

EMENDA Nº 3 - PLENÁRIO

(ao PRS nº55, de 2015)

Acrescente-se, onde couber no texto do PRS nº 55, de 2015, o seguinte artigo:

Art. ... A alíquota máxima do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incidente na comercialização do óleo diesel utilizado pelas ferrovias de carga é de 12% (doze por cento).

JUSTIFICATIVA

A nobre iniciativa do Sen. Jorge Viana ao incluir em seu Parecer - aprovado no último dia 12 de julho pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) - emenda que propõe alíquota máxima de 12% para o ICMS nas operações internas com querosene de aviação avigora o fato de que o setor de transporte brasileiro urge, mais do que nunca, por estímulos de ordens fiscal e tributária para seguir atuando como um dos mais importantes propulsores da economia do País.

Ressalta-se, aqui, o inestimável papel que as operadoras ferrovias de carga exercem não para a retomada do crescimento econômico do Brasil, mas também para a modernização da matriz de transporte no longo prazo. Considerando as últimas duas décadas, o transporte de carga por ferrovias no Brasil se tornou mais eficiente. Desde que as operações foram concedidas à iniciativa privada, entre 1996 e 1997, a movimentação de cargas, como minério de ferro, carvão, produtos agrícolas em geral, contêineres, entre outros, cresceu mais de 94,5%. Até os dias de hoje, as concessionárias já injetaram mais de R\$ 50,8 bilhões de reais em investimentos, reduziram em 82,2% seus índices de acidentes e geraram mais empregos ao país, apresentando um aumento de 139%, entre diretos e indiretos.

Atualmente, o segundo maior custo que as operadoras ferroviárias apresentam é com a aquisição de combustível, cujo consumo



SF/16981.34039-09

Página: 1/3 20/07/2016 10:01:59

92bdc0244e60b5d3281c8fac356df665822485d1



aumentou em 122% entre 1997 e 2015. O óleo diesel representa uma fatia considerável do custo total de uma operação ferroviária, chegando a 30%. Só em 2015, o setor consumiu um bilhão e trezentos e vinte oito milhões de litros de óleo diesel.

Os números aqui apresentados demonstram o quanto a participação privada vem contribuindo com o desenvolvimento do setor. Entretanto, as ferrovias de carga ainda têm muito a crescer e precisam de incentivos fiscais e tributários, além de mais investimentos públicos e privados em sua malha, que hoje se estende a pouco mais de 28.000 km.

Contexto atual do fornecimento de diesel às ferrovias de carga:

Nos últimos três anos, o mercado de fornecimento de diesel no Brasil sofreu três grandes alterações, as quais geraram impactos diretos ao setor:

A primeira consiste na alteração do tipo de combustível utilizado pelas ferrovias, pois após a publicação da resolução da ANP nº 65, de 09/12/2011, determinou-se que a partir de 1º de janeiro de 2014, o óleo diesel B S1800 (NCM/SH 2710192) - conhecido como TFM - seria distribuído somente em duas refinarias, localizadas em Manaus (AM) e Paulínia (SP). Essa medida dificultou sobremaneira a aquisição do combustível por parte das concessionárias do serviço ferroviário de carga, acarretando em um aumento no número de viagens de caminhões por mês para a entrega do diesel às empresas.

Em junho de 2015, a Petrobrás comunicou às concessionárias que, por decisão unilateral, interromperia a comercialização do Diesel B S1800 a partir do segundo semestre do ano pela refinaria de Paulínia, REPLAN, que havia se tornado o principal ponto de distribuição para o setor. Com isso, as concessionárias passaram a utilizar o Diesel B S500, que é cerca de 2% mais caro (4 a 5 centavos por litro) do que o Diesel B S1800.

A segunda grande alteração, de ordem tributária, refere-se ao retorno da incidência da CIDE-Combustíveis e do aumento do PIS/Cofins sobre o preço do óleo diesel, incrementando, significativamente, os custos de aquisição do insumo. Para se ter uma ideia, com o Decreto nº 8.395 de 28 de janeiro de 2015, que altera as alíquotas de PIS/Cofins e CIDE sobre o preço do óleo diesel, o preço do diesel sofre um aumento de cerca de 15 centavos, sendo 5 centavos referentes ao retorno da CIDE e às alíquotas de PIS/Cofins, passando de R\$ 148,00/m³ ou R\$ 0,148/por litro de diesel para R\$ 248,00/m³ ou R\$ 0,248/por litro de diesel, desde 1º



SF/16981.34039-09

Página: 2/3 20/07/2016 10:01:59

92bdc0244e60b5d3281c8fac356df665822485d1



de maio de 2015.

A terceira alteração resulta da política nacional para a adição gradual e obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, que vem encarecendo significativamente o produto. Em 2014, houve um aumento de 5% para 7% do biodiesel, por meio da Lei nº 13.033 de 24 de setembro de 2014. Entre 2016 e 2019, ocorre um outro aumento gradual, para até 10% de biodiesel, conforme determina a Lei nº 13.263, de 23 de março de 2016.

Em defesa do setor ferroviário brasileiro:

O contexto exposto acima apresenta um custo fiscal e tributário incompatível com a demanda por tarifas mais competitivas por parte das ferrovias de cargas do Brasil e com o objetivo estratégico nacional de aumentar a participação do modal na matriz logística do Brasil. De fato, o quadro econômico-financeiro das concessionárias prestadoras do serviço público em questão se agravará a cada ano se medidas tributárias favoráveis e diferenciadas ao setor não forem implementadas.

Assim, as presentes emendas visam estabelecer em 12% (doze por cento) a alíquota máxima do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre o óleo diesel utilizado nas operações das ferrovias de carga.

Sala das Sessões,

Senador **HÉLIO JOSÉ**



SF/16981.34039-09

Página: 3/3 20/07/2016 10:01:59

92bdc0244e60b5d3281c8fac356df665822485d1

