

**EMENDA N° ao PLS nº 423, de 2014 – CAE
(Supressiva)**

Suprime-se o art. 1º do Projeto de Lei nº 423, de 2014.

JUSTIFICAÇÃO

Ao longo da ultima 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 desta indústria é mais extenso do que aqueles com os quais os demais segmentos industriais costumam trabalhar, podendo a construção de uma única embarcação levar anos, requerendo das empresas envolvidas uma ampla preparação logística para garantir a execução de seus contratos.

A esse setor, a partir de 2003, foi dado um amplo apoio, tendo em vista ter sido praticamente alijado da economia do País. Tendo por mais de uma década, nos anos 80 e 90, não produzido embarcações de grande porte.

Para dar esse impulso, alcançados nos dias de hoje, o Fundo de Marinha Mercante (FMM) financiou a construção e renovação de estaleiros e a construção de centenas de embarcações de vários tamanhos e finalidades. Esses montantes totalizam a quantia de R\$ 25,202 bilhões, sendo R\$ 20,365 bilhões para a construção de embarcações e R\$4,826 bilhões para recuperação e novos estaleiros.

Todos esses financiamentos têm em média 20 anos para retornar aos cofres públicos e gerarem novas construções, novo impostos e novos empregos, gerando um ciclo virtuoso.

SF/15976.77153-36

Quando em 2003, o Governo resolveu apoiar o renascimento da indústria de construção e reparação naval existia em torno de 2000 empregados nos estaleiros existentes à época, em dezembro de 2014 eram mais de 82.000 empregados diretos nos estaleiros.

O setor ainda está investindo no conteúdo local, ajudando outros setores da indústria. O setor busca investir em inovação, melhorar a sua produtividade para alcançar níveis internacionais.

A proposta da Senadora Kátia Abreu de retirar o imposto de importação, o PIS/Pasep – Importação e a COFINS – Importação de embarcações importadas, além de trazer a insegurança jurídica para o setor, impacta diretamente nessas empresas que tomaram financiamentos de longo prazo e, com essa concorrência desleal, não terá como ressarcir aos cofres públicos os recursos tomados em financiamento.

Entende-se que a preocupação da Senadora é ter navios suficientes para transportar os produtos da agricultura brasileira. Esquece que a frota de embarcações nacional possui cerca de 310 navios, sendo que 82% da capacidade de carga, no total 16 milhões de toneladas, são realizados por navio de bandeira nacional afretados.

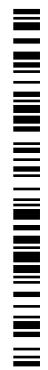
Quando propõe ainda desoneras o imposto de importação, o PIS/Pasep – Importação e a COFINS – Importação de motores de propulsão de embarcações, de máquinas de leme para embarcações e de hélices e suas pás, respectivamente identificados pelos códigos NCM 8408.10, 8479.89.92 e 8487.10.00, está propondo desonerações às partes de embarcações que, como toda peça ou parte de embarcação, já recebem essas desonerações por meio da Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997, conhecida como lei do REB, que além das desonerações, rege também as condições para o afretamento de embarcações estrangeiras.

As dificuldades de utilização do modal marítimo cabotagem, não advém da falta de navios, mas da dificuldade burocrática, de infraestrutura precária e de custos para os produtos que circulam por intermédio dos portos e terminais nacionais, que tem o mesmo tratamento burocrático de produtos importados e a serem exportados.

Em razão disso, a supressão do Art. 1º do PLS é medida adequada sob os prismas político, econômico e legal, haja vista que pretende atribuir segurança jurídica ao processo iniciado em 2003.

Sala da Comissão,

Senador Valdir Raupp



SF/15976.77153-36