; congestionamento das estradas com atrasos nas entregas; maior emissão de gases poluentes; risco de acidentes com seqüelas e perdas de vida; risco de roubo de carga, obrigando muitas vezes o acompanhamento de guarda armada; maior custo de seguro da carga e do equipamento; etc. ...

Nas cargas de longa distância, com origem e destino próximos ao litoral, e na movimentação de grandes volumes, o frete marítimo já compete com o transporte rodoviário, tanto que, nos últimos anos, o crescimento do transporte de contêineres na cabotagem foi sempre superior a 10% a.a., com ampliação da rede de portos atendidos e o aumento da freqüência de navios operando em serviço regular.

Entretanto, muito ainda tem que ser feito para que se alcance as metas previstas no Plano Nacional de Logística. A questão portuária tem um efeito multiplicador enorme na navegação de cabotagem, já que as travessias são curtas e o número de escalas por viagem é comparativamente muito maior do que nas viagens internacionais. Outra questão que onera o custo do transporte na navegação de cabotagem é o preço do combustível marítimo que continua a ser superior ao dos fornecimentos aos navios estrangeiros e ao daqueles operando na navegação de longo curso.

Por outro lado, a atividade não demanda mão de obra intensiva, o que muitas vezes relega a um segundo plano os efeitos dos encargos sobre a folha de pagamento das empresas de transporte marítimo, entretanto, o setor requer mão de obra especializada, com nível de remuneração elevado, na média muito superior aos dos demais setores de transporte de cargas. Quando, em 2012, surgiu a possibilidade de enquadrar a atividade no programa de desoneração da folha de pagamento, o assunto foi amplamente discutido com os responsáveis pela implantação do processo e foi demonstrado que o enquadramento do transporte aquaviário na categoria de serviços (alíquota de 2%) não alcançaria os efeitos desejados, pois pelas suas características, com investimentos elevados de

maturação a longo prazo, somente se viabilizaria como benefício, se enquadrado no grupo industrial (alíquota de 1%).

O setor respondeu positivamente ao estímulo e, nos últimos anos, cerca de 20 navios foram incorporados à frota mercante de registro brasileiro, a maioria deles novos, adquiridos no País e no exterior e alguns em afretamentos de longo prazo em condições semelhantes ao “leasing” de aeronaves. A grande maioria das empresas brasileiras de navegação, operando regularmente no transporte de cabotagem, apresentou índice de crescimento tanto no número de marítimos embarcados nos novos navios, quanto nos escritórios, mas ainda no nível médio de remuneração, com índices sempre superiores à inflação, sustentado pelo benefício trazido pela desoneração da folha de pagamento.

Qualquer elevação na alíquota da CPRB para o setor de transporte marítimo de carga na navegação de cabotagem, não só eliminaria a economia alcançada nos últimos anos, mas resultaria em prejuízo real para as empresas que optarem pelo retorno ao sistema de contribuição patronal sobre a folha de pagamento, tendo em visto o ganho real na remuneração do pessoal empregado.

Pelas razões acima expostas, estamos apresentando esta emenda, solicitando o apoio de todos no sentido de aprovar a manutenção da alíquota atual de 1% para o setor de transporte marítimo de carga na navegação de cabotagem.

Sala das Sessões, 30 de março de 2015.

EDINHO BEZ
Deputado Federal PMDB/SC