

## **PROJETO DE LEI 863/2015**

### **EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, onde couber, no artigo 1º do Projeto de Lei nº 863/2015, artigo X para alterar a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com a seguinte redação:

*“Art. X. A alíquota da contribuição de que trata o caput do artigo 8º será de 1,6% (um vírgula seis por cento) quando se tratar das empresas enquadradas no item X do parágrafo 3º. do mesmo artigo. (empresas de navegação de apoio marítimo e de apoio portuário).”*

### **JUSTIFICATIVA**

O Governo Federal, desde 2011, vem aperfeiçoando a legislação brasileira no sentido de prover um robusto arcabouço legal tributário que permitisse a desoneração de impostos sobre a folha de pagamento de diversos setores da economia.

Os esforços nesse sentido foram muitos, tendo sido todos capitaneados pelo próprio Poder Executivo. Somente para citar alguns, as cinco Leis modificadas pelo Projeto de Lei nº 863/2015, se originaram de Medidas Provisórias (MPV 556 de 2011 / Lei 12.546 de 2011, MPV 529 de 2011 / Lei 12469 de 2011, MPV 634 DE 2013 /Lei 12995 de 2014, MPV 584 de 2012 / Lei 12780 de 2013 e MPV 252 de 2005 / Lei 11.196 de 2005). A MPV 252, apelidada de “MP do bem” em especial, propiciou a expansão dos segmentos de informática, eletrônicos e a denominada “linha branca” (geladeiras, máquinas de lavar, entre outros), um salto inédito no Brasil na produção de eletrodomésticos em geral.

Acreditava o legislador, naquela ocasião, que tais iniciativas contribuiriam para alavancar a economia, e estimular a criação de novos postos de trabalho, fato materializado em alguns segmentos, a exemplo de Informática, tecnologia, ensino, construção civil e transportes, entre outros. O retorno às antigas regras de tributação sobre a folha de pagamento trará enormes perdas para as empresas, para o mercado e para os empregados.

Visto por um ângulo como uma perda de receita, como permite divagar a própria acepção da palavra “renunciar” (abdicar, ceder, desistir), por outro lado tal dispositivo pôde permitir que os setores exemplificados pudessem se desenvolver, aumentando o número de empregados, gerando renda para o trabalhador brasileiro, aumentando a base de cálculo para a aplicação do tributo, e conseqüentemente auferindo uma receita “marginal” para o estado.

Embora o crescimento dos níveis de emprego nesses setores possa ser mensurado, fica difícil aferir os resultados em termos de receita tributária, quando somados aos demais setores e subsetores da economia deficitários. A tese de que os mecanismos criados não protegeram os empregos não é válida para a economia como um todo, e, portanto, não se sustenta.

O Governo Federal, entendendo a importância das exportações nesse momento crucial da economia brasileira, e sua estreita dependência com os meios de transportes, vêm incentivando a cadeia de comércio exterior como um todo, a exemplo da Edição da Medida Provisória 595 de 2012 – dos portos, promulgada como Lei 12.815 e posteriormente decretos e portarias regulamentando a matéria.

A majoração de 1% para 2,5% da alíquota da contribuição previdenciária sobre a receita bruta prevista na redação dada ao artigo 7º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, representa um aumento efetivo da carga tributária para as empresas que optarem por sua manutenção a partir de 1º de junho de 2015.

Vale lembrar que com a edição da Medida Provisória nº 651, de 09 de julho de 2014, posteriormente convertida na Lei nº 13.043/2014, a contribuição substitutiva, antes de prazo predeterminado, tornou-se definitiva, irradiando efeitos nos preços pactuados em todos os contratos firmados pelas empresas, principalmente os de longo prazo.

É igualmente digno de registro que o objetivo principal da propalada desoneração era manter postos de trabalho já existentes e estimular a contratação de novas posições, não só diretamente para a navegação brasileira, como também para toda a indústria naval, haja vista que a conjuntura econômica da época recomendava justamente o contrário.

Na ocasião, setores considerados intensivos em mão de obra sofriam com o perigoso e insuportável descompasso do aumento dos salários dos empregados, em patamares muitas vezes superiores ao dobro dos índices de reajuste contratualmente previstos nos últimos dez anos, e estavam na iminência de se desfazer de muitos postos de trabalho para absorver esse e outros impactos, já que era praticamente impossível repassar majoração superior aos referidos índices, pactuados em quase a totalidade dos contratos.

A desoneração, portanto, foi o alento que muitos setores precisavam para não só manter e criar novos empregos, mas também investir na capacitação de mão de obra, treinamentos, equipamentos e embarcações mais modernos e eficientes, certificação, etc.

No setor da navegação, é certo que a desoneração pretendida pelo Governo Federal alcançou plenamente todos os seus objetivos, inclusive estimulando investimentos em benefício da competitividade das embarcações de bandeira brasileira em face das embarcações de bandeira estrangeira.

A despeito da faculdade da opção pela contribuição substitutiva, novidade trazida pelo projeto de lei, é fato que a repentina e violenta majoração das alíquotas está na contramão dos objetivos da desoneração e, em última

análise, fará com que muitos contribuintes voltem a recolher sobre a folha de salários (20%).

Especificamente em relação às empresas de navegação de apoio marítimo, as alterações assumem contornos ainda mais relevantes, em razão não só do elevado custo da mão de obra do setor, mas também do expressivo faturamento das empresas que se dedicam àquelas atividades.

Outro ponto preocupante no que tange às empresas de apoio marítimo é o contexto conjuntural extremamente grave, decorrente da vertiginosa queda dos preços do barril do petróleo, com a menor cotação dos últimos 6 anos. Os baixos preços dos barris têm gerado impactos negativos diretos na contratação daquelas empresas, reduzindo significativamente as margens de lucro.

Para tais empresas, portanto, o aumento da alíquota relativa à contribuição substitutiva para 2,5%, na prática, para além de ser um inaceitável retrocesso, onerará ainda mais a atividade de exploração de petróleo e gás no mercado *offshore*, e desequilibrará os contratos de longo prazo firmados com as petroleiras, uma vez que não se vê nenhuma perspectiva de repasse deste enorme aumento de custo aos contratos.

A redução dos encargos incidentes sobre a folha de salários proporcionada pela desoneração constituiu importante vetor no incremento da competitividade e, portanto, não pode ser desprezada.

Por todas razões acima expostas, tendo em vista que a desoneração do setor foi extremamente benéfica, e porque deve ser preservada a competitividade das embarcações de bandeira brasileira, preservada a empregabilidade da mão de obra nacional, é imperioso que a alíquota da contribuição previdenciária sobre a receita bruta seja fixada em 1,6%, já que o referido percentual atende aos interesses do Governo Federal e pode ser suportado pelo setor.

Sala das Sessões, 31 de março de 2015.

Deputado MILTON MONTI  
PR-SP