

EMENDA Nº - CCJ
(ao PLC nº 57, de 2015)

Dê-se ao art. 8º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, acrescentado pelo art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 57, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

‘Art. 8º-A A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas constantes dos incisos II a X e XIII a XVI do § 3º do art. 8º e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 6309.00, 64.01 a 64.06 e 87.02, exceto 8702.90.10, que contribuirão à alíquota de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09, 02.10.1, 0210.99.00, 03.03, 03.04, 504.00, 05.05, 1601.00.00, 16.02, 1901.20.00 Ex 01, 1905.90.90 Ex 01 e 03.02, exceto 0302.90.00, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).’

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Governo Federal, desde 2011, vem aperfeiçoando a legislação brasileira no sentido de prover um robusto arcabouço legal tributário que permitisse a desoneração de impostos sobre a folha de pagamento de diversos setores da economia.

A ideia fundamental era retirar da folha de pagamento a incidência do necessário financiamento da Previdência Social, que, assim, não estaria atrelado ao salário, mas ao faturamento das empresas. Troca-se a *referência do emprego* pela *referência da receita bruta*. Desonera-se o trabalho assalariado, e onera-se o faturamento.



Para os segmentos beneficiados, o objetivo principal da propalada desoneração era manter os postos de trabalho já existentes e estimular a contratação de novas posições. No caso específico, isso ocorreu não só diretamente para a navegação brasileira, como também para toda a indústria naval, haja vista que a conjuntura econômica da época recomendava justamente o contrário.

A desoneração, portanto, foi o alento que muitos setores precisavam para não só manter e criar novos empregos, mas também para investir na capacitação de mão de obra, em treinamentos, equipamentos e embarcações mais modernos e eficientes, certificação, etc.

Na navegação de apoio marítimo, que confere o apoio logístico às plataformas de petróleo e unidades marítimas, é certo que a desoneração pretendida pelo Governo Federal alcançou plenamente os seus objetivos, inclusive estimulando investimentos em benefício da competitividade das embarcações de bandeira brasileira, gerando empregos de marítimos e da indústria naval, economizando divisas para o País.

Especificamente em relação às **empresas de navegação de apoio marítimo**, essenciais para a logística do setor de óleo e gás, é imperioso que **o limite máximo** da alíquota da contribuição previdenciária sobre a receita bruta **seja de 1,5%**.

Para essas empresas, portanto, o aumento da alíquota relativa à contribuição substitutiva para 2,5%, na prática, além de ser um inaceitável retrocesso, onerará ainda mais a atividade de exploração de petróleo e gás no mercado *offshore* e desequilibrará os contratos de longo prazo firmados com as petroleiras.

Além disso, é notória a grave crise internacional que vive hoje a indústria de Óleo e Gás, com a vertiginosa queda do preço do barril de petróleo, afetando diretamente a maior contratante das empresas de apoio marítimo, a PETROBRAS. Como consequência imediata, a empresa vem tentando reduzir drasticamente seus custos operacionais, solicitando descontos expressivos nos contratos em vigor e, ainda, reduzindo a frota de embarcações de apoio marítimo.



Portanto, aumentar-se a alíquota previdenciária em 150%, passando de 1% para 2,5%, comprometerá a capacidade das empresas operacionalmente e de realizar novos investimentos, agravando ainda mais a crise institucional por que passa o setor.

Na navegação de apoio portuário, a retração da nossa economia neste ano e a conjuntura internacional, que vem atingindo as commodities, são tão graves que vêm impactando frontalmente o movimento de comércio exterior do País, com quedas expressivas no movimento de importações e de exportações.

O segmento de apoio portuário, que é a rebocagem de navios nos portos nacionais, vem sofrendo assim retração importante. O aumento de 150% na alíquota de contribuição para a previdência não se coaduna com o tamanho da retração de negócios enfrentada. Ainda assim, diante da necessidade de ajuste fiscal, como contribuição do segmento para o esforço nacional, entendemos que é razoável que a alíquota de contribuição seja elevada em 50%, passando para 1,5% sobre o faturamento, como propõe a presente emenda.

Além do exposto, há que se considerar que a própria Câmara dos Deputados, na votação do relatório ao PL nº 863, de 2015, reconheceu a necessidade de se preservar a desoneração para o setor de **transporte e logística**. Na ocasião, foram contemplados com a alíquota diferenciada de 1,5% quase todos daquela cadeia, a saber: transportes rodoviário, ferroviário, metroviário, transporte marítimo de carga na navegação de cabotagem e longo curso. Entretanto, provavelmente por um lapso do ilustre Relator, **foram deixadas de lado as navegações de apoio marítimo e portuário**, que, repita-se, são essenciais para a logística das plataformas, unidades marítimas, e terminais portuários.

Desse modo, em nome do princípio constitucional da isonomia, não há justificativa para se excepcionar tão somente as navegações de apoio marítimo e portuário do contexto de desoneração dessa espécie de logística, relacionada principalmente ao setor de óleo e gás.



Por todas as razões destacadas, tendo em vista que a desoneração do setor foi extremamente benéfica, e porque devem ser mantidos seus efeitos positivos para todo o segmento logístico, como claramente pretendeu o ilustre Relator do Substitutivo do PL nº 863, de 2015, propomos a inclusão do segmento das navegações de apoio marítimo e portuário (inciso X do § 3º do art. 8º) entre as exceções expressas no *caput* do novo art. 8º-A inserido pelo PLC nº 57, de 2015, à Lei nº 12.546, de 2011.

Sala da Comissão,

Senador João Alberto Souza

