



CONGRESSO NACIONAL

Senado Federal
Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 19/05/2008, às 16:40
/ estagiário

MPV - 429

00027

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 19/05/2008	proposição Medida Provisória nº 429/2008
--------------------	---

autor Deputado Hugo Leal	nº do prontuário
-----------------------------	------------------

1 ☐ Supressiva	2 ☐ Substitutiva	3 ☐ Modificativa	4 ☒ Aditiva	5 ☐ Substitutivo global
---------------------------------------	---	---	---	--

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescentar os artigos 17-A e 17-B com a seguinte redação:

Art. 17-A. O art 1º da Lei nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ Art. 1º.....

.....
XV - isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados para as embarcações com a respectiva manutenção e utilização do crédito do imposto relativo aos insumos empregados na sua industrialização.” (NR).

Art. 17-B. O inc XXII do art. 51 do Decreto 4.544, de 26 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ Art. 51.....

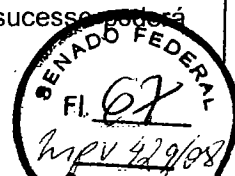
.....
XXII – as embarcações fabricadas no Brasil.” (NR).

JUSTIFICATIVA

Trata-se da eliminação da exceção à regra geral da isenção de IPI para a indústria naval nacional como um todo. A indústria naval, por meio da Lei 8.402, dispõe de isenção de IPI para a construção de embarcações no país, por serem fabricantes de bens de capital altamente intensivos em mão de obra.

Por meio de um Decreto-Lei, convalidado pela constituição de 1988, criou-se uma exceção à regra geral, excluindo a indústria náutica, construtora de embarcações de esporte e lazer, baseado no entendimento, ora superado, de que tratam-se de bens ostentatórios e supérfluos.

Ao longo dos últimos 20 anos, a indústria náutica cresceu de maneira significativa, atingindo uma escala de cadeia produtiva, com surgimento de indústrias médias e pequenas. Tal crescimento, entretanto, deu-se num ambiente de informalidade e desorganização, visando contornar a forte cunha fiscal, que ora se busca superar. A iniciativa proposta visa transformar o segmento em uma verdadeira atividade econômica, com escala e dimensões compatíveis com o potencial do mercado interno brasileiro, multiplicando os pólos de desenvolvimento turístico, à exemplo do que já ocorre em Angra dos Reis e região. No caso da indústria naval metal-mecânica, os resultados desta política de estímulo já se comprovaram, alimentando fortemente a convicção de tal sucesso poderá ser replicado a este segmento específico da indústria naval.



Com características de produção muito similares a outros segmentos da indústria naval, a indústria náutica é extremamente intensiva em mão de obra direta e fortemente indutora de empregos indiretos. Hoje emprega 7.000 colaboradores diretos (na construção de embarcações), 21.000 indiretos (na manutenção e uso de embarcações), chegando a 120.000 indiretos (nas infra-estruturas de apoio e nos destinos turísticos dos usuários da náutica) a considerar-se todas as interfaces produtivas nas cadeias de serviços relacionados à atividade.

O investimento numa política pública de estímulo ao setor representará impacto direto e imediato nestas estatísticas. Espera-se alcançar a marca de 1 milhão de empregos no setor num prazo de 5 anos, casos as políticas de estímulo ao setor sejam imediatamente implementadas.

Uma das consequências positivas do acolhimento desta proposta é a efetiva alavanca no potencial de arrecadação do setor. Através da organização e dinamização da atividade, com forte pressão sobre sua informalidade, haverá um contínuo e crescente aumento na arrecadação de impostos, dos mais diferentes tipos, em todas as esferas de governo, seja federal, estadual e municipal, (uma vez que tal proposta abrange apenas o IPI sobre a construção), demonstrando uma bem sucedida opção de política pública fiscal.

Nos países onde o turismo se apresenta como um item relevante do PIB, há um sem número de ativos que são fortemente indutores de fluxo turístico, que são os elementos motivacionais para o deslocamento e os gastos dos indivíduos. A náutica desempenha papel estratégico em países como Itália, Estados Unidos, países escandinavos, Espanha, França, Holanda, Bélgica, entre outros. Neste países, as embarcações e suas estruturas de apoio são os bens de capital que movem boa parte da indústria do turismo, seja interno ou externo. Mônaco, é por excelência, o exemplo ideal para ilustrar tal conceito. Portanto, construir embarcações, para os usos de esporte e lazer, é na realidade, construir bens de capital da indústria do turismo, para os usos de esporte e lazer, é na realidade, geração de fluxo de pessoas, e no Brasil, especialmente, é vasto seu potencial, tomando-se Angra dos Reis como ponto de partida, mas não ignorando todos os demais locais da costa brasileira, bem como de nossas águas interiores.

Ao ganhar escala de produção, por meio do estímulo proposto na política de desenvolvimento feita ao setor, será inequívoca a capacitação de nossa indústria para o atendimento do mercado internacional. As vantagens competitivas intrínsecas de nossa economia se farão sentir também na indústria náutica, e em curto prazo, uma vez que já há excelência industrial em algumas unidades produtivas no país.

O IPI, por ser tributo de natureza extra-fiscal, dispõe de duas formas de ser administrado enquanto ferramenta de políticas públicas: 1) por meio do Art. 153, parágrafo 3º, Inciso I, que determina a fixação de alíquotas do imposto em função do critério da seletividade e essencialidade dos produtos.

Tal fundamento define os critérios para fixação de alíquotas. 2) por meio de isenções tributárias, previstas no Art. 150, parágrafo 6º, que juntamente com o Art. 176 do Código Tributário Nacional, facultam à União, mediante Lei, definir isenções a fim de definir políticas públicas para o desenvolvimento, seja regional, seja local ou setorial. É nesta segunda hipótese que se encaixa o pleito da indústria.

Nos dois principais países onde a náutica desempenha função relevante dentro da indústria do turismo, Itália e Estados Unidos, a construção de embarcações é isenta completamente de impostos. Não há, pois, qualquer hipótese de restrições comerciais internacionais nas esferas da OMC ou do Mercosul. Por outro lado, em ambas as instâncias internacionais, é pacífico o entendimento de que o IPI é um imposto de gestão interna para o desenvolvimento de política industrial, não sendo, pois, objeto de interferência internacional.

PARLAMENTAR

