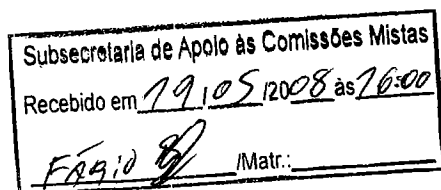




CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 429, DE 12 DE MAIO DE 2008.



Autoriza a União a participar em Fundo de Garantia para a Construção Naval - FGCN, para a formação de seu patrimônio, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se o seguinte artigo aonde couber:

“Art... O inciso XV, da Lei 8.402, de 8 de janeiro de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

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.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda trata 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 intensivo 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.



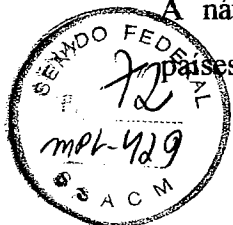
Mas, é importante registrarmos que ao longo dos últimos 20 anos, a indústria náutica cresceu de maneira significativa, atingindo uma escala de cadeia produtiva, com surgimento de indústrias médias e pequenas. Tal crescimento, entretanto, deu-se num ambiente de informalidade e desorganização, visando 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, caso 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, uma vez que são elementos indispensáveis na geração de fluxo de pessoas, e no Brasil.

Ao ganhar escala de produção, por meio do estímulo proposto na política de desenvolvimento feito 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.




Deputado EDMILSON VALENTIM