



(7th)

PROJETO DE LEI Nº 8.456/2017
(Do Poder Executivo)

2

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 MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 8.456/2017 a seguinte redação:

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

Art. 7º-A. A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 7º será de:

I - 2% (dois por cento), para as empresas identificadas nos incisos III, V e VI do caput do art. 7º; e

II - 4,5% (quatro inteiros e cinco décimos por cento), para as empresas identificadas nos incisos IV e VII do caput do art. 7º.” (NR)

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, além das empresas de construção e reparação naval e offshore, enquadradas nas classe 3011-3 e 3317-3/01 da CNAE 2.0. (NR)

Art. 8º-A. A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º será de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento).” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Ao longo da última década, a Indústria da Construção Naval vem se reafirmando como um dos principais pilares para a produção industrial brasileira e provando ser um setor estratégico para a economia do País, tendo em vista sua capacidade de gerar empregos e de desenvolver as regiões onde se instala.

Como é sabido, o ciclo produtivo dessa indústria é mais extenso do que aqueles com os quais os demais segmentos industriais costumam trabalhar, podendo a construção de uma única embarcação ou plataforma levar anos, querendo das



CÂMARA DOS DEPUTADOS

empresas envolvidas uma ampla preparação logística e um treinamento adequado de sua mão de obra para garantir a execução de seus contratos.

Sendo as atividades de construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB equiparadas à exportação para todos os efeitos legais e fiscais, as receitas advindas destas atividades devem receber tratamento também equiparado ao dispensado às receitas advindas de exportações.

A modificação do regime fiscal especial a este setor, implementado pela Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, aliada ao aumento da demanda por construção de embarcações, reparação naval e construção de plataformas de petróleo, fez com que houvesse um crescimento significativo de contratações de trabalhadores.

Atualmente o setor está sentindo, de modo crucial, as consequências da mudança de entendimento, por parte da Petrobras – maior cliente do setor –, da Política Industrial do País quanto às regras de conteúdo local. Tal mudança, confirmada até o momento pelo Governo Federal, certamente vai repercutir na manutenção dos postos de trabalho.

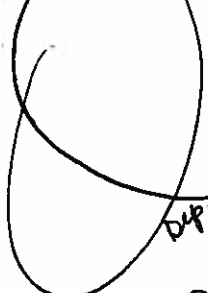
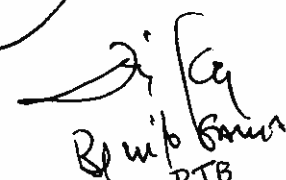
Além disso, em sua luta por sobrevivência, as empresas que compõe este setor industrial tão estratégico para o desenvolvimento do país assistem ao reiterado cancelamento de encomendas já contratadas e convivem com cortes e atrasos nos pagamentos que lhes são devidos.

Importante notar também que o setor da construção e reparação naval é, pela própria natureza de seus processos industriais, um setor de aplicação de mão de obra intensiva. Assim sendo, para as empresas navais, as despesas relacionadas ao custeio da força de trabalho importam em parcela mais do que significativa do custo final de seus produtos.

Em outras palavras, o retorno tão abrupto à sistemática anterior de contribuição à Previdência Social será desastroso para o setor, comprometendo ainda mais a já delicada viabilidade financeira e a própria sobrevivência das empresas que o compõem, sem mencionar que ferirá de morte sua busca por competitividade internacional.

Conclui-se que cancelamento do Regime de Apuração Diferenciada da Contribuição Previdenciária, popularmente conhecido como Desoneração da Folha de Pagamentos, para a Indústria Naval, nesse momento, agravará substancialmente as dificuldades desse setor, colocando em dúvida a sua própria continuidade.

Sala das sessões,


Dep. Celso Pimenta
(autor)

Dep. João Daniel
PTB


Dep. João Daniel
Renato Lima