

PROJETO DE LEI N.º 8456, DE 2017.
(Do Poder Executivo)

Altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta, a Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, a Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, a Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e a Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007.

Emenda n.º _____
(Do Senhor Otavio Leite)

Modifique-se o artigo 1º do PL nº 8456/2017, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“(…) Art. 8º Poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 1991, as empresas jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens de que trata a Lei nº 10.610, de 20 de dezembro de 2002, enquadradas nas classes 1811-3, 5811-5, 5812-3, 5813-1, 5822-1, 5823-9, 6010-1, 6021-7 e 6319-4 da CNAE 2.0 e as empresas de navegação de apoio marítimo e de apoio portuário.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A exclusão da navegação de apoio marítimo e de apoio portuário da contribuição previdenciária sobre a receita bruta resultará em um aumento efetivo da carga tributária dessas empresas em um momento de reconhecida crise econômica do setor de óleo e gás, e o País.

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. 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 anos. 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.

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 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, a volta da contribuição sobre a folha de pagamentos sob a alíquota de 20%, na prática, além de ser um inaceitável retrocesso, onerará ainda mais a atividade de exploração de petróleo e gás no mercado offshore. Ainda mais grave este retrocesso 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.

No segmento de apoio portuário, apesar do período de crise pela qual passava, e ainda passa a economia nacional, houve uma expansão de 15% na frota total de bandeira brasileira durante o período 2013-2017. Este crescimento só foi possível com a diminuição dos custos de pessoal, gerada pela desoneração da folha de pagamento. Na matriz operacional de custos deste segmento, os relativos ao pagamento de salários, encargos e benefícios representam, em média, 50% do total. Reduzi-los, permitiu que os operadores alcançassem o objetivo original da medida do Governo que era o de criar mais postos de trabalho diretos. Este objetivo foi alcançado desde o início da operação destas novas embarcações, bem como os indiretos, com os empregos criados durante a construção das mesmas em estaleiros nacionais e de toda a cadeia de suprimentos.

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 as 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 e a empregabilidade da mão de obra nacional, propõe-se a manutenção da opção de pagamento da contribuição previdenciária sobre a receita bruta sob a alíquota de 1,5% para as empresas de navegação de apoio marítimo e portuário.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2017.

OTAVIO LEITE
Deputado Federal
PSDB/RJ