



EMENDA N.º

(à MP 774/2017)

Dê-se ao art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, na forma do art. 1º da MP 774/2017, a seguinte redação:

“Art. 8º Poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 1991, as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0, e as empresas jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens de que trata a Lei nº 10.610, de 20 de dezembro de 2002, enquadradas nas classes 1811-3, 5811-5, 5812-3, 5813-1, 5822-1, 5823-9, 6010-1, 6021-7 e 6319-4 da CNAE 2.0.”
(NR)

SF/17422.60527-40

JUSTIFICAÇÃO

A MP 774/2017 altera os artigos 7º e 8º da Lei 12.546/2011 para excluir da desoneração da folha de pagamento setores importantes da economia brasileira, dentre eles o ferroviário de carga.

Desde 1º de janeiro de 2014, por meio da Lei nº 12.844/2013 (MP 612/2013), o setor ferroviário de carga foi beneficiado - assim como mais de 50 outros segmentos - com a desoneração de 1% sobre a receita bruta de suas empresas. No primeiro ano de desoneração, foi gerada uma economia de cerca de R\$ 70 milhões para as ferrovias de carga, permitindo que as empresas alocassem mais recursos em ações e políticas internas que impactam, direta e positivamente, no dia-a-dia da operação e de seus funcionários.

Em 2015, no entanto, por meio da Lei nº 13.161/2015 (PL 863/2015), a alíquota da contribuição sofreu um aumento de meio por cento para o setor ferroviário, chegando a 1,5%. Diante desse aumento, a economia gerada para as concessionárias foi reduzida, sendo estimada em cerca de R\$ 43 milhões de reais, no período de vigência dessa alíquota, ou seja, de dezembro de 2015 até junho de 2017 (18 meses). A MP 774/2017 traz preocupações, uma vez que a perda do benefício da desoneração representará mais um obstáculo a este tímido setor que, historicamente, se beneficia de raras desonerações por parte do governo.

Obstáculos atuais para as ferrovias de carga:

Óleo diesel



Desde 2014, a partir da política adotada pelo Governo Federal para estimular o aumento da adição do biodiesel na composição do óleo diesel, as ferrovias passaram a pagar mais pelo combustível. Isso significa um gasto anual extra de R\$ 56 milhões de reais, em média, na compra do combustível (dado de 2015), que é intensamente utilizado nas operações ferroviárias e que hoje chegam a representar 30% de todo o custo operacional. Além disso, as ferrovias ainda sofrem com a falta de opção para a compra do produto que, pela Resolução da ANP nº 65 de 09/12/2011, passou a ser distribuído somente pelas refinarias de Paulínia (REPLAN), localizada em São Paulo (SP), e pela refinaria de Manaus (REMAN), no Amazonas (AM). Hoje, a distribuição é feita somente pela refinaria de Manaus.

SF/17422.60527-40

Impostos e tributos de importação

Outro desafio para o setor é absorver o recente aumento da contribuição do PIS/PASEP – Importação e da COFINS – Importação de vários bens e serviços, a partir da Lei 13.137/2015 e da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, além da reintrodução da CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, por meio do Decreto nº 8.395, de 28 de janeiro de 2015.

Apesar das dificuldades mencionadas acima, vale a pena destacar que, com a desoneração sobre a folha de pagamento, foi possível:

- 1)** Aumentar a competitividade. Com a redução do ônus sobre o custo de pessoal houve uma redução também no custo de produção, possibilitando que os serviços ferroviários se tornassem mais competitivos em relação aos outros modais de carga.
- 2)** Manter empregos. A desoneração da folha de pagamento estimulou o equilíbrio financeiro das empresas, garantindo a manutenção e até leve acréscimo na geração de empregos, mesmo diante de um cenário de crise econômica nacional e da variação do preço das *commodities*, em particular do minério de ferro.
- 3)** As concessionárias puderam alocar os recursos desonerados na folha para ampliar a capacidade de produção em diversos aspectos e implementar programas e planos de negócios voltados para o seu quadro de colaboradores, visando ao aumento da movimentação de carga pelas ferrovias e ao aprimoramento da infraestrutura logística do país, tais como:
 - Programas voltados à melhoria das condições de trabalho e segurança de pessoal e operacional;
 - Ações de capacitação e especialização de mão-de-obra para operação e manutenção ferroviária;



SF/17422.60527-40

- Aquisição de novos equipamentos (material rodante) para ampliação da capacidade de transporte, estimulando também, a indústria ferroviária nacional.

A opção das ferrovias pelo regime de desoneração pela receita bruta vem ajudando as ferrovias a absorverem a crescente demanda pelo uso do modal no país, resultante da importância dada pelo Governo Federal aos investimentos em infraestrutura, com ênfase no setor de logística de transporte. A desoneração também vem estimulando a participação do setor na recuperação econômica do país, uma vez que, desde 2014, vem logrando manter seus postos de trabalho, hoje com cerca de 35 mil empregados, entre diretos e indiretos.

A partir das prorrogações dos contratos das concessionárias de ferrovias, atualmente em curso, estima-se que serão investidos R\$ 25 bilhões no setor nos próximos 6 anos. Com isso, estima-se que serão gerados mais de 41 mil empregos diretos e indiretos, compreendendo obras civis e a indústria ferroviária.

Com a edição da MP 774/2017, que extingue a desoneração da folha, surgem outros problemas: o impacto repentino no setor que, em cumprimento aos seus planos de negócios, vem investindo em modernização de sua infraestrutura, na manutenção de postos de trabalho e capacitação de sua força laboral. Em outras palavras, a desoneração da folha de pagamentos, criada em 2011 com o intuito de estimular a geração de empregos no país e melhorar a competitividade das empresas, foi bem aproveitada, desde 2014, pelas ferrovias de cargas, que também representam um setor intensivo de mão de obra, sendo um exemplo do sucesso entre os beneficiados pela medida.

Por todos esses motivos, e no intuito de evitar a reoneração no setor, tido com mais um obstáculo ao pleno desenvolvimento das ferrovias de carga no Brasil, é que propomos que o mesmo continue a ser desonerado, assim como os demais segmentos de transporte contemplados (rodoviário de passageiros, ferroviário de passageiros e metroviário), porém com a mesma alíquota anteriormente adotada: de 1,5% sobre a receita bruta.

Sala da Comissão,

Senador **WELLINGTON FAGUNDES**
Presidente da FRENLOG