



SINAVAL

N/Ref.: CO-296/18

Rio de Janeiro,
05 de junho de 2018.

Excelentíssimo Senhor
Senador **Eunício Oliveira**
DD. Presidente do Senado Federal
Brasília - DF

Assunto: Reoneração da Folha de Pagamentos – Lei nº. 13.670/2018.

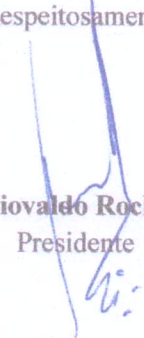
Senhor Presidente:

Em nome da indústria da construção e reparação naval, cumprimos Vossa Excelência e solicitamos sua atenção para a Nota Técnica que anexamos à presente correspondência sobre o assunto acima referenciado.

Neste sentido, servimo-nos da presente correspondência para apelar a Vossa Excelência quanto à necessidade da manutenção da indústria de construção e reparação naval como um dos setores desonerados pela CPRB, e, desta forma, requerer que o Senado promova a urgente revisão do assunto, reintegrando o texto legal no caso da indústria da construção naval conforme originalmente aprovado pelas duas Casas do Congresso Nacional.

Na expectativa de que nosso apelo tenha por parte de Vossa Excelência a merecida receptividade, aproveitamos a oportunidade para reiterar nossas afirmações de elevada consideração e distinto apreço.

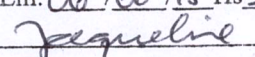
Respeitosamente,


Ariovaldo Rocha
Presidente

Presidência do Senado Federal

Recebi o Original

Em: 06/06/18 Hs 14:42


Em mãos

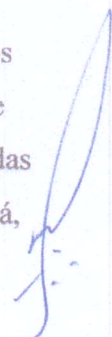
**NOTA TÉCNICA DO SINAVAL CONTRA O VETO DO PRESIDENTE DA
REPÚBLICA AO ART. 8º, INCISO VIII, ALÍNEA (m) DA LEI Nº 13.670/2018**

Em 30 de maio de 2018, foi sancionada pelo Presidente da República a Lei nº 13.670/2018 (resultante do PL da Câmara nº 8.456/2017), a qual, dentre as disposições, altera a Lei nº 12.546/2011, excluindo determinados setores da economia do regime então vigente da CPRB – Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta.

O texto originalmente aprovado pelo Congresso, em discussão há mais de um ano e fruto do consenso entre o Parlamento e a indústria, previa a manutenção de 28 setores desonerados. Dentre tais setores, encontrava-se, sob o art. 8º, inciso VIII, alínea (m), a indústria de construção e reparação naval.

A manutenção da indústria naval como um dos setores desonerados não poderia ser mais acertada, pelas inúmeras razões que justificaram sua aprovação na Câmara e no Senado, algumas das quais listamos a seguir:

1. A CPRB foi criada com o intuito de PRESERVAR EMPREGOS em tempos de crise, reduzindo os encargos sobre a mão de obra e, desta forma, desestimulando o desemprego em setores de mão de obra intensiva;
2. A indústria de construção naval é, sem dúvida alguma, uma indústria de mão de obra intensiva, equiparada, neste tocante, aos setores de construção civil e construção e obras de infraestrutura, setores mantidos na lista de desonerados pela Lei nº 13.670/2018;
3. O setor naval foi um dos mais afetados pela crise: com a derrocada da Sete Brasil e o cancelamento de contratos pela Petrobras, teve que demitir mais 50.000 empregados diretos;
4. A indústria naval ainda é responsável por aproximadamente 30.000 empregos diretos, 150.000 postos de trabalho (entre diretos e indiretos) e uma comunidade de mais de 600.000 pessoas, espalhada em sua maioria por pequenas cidades localizadas em regiões carentes nos Estados do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Ceará, Pará,



São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Espírito Santo, dentre outros, regiões que se desenvolveram e até hoje dependem das empresas do setor;

5. Muitos estaleiros fecharam, e os poucos que hoje se mantêm batalham pela sua sobrevivência em um cenário extremamente adverso, marcado pela escassez de novos negócios, não em função da falta de demanda – demanda esta que é crescente em decorrência do pré-sal e da necessidade do mercado de cabotagem brasileiro –, mas devido às alterações prejudiciais das Políticas Públicas, tais como a redução drástica da exigência por conteúdo local, o incentivo à importação (via isenção de tributos), o encarecimento do recursos do FMM – Fundo da Marinha Mercante (MP nº 777) e a restrição de crédito às empresas do setor, devido às exigências, pelos bancos oficiais, de garantias inexecutáveis.

O fato é que o setor naval está em colapso. Os estaleiros foram incentivados a investir com base em uma expectativa de receitas de aproximadamente R\$ 12 bilhões por ano em um programa de pelo menos 25 anos, tempo mínimo necessário para que a indústria pudesse amadurecer a ponto de competir com seus concorrentes chineses e coreanos – que se valem dos incentivos de seus respectivos governos, a exemplo dos recentes pacotes de suporte amplamente divulgados na imprensa. A demanda foi assegurada pelo Governo através da criação de regras claras de incentivo ao mercado local, notadamente: a exigência mínima de conteúdo local, a demanda contínua da Petrobras, e o acesso ao crédito via FMM. Ocorre que as regras foram alteradas no meio do caminho, sem qualquer contrapartida à indústria e sem qualquer consideração aos milhares de empregos que estão sendo encerrados!

A reoneração do setor via revogação da CPRB é o golpe de nocaute na indústria de construção naval, o apagar definitivo das luzes, e o fim da esperança de centenas de milhares de pessoas!

E isto porque o Presidente Michel Temer, sem justificativa plausível, vetou o art. 8º, inciso VIII, alínea (m) da Lei nº 13.670/2018, que mantinha a indústria de construção e reparação naval dentre os setores desonerados.

Não há qualquer razão que justifique a revogação da CPRB para o setor de construção naval, e as razões são aquelas já expostas acima. O próprio Governo Federal, ao divulgar no início de 2017 as medidas julgadas necessárias para cumprir a meta de resultado primário para

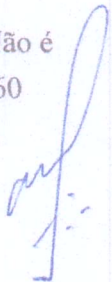
aquele ano, afirmou que a CPRB se mostrou eficaz para setores altamente intensivos em mão de obra. É o caso do setor naval. Isto é um fato, não um argumento!

Qual a dúvida de que o setor de construção naval é um setor de mão de obra intensiva, tal como os setores de construção civil e de construção e obras de infraestrutura, ambos mantidos na lista de desonerados? Qual a justificativa para sua exclusão? Verdade seja dita: não há justificativa! O veto do Sr. Presidente ao setor de construção e reparação naval não encontra fundamento, mas decorre de uma imposição generalizada e desprovida de suporte técnico, motivada pela premência do Governo de aumentar a arrecadação para pagar a conta do acordo celebrado com os caminhoneiros e colocar fim à greve.

Em que pesem as motivações do Governo em relação à indústria naval, entretanto, não devemos esperar que tal decisão tenha efeitos positivos na arrecadação. Isto porque o setor, que já sofreu com todas as medidas acima reportadas, não tem qualquer condição de amargar mais esta conta. Os estaleiros não podem arcar com a contribuição previdenciária de 20% sobre a folha de pagamentos, e para evitar tal aumento, serão obrigados a precipitar demissões. O resultado é óbvio: sem empregados, sem arrecadação!

Veja-se o exemplo do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) em Pernambuco. O EAS possui hoje 3.600 empregados diretos. A revogação da CPRB significa um aumento de custos de aproximadamente R\$ 35 milhões por ano. A carteira de encomendas do EAS se encerra em maio de 2019, e este luta para conquistar novas encomendas de navios, concorrendo com o produto chinês em um mercado aberto, onde a Petrobras promove concorrências internacionais, sem qualquer preferência de bandeira e sem índices mínimos de conteúdo local. Qual a chance de o EAS ganhar por preço, com um custo adicional de 20% sobre a folha, representando um impacto de mais de 10% da taxa-hora da mão de obra brasileira (que já é 2 vezes mais cara que a chinesa), e pagando pelo menos 30% a mais que as empresas chinesas pelo aço – principal matéria prima para a construção do navio –, em função de política *antidumping* que onera em USD 211/t o produto local enquanto isenta as importações (e.g. Repetro-Sped)?

Replicando o caso do EAS para os 30.000 empregos diretos ainda existentes na indústria naval, estaríamos falando da oneração do setor em pelo menos R\$ 290 milhões por ano! Não é este valor que vai resolver ou atrapalhar os planos do Governo para manter o subsídio de 60 dias no valor do combustível, mas é sua imposição que acabará de uma vez por todas com qualquer chance de revitalização da indústria naval.



Em resumo, caso a CPRB seja de fato revogada para a indústria naval, com a reoneração da folha de pagamentos, as empresas do setor serão obrigadas a demitir uma grande parte de seus funcionários, uma vez que não terão caixa para arcar com tamanha despesa, muito menos fazer novas contratações. O resultado não será, portanto, a arrecadação esperada pelo Governo, mas, sim, uma onda de demissões em massa, aumentando o contingente de desempregados com todos os impactos sociais correlatos, os quais pressupõem aumento das conta públicas com educação, saúde, segurança, previdência e assistência social.

Neste sentido, servimo-nos da presente com o propósito de chamar a atenção de V.Sas. para o equívoco do veto presidencial ao art. 8º, inciso VIII, alínea (m), do Projeto de Lei que deu origem à Lei nº 13.670/2018, que inclui a indústria de construção e reparação naval como um dos setores desonerados pela CPRB, e, desta forma, reclamar a urgente necessidade de revisão e reintegração do texto conforme redação originalmente aprovada pelo Congresso.

Atenciosamente,

Ariovaldo Rocha
Presidente do SINAVAL

SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

Brasília, 18 de junho de 2018.

Senhor Ariovaldo Rocha, Presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore – SINAVAL,

Acuso recebimento, nesta Secretaria-Geral da Mesa, do Ofício CO-296/18, de Vossa Senhoria, encaminhado pela Presidência do Senado Federal. Cabe-nos informar que sua manifestação foi remetida à **Secretaria Legislativa do Congresso Nacional** para juntada ao Veto nº 17, de 2018, que trata do *“Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei da Câmara nº 52, de 2018 (nº 8.456/2017, na Casa de origem), que “Altera as Leis nºs 12.546, de 14 de dezembro de 2011, quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta, 8.212, de 24 de julho de 1991, 8.218, de 29 de agosto de 1991, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, e 11.457, de 16 de março de 2007, e o Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977”.*”.

Atenciosamente,



Luiz Fernando Bandeira de Mello
Secretário-Geral da Mesa