

COMISSÃO DE TURISMO

PROJETO DE LEI Nº 2.380, DE 2015

Altera o art. 2º da Lei nº 11.774/2008, que altera a legislação tributária federal, para dispor sobre a atividade de cruzeiros marítimos ou fluviais no território brasileiro e dá outras providências e revoga o parágrafo 17, do artigo 8º, da Lei n. 10.865/2004, que dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências.

Autor: Deputado ALEX MANENTE

Relator: Deputado HERCULANO PASSOS

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.380/15, de autoria do nobre Deputado Alex Manente, estipula, em seu art. 1º, que a atividade de cruzeiros – assim entendidos os programas de turismo que fornecem serviços conjugados de transporte, hospedagem, alimentação e entretenimento – marítimos ou fluviais no território brasileiro, de cabotagem ou de longo curso, por embarcações de turismo nacionais ou estrangeiras, é considerada de interesse para o desenvolvimento social e econômico do País. A seguir, o art. 2º da proposição altera o *caput* do art. 2º da Lei nº 11.774, de 17/09/08, de modo a beneficiar com a suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins e da Cofins-Importação a venda ou importação de óleo combustível tipos *bunker* MF, MGO e ODM destinada a cruzeiros marítimos ou fluviais.

Por fim, o art. 3º do projeto revoga o § 17 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30/04/04 (erroneamente grafado como Lei nº 10.685 no texto da proposição em tela), de modo a reduzir a zero as alíquotas das contribuições incidentes sobre o valor pago, creditado, entregue, empregado ou remetido à pessoa física ou jurídica residente ou domiciliada no exterior, em decorrência da prestação de serviços de frete, afretamento, arrendamento ou aluguel de embarcações marítimas ou fluviais destinadas ao transporte de pessoas para fins turísticos.

Em sua justificação, o ilustre Autor argumenta que os cruzeiros marítimos de cabotagem e de longo curso vêm tendo notável expansão na costa brasileira, gerando divisas, empregos e distribuição de renda nas localidades visitadas. Segundo ele, estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas demonstram que os cruzeiros marítimos apresentam impactos econômicos relevantes em nível local e nacional, incluindo os gastos derivados dos cruzeiristas, tripulantes e armadoras. Sem embargo, em sua opinião, nosso país não tem sido um ambiente dos mais amigáveis para incrementar ainda mais essa expansão, tanto que os mesmos estudos revelam decréscimo dos cruzeiros de cabotagem nos últimos anos. Entre as barreiras impostas ao setor, a seu ver, estão algumas de natureza tributária que vão na contramão do fomento que diversos países emergentes, como a China e a Austrália, vêm oferecendo para incrementar os cruzeiros marítimos em suas costas. Exemplifica com a inclusão, pela Lei nº 11.727, de 23/06/08, de um § 17 ao art. 8º da Lei nº 10.865, de 30/04/04, excluindo da alíquota zero as contribuições incidentes sobre o valor pago, creditado, entregue, empregado ou remetido à pessoa física ou jurídica residente ou domiciliada no exterior, em decorrência da prestação de serviços de frete, afretamento, arrendamento ou aluguel de embarcações marítimas ou fluviais destinadas ao transporte de pessoas para fins turísticos. O augusto Parlamentar considera insustentável tal discriminação, por trazer para o setor um custo adicional superior a 10% sobre o principal item de custeio.

De outra parte, registra que as operações comerciais de mercadorias de origem estrangeira destinadas ao abastecimento e à venda a passageiros de navio estrangeiro de cruzeiro no Brasil são regidas pela Instrução Normativa RFB nº 137, de 23/11/98. Lembra, ainda, que a Lei nº 11.774 de 17/09/08, garantiu às companhias marítimas a suspensão da incidência da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o

PIS/Pasep-Importação, da Cofins e da Cofins-Importação na venda ou importação de combustíveis destinados à navegação de cabotagem. O insigne Autor ressalta, porém, que a Instrução Normativa RFB nº 882, de 22/10/08, findou por excluir empresas de cruzeiros desse benefício, admitindo-o apenas para aquelas de que trata a Lei nº 9.432, de 08/01/97, que, expressamente, exclui as empresas de cruzeiros de seu âmbito. Logo, na opinião do nobre Deputado, ao instituir tal restrição, citado ato meramente regulamentar extrapolou a Lei nº 11.774/08, que não a previra, ao instituir a suspensão das mencionadas contribuições. Daí o motivo, segundo ele, de a presente propositura incluir de modo explícito a navegação de cruzeiros marítimos nesse regime de suspensão, tratando-a de modo isonômico à navegação de marinha mercante e evitando possíveis prejuízos ao turismo nacional.

O Projeto de Lei nº 2.380/15 foi distribuído em 28/07/15, pela ordem, às Comissões de Turismo; de Finanças e Tributação, inclusive para exame de mérito; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Encaminhada ao nosso Colegiado em 03/08/15, recebemos, no dia seguinte, a honrosa missão de relatá-la. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental para tanto destinado, em 18/08/15.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Turismo, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, XIX, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Fontes do setor¹ preveem que a indústria de cruzeiros marítimos deverá movimentar em todo o mundo neste ano o expressivo montante de US\$ 39,6 bilhões, representando um crescimento de 6,9% em relação a 2014. Estima-se em 22,2 milhões o total de passageiros transportados ao longo do ano, acréscimo de 3,2% em relação a 2014 e de impressionantes 20,7% em relação a 2010. Desse total, cerca de 13,0 milhões de passageiros (58,6% do contingente total) embarcarão na América do Norte e 5,8 milhões (26,1%) provirão da Europa.

¹ “Cruise Market Watch 2015” – consulta efetuada no sítio www.cruisemarketwatch.com em 12/09/15.

A pujança desses números esconde, porém, o aproveitamento ainda modesto do potencial do segmento. Como exemplo, cita-se o fato de que apenas 24% da população dos Estados Unidos já viajou em um cruzeiro. Ou, então, que a ocupação completa (estimada em 486 mil passageiros) ao longo de todo o ano de todos os navios de cruzeiro existentes no mundo (298 embarcações) não representaria mais do que metade do total de visitantes no mesmo ano da cidade americana de Las Vegas.

Não restam dúvidas, portanto, de que o segmento de cruzeiros marítimos é um dos mais promissores de toda a indústria turística. Tendo em vista que nosso litoral estende-se por mais de 7.300 quilômetros, esse aspecto deveria ser mais que suficiente para que passemos a dar mais atenção à expansão dessas atividades no País.

Infelizmente, os dados disponíveis mostram um decréscimo na movimentação dos cruzeiros marítimos no Brasil nos últimos anos. Estudo da Fundação Getúlio Vargas² indica que, entre as temporadas 2010/2011 e 2013/2014, o número de navios que aportou no País diminuiu de 20 para 11 e o número de cruzeiristas caiu de 793 mil para 597 mil, tendo atingido 805 mil na temporada 2011/2012. Reverteu-se, assim, um cenário de contínua expansão entre 2004/2005 e 2010/2011.

Dos 597 mil passageiros transportados no litoral brasileiro pelos cruzeiros marítimos na temporada 2013/2014, nada menos que 483 mil (81% do total) eram brasileiros, restando uma modesta parcela de 19% composta de visitantes estrangeiros. Dados oficiais³ mostram que a redução geral do movimento dos cruzeiros nos últimos anos foi especialmente pronunciada no componente externo da demanda. Com efeito, entre 2011 e 2014, a chegada de turistas estrangeiros por via marítima diminuiu de 128 mil para apenas 66 mil passageiros, uma substancial queda de 49%, praticamente a metade!

Esse quadro é preocupante, dada a importância econômica dos cruzeiros marítimos, que não se restringe aos efeitos imediatos do pagamento de salários e das receitas de venda de bilhetes. Com efeito, a chegada de um navio promove dispêndios locais de passageiros e de tripulantes com alimentação, suvenires, excursões, roupas e transportes,

² FGV Projetos, “Cruzeiros marítimos: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil”, 2014

³ Brasil, Ministério do Turismo, “Anuário Estatístico de Turismo – 2015”, Volume 42, Ano base 2014

dentre outros. As armadoras, por seu turno, são responsáveis pelo pagamento de taxas portuárias (de rebocagem, de praticagem, de serviços de atracagem e de utilização de terminais de passageiros), pelo pagamento de tributos e por gastos com suprimentos (alimentação, bebidas, disposição de lixo e combustível).

O estudo da FGV anteriormente citado⁴ estimou em R\$ 1,15 bilhão a movimentação econômica total – abrangendo os impactos diretos e indiretos das armadoras e dos cruzeiristas e tripulantes – na economia nacional decorrente dos cruzeiros marítimos na temporada 2013/2014. Desse total, R\$ 693 milhões foram gerados pelos gastos dos armadores, dos quais R\$ 510 milhões corresponderam aos impactos diretos e R\$ 183 milhões, aos impactos indiretos. O gasto dos armadores com combustíveis foi o maior gerador de impacto econômico, alcançando R\$ 232 milhões de impactos direto e indireto, seguido pelas taxas portuárias mais impostos, que somaram R\$ 169 milhões de impacto direto; por alimentos e bebidas, R\$ 117 milhões de impactos direto e indireto; comissões, R\$ 90 milhões de impacto direto; *marketing*, excursões e escritório, R\$ 68 milhões; e, finalmente, água e lixo, R\$ 18 milhões de impactos direto e indireto.

Os gastos totais de cruzeiristas e tripulantes, nas cidades e portos de embarque/desembarque e de trânsito, por sua vez, foram calculados em R\$ 455 milhões. A principal atividade favorecida foi a de comércio varejista, onde se registrou uma movimentação econômica de R\$ 147 milhões; R\$ 133 milhões com alimentos e bebidas; R\$ 74 milhões com transporte antes e/ou após a viagem; R\$ 61 milhões com passeios turísticos; R\$ 26 milhões com transporte durante a viagem (nas cidades de escala); e R\$ 14 milhões com hospedagem antes ou após a viagem. Quanto à participação nos impactos econômicos dos cruzeiristas, os turistas nacionais foram responsáveis por 71,9% enquanto os turistas internacionais e tripulantes foram responsáveis por 28,9% desse total.

As atividades associadas aos cruzeiros marítimos são responsáveis pela geração de emprego no País, tanto dentro dos navios como na cadeia produtiva movimentada pelos cruzeiristas nas cidades portuárias e pelas armadoras em cidades portuárias e não portuárias. De acordo com a FGV, o setor de cruzeiros marítimos gerou, na temporada 2013/2014, o total de 15.465 postos de trabalho na economia brasileira, o que representou um

⁴ FGV Projetos, *op. cit.*

resultado 25,1% inferior ao apurado em 2010/2011. Desse total, 2.591 corresponderam aos tripulantes dos navios, com uma queda de 53,8% em relação ao observado na temporada 2010/2011. Os restantes 12.874 empregos foram gerados, de forma direta e indireta pelos gastos dos turistas nas cidades portuárias de embarque/desembarque e visitadas, além dos criados na cadeia produtiva de apoio ao setor, uma queda de 14,4% em relação ao ocorrido três temporadas antes.

Cremos, portanto, ser de interesse dos governantes e dos empresários que se fortaleçam as atividades dos cruzeiros marítimos no Brasil. Para tanto, há que se começar a remover os obstáculos que dificultam a expansão do setor no País. Dentre eles, podem-se citar a infraestrutura portuária as mais das vezes deficiente, a burocracia decorrente da miríade de órgãos públicos envolvidos na operação de recebimento de cruzeiros marítimos, com as respectivas regulamentações e exigências, e a elevada tributação incidente sobre as atividades de cruzeiros marítimos, que acaba por encarecer o preço final, muito superior ao de outros mercados, como o caribenho.

É neste contexto que deve ser analisado o projeto de lei em pauta. A proposição busca reduzir a tributação a que estão sujeitos os cruzeiros marítimos, por meio de duas medidas. De um lado, a suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins e da Cofins-Importação incidentes sobre a venda ou importação de óleo combustível tipos *bunker* MF, MGO e ODM destinada a cruzeiros marítimos ou fluviais. De outra parte, a redução a zero das alíquotas das contribuições incidentes sobre o valor pago, creditado, entregue, empregado ou remetido à pessoa física ou jurídica residente ou domiciliada no exterior, em decorrência da prestação de serviços de frete, afretamento, arrendamento ou aluguel de embarcações marítimas ou fluviais destinadas ao transporte de pessoas para fins turísticos.

No primeiro ponto, busca-se tão-somente igualar o tratamento tributário dos cruzeiros àquele concedido à navegação de cabotagem e ao apoio portuário e marítimo. É uma medida absolutamente justa e significativa para o segmento dos cruzeiros, tendo em vista que as despesas com combustível são um relevante item de custeio do setor. No segundo ponto, pretende-se apenas equiparar a tributação das remessas para o exterior

decorrentes da prestação de serviços de frete, afretamento, arrendamento ou aluguel de embarcações marítimas ou fluviais destinadas ao transporte de pessoas para fins turísticos àquela que vige para as remessas referentes a aluguéis e contraprestações de arrendamento mercantil de máquinas e equipamentos, embarcações e aeronaves. Neste particular, não se busca nada além de recuperar a sistemática adotada até a edição da Medida Provisória nº 413, de 03/01/08, e, posteriormente, a da Lei nº 11.727, de 23/06/08.

Acreditamos que a aprovação do PL nº 2.380/15 favorecerá a indústria turística, mercê do incentivo aos investimentos no setor de cruzeiros marítimos promovido pelo projeto.

Cumpre, por fim, indicar pequeno erro de impressão no texto da proposição em pauta. Seu art. 3º revoga o § 17 do art. 8º da Lei nº 10.685/04, quando, na verdade, dever-se-ia referir à Lei nº 10.865/04. Por se tratar de um óbice crucial à correta interpretação da medida proposta, oferecemos uma emenda em que se promove a necessária alteração.

Por estes motivos, votamos pela **aprovação do Projeto de Lei nº 2.380, de 2015, com a emenda de nossa autoria, em anexo.**

É o voto, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado HERCULANO PASSOS
Relator

COMISSÃO DE TURISMO**PROJETO DE LEI Nº 2.380, DE 2015**

Altera o art. 2º da Lei nº 11.774/2008, que altera a legislação tributária federal, para dispor sobre a atividade de cruzeiros marítimos ou fluviais no território brasileiro e dá outras providências e revoga o parágrafo 17, do artigo 8º, da Lei n. 10.865/2004, que dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências.

EMENDA

No art. 3º do projeto, substitua-se a expressão “Lei nº 10.685” pela expressão “Lei nº 10.865”.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado HERCULANO PASSOS
Relator