

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
30/08/2023

PROJETO DE LEI Nº 334/2023

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ AGLUTINATIVA 3 ☐ SUBSTITUTIVA 4 ☐ MODIFICATIVA 5 ☒ ADITIVAAUTOR
Deputado Júnior Ferrari
Deputado Saullo VianaPARTIDO
PSD
UNIÃOUF
PA
AM

PÁGINA

Apresentação: 30/08/2023 15:19:08.613 - PLEN
EMP 9 => PL 1016/2023

EMP n.9

Acrescente onde couber no Projeto de Lei nº 334, de 2023, os seguintes dispositivos:

Art X. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º Até 31 de dezembro de 2027, poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídos 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 24 de julho de 1991:

.....

XX – empresas que realizam atividades relacionadas ao transporte por navegação interior de carga, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia, enquadradas na classe 50.21102 da CNAE 2.0;

XXI – empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, municipal, exceto travessia, enquadradas na classe 5022-0/01 da CNAE 2.0;

XXII – empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia, enquadradas na classe 5022- 0/02 da CNAE 2.0;

XXIII – empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação de travessia, municipal, enquadradas na classe 5091-2/01 da CNAE 2.0;

XXIV – empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação de travessia, intermunicipal, interestadual e internacional enquadradas na classe 5091-2/02 da CNAE 2.0;

XXV – empresas que realizam atividades relacionadas à manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes, enquadradas na classe 33.17-1-01 da CNAE 2.0; ” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 344 de 2023, prorroga até dezembro de 2027 a cobrança da contribuição previdenciária sobre a receita bruta em substituição à contribuição sobre a folha de pagamentos. Concordamos plenamente com a manutenção desse importante incentivo ao crescimento da economia nacional e, sobretudo, à geração de empregos.

Contudo, considerando o momento de recuperação econômica pós-pandemia vivido no país, entendemos que outros setores relevantes para criação de postos de trabalho também deveriam ser incluídos no mencionado regime.

A Navegação Interior desempenha importante papel na integração e no desenvolvimento econômico de regiões historicamente menos favorecidas, como é o caso da Região Amazônica. Mesmo diante de um cenário de crise sanitária, que ceifou milhares de vidas e impactou outras tantas com a crise econômica também instalada, a Navegação Interior não deixou de realizar seu papel, movimentando mais de 40 milhões de toneladas de cargas através de comboios, que percorrem vias navegáveis, e dos terminais privados das empresas de navegação, contribuindo para as exportações de grãos sólidos alimentares, distribuição e abastecimentos de combustíveis que contribuem com a composição da matriz energética brasileira e amazônica, abastecimento de populações e de produções regionais que atendem aos mercados internos e regionais e manutenção de empregos diretos e indiretos nos 3 setores da economia.

A Navegação Interior também contribui com a preservação ambiental e melhoria da qualidade de vida em centros urbanos, pois se trata de modo de transporte que respeita as vias naturais, emite cinco vezes menos CO₂ na atmosfera por km percorrido que o transporte rodoviário, além de retirar das estradas milhares de caminhões que seriam necessários para transportar o volume de sua performance.

Contudo, diferente de outros modos de transporte, as empresas de navegação interior não dispõem de infraestrutura portuária pública ou mesmo sob concessão privada, capaz de fornecer os serviços de carga, descarga, transbordo e armazenagem demandados pelos comboios fluviais. Diferente do setor aéreo, por exemplo, que dispõe de aeroportos sob gestão pública ou sob concessão, as empresas de navegação precisam suportar o ônus do investimento e da carga regulatória de seus próprios terminais privados, sendo necessário, para isso, manter elevado efetivo de mão de obra para permitir que as cargas sejam embarcadas em um terminal portuário de origem e sejam desembarcadas em instalações portuárias no destino. Raciocínio análogo pode ser feito ao transporte de

passageiros e travessias, que movimentam mais de 9 milhões de passageiros ao ano,

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234423625600>

apenas na Região Amazônica.

Além disso, para manter os elevados padrões internacionais que norteiam a navegação, para a garantia da segurança da navegação e da preservação ao meio ambiente, com baixos índices de acidentes registrados pela Autoridade Marítima, as empresas de navegação necessitam aportar elevados investimentos em manutenções de embarcações, sendo que estas sempre são desempenhadas por estaleiros regionais, com mão de obra intensiva, contribuindo para o desenvolvimento de toda a cadeia de suprimentos envolvida.

Sem a garantia desses investimentos e dos serviços prestados por esses terminais privados e por essas manutenções periódicas (também chamadas de manutenções de classe), com todo o ônus suportado pela empresa de navegação interior, não há como perenizar linhas de transporte, nem garantir o fluxo de atendimento à indústria, ao comércio e aos usuários finais, que por vezes também são passageiros dessas linhas fluviais.

Dessa forma, dada a relevância da atividade de Navegação Interior e da já existente desoneração ao transporte rodoviário de cargas, faz-se necessário ajustar o dispositivo com a inclusão de segmentos deste setor, que são historicamente desfavorecidos por políticas públicas, suportam o ônus de investimentos e pessoal para que suas atividades principais tenham continuidade, neste caso, as seguintes atividades com respectivos CNAES:

50.21102 - Transporte por navegação interior de carga, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia

5022-0/01 – Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, municipal, exceto travessia.

5022-0/02 - Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia

5091-2/01 – Transporte por navegação de travessia, municipal

5091-2/02 - Transporte por navegação de travessia, intermunicipal, interestadual e internacional

33.17-1-01 - Manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes

50.30-1-02 - Navegação de apoio portuário

A proposta de inclusão das empresas, no rol do art. 8, que realizam as atividades acima descritas, contribuirá para o fortalecimento do setor, além de promover a geração de emprego e renda para as famílias brasileiras.

No mais, aproveitamos a oportunidade e ressaltamos a importância e a



necessidade da prorrogação do prazo quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta, já muito bem sugerida pelo autor do Projeto de Lei N.º 344, do nobre e estimado Senador Efraim Filho

Pelas razões expostas, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposta.

20/06/2023

DATA

ASSINATURA

Apresentação: 30/08/2023 15:19:08.613 - PLEN

EMP 9 => PL 1016/2023

EMP n.9



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234423625600>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Júnior Ferrari)**

Prorroga até 31 de dezembro de 2027 os prazos de que tratam os arts. 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, e o caput do § 21 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD234423625600, nesta ordem:

- 1 Dep. Júnior Ferrari (PSD/PA)
- 2 Dep. Saullo Vianna (UNIÃO/AM)
- 3 Dep. Gabriel Nunes (PSD/BA)
- 4 Dep. Antonio Brito (PSD/BA) - LÍDER do Bloco MDB, PSD, REPUBLICANOS, PODE

