

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EMITIR PARECER AO PL 8.456/2017

PROJETO DE LEI Nº 8.456, DE 2017

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 ADITIVA

Altere-se o art. 8º do Projeto de Lei nº 8.456/2017, com a seguinte redação:

“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, bem como as empresas que realizam operações de carga, descarga e armazenagem de contêineres em portos organizado, enquadrados nas classes 5212-5, 5231-1, 5231-1/01 e 5231-1/02 da CNAE 2.0.”

JUSTIFICATIVA

No tocante ao setor portuário, o texto original do PL 8.456/2017 busca revogar, em seu art. 2º, inc. II, letra “b”, o art. 8º, § 3º, inc. XIII, da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que permite às empresas que realizam operações de carga, descarga e armazenagem de contêineres em portos organizados, enquadrados nas classes 5212-5 e 5231-1 da CNAE 2.0, fazerem sua contribuição previdenciária sobre a receita bruta, ao invés de sobre a folha salarial.

Os portos têm importância fundamental para a economia nacional. Segundo o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, o Brasil exportou 637,6 milhões de toneladas de produtos em 2015. Desse total de carga levado ao exterior, 98,6% passaram pelos portos. Em termos monetários, o percentual é também muito relevante – o setor portuário responde por cerca de 80% do fluxo de comércio exterior brasileiro.

Recentemente foi publicado o Decreto nº 9.048/2017 com vistas a desburocratizar e flexibilizar operações, concessões e arrendamentos dos portos brasileiros.

Em estimativas divulgadas durante a solenidade de assinatura do decreto, apontou-se que R\$ 25 bilhões de investimentos poderão ser gerados com as mudanças trazidas pelo advento do Novo Decreto. Na ocasião, o presidente Temer destacou que a

modernização da regulação do setor permitirá maior segurança jurídica aos investidores.

Ocorre que a reoneração ora proposta vai na contramão desse movimento, desorganizando por completo o setor portuário a partir do comprometimento do planejamento tributário das empresas afetadas. Cuida-se de medida que contraria as recentes propostas apresentadas pelo governo ao setor portuário, gerando nova insegurança jurídica para esse relevante segmento econômico.

O aumento expressivo das alíquotas de contribuição comprometerá os resultados positivos obtidos pela desoneração do setor portuário, quais sejam, contratações e investimentos, o que certamente contribuirá para agravar os desafios de competitividade do produto brasileiro no exterior, pelo aumento dos custos portuários que a reoneração acarretaria.

Nesse sentido, a manutenção da desoneração no setor portuário garantirá condições de desenvolvimento das empresas envolvidas e evitará o desemprego e os desinvestimentos em um setor fundamental para o comércio exterior brasileiro. O reflexo último da medida aventada pelo projeto seria o aumento do custo logístico das importações e exportações brasileiras, elevando o chamado “custo Brasil”.

Sendo assim, defende-se a inclusão de dispositivo que consolide no escopo da política de desoneração as empresas que realizam operações de carga, descarga e armazenagem de contêineres em portos organizados

Sala das Sessões, de de 2017.

Deputado Goulart
PSD/SP