

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.



EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018, o seguinte artigo:

“Art. X. Os arts. 8º e 8º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passam a vigorar com as seguintes redações:

‘Art. 8º

.....
XV - as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0;

.....’ (NR)

‘Art. 8º-A A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º desta Lei será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas referidas nos incisos VI, IX, X, XI e XV do caput do referido artigo 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, 0210.1, 0210.99.00, 1601.00.00, 1602.3, 1602.4, 03.03 e 03.04, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).’ (NR)”

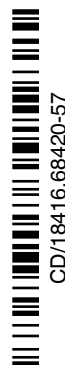
JUSTIFICAÇÃO

O PLC 52/2018, originário do PL 8456/2017, já aprovado na Câmara dos Deputados e enviado ao Senado Federal, altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, para excluir da desoneração da folha de pagamento 28 dos 56 setores da economia contemplados, entre eles, são excluídas empresas essenciais para o funcionamento da cadeia de transporte de carga brasileiro, como as de **transporte ferroviário de carga**.

Segundo a proposta – originalmente enviada pelo Governo ao Congresso – empresas dos setores reonerados voltariam a contribuir com a previdência, após cumprida a chamada “noventena”, com a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento, deixando de contribuir sob o regime alternativo, com alíquota específica sobre a receita bruta. Os demais 28 setores seriam reonerados em 2021.

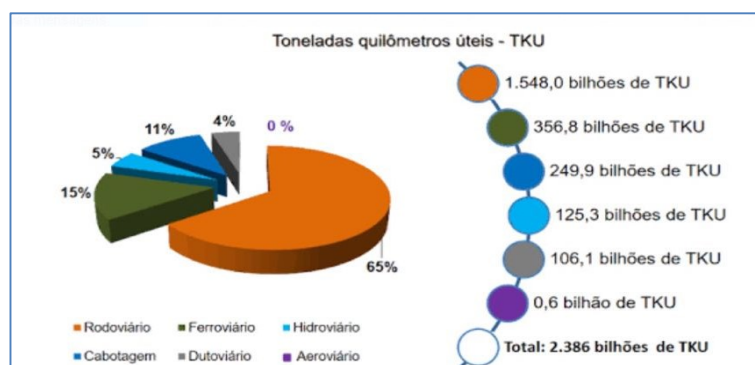
O texto aprovado trouxe, contudo, novidades, inseridas durante as discussões no plenário da Câmara: propõe que PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre a comercialização do óleo diesel sejam zerados até 31 de dezembro de 2018, sendo esta uma medida que ajudaria a pôr fim à “greve dos caminhoneiros”, estabelecida em diversos estados do país desde a segunda-feira, 21 de maio, em protesto aos recentes aumentos dos combustíveis. Além disso, o texto em trâmite no Senado mantém, até 2020, dentre o rol de empresas desoneradas, que poderão contribuir em 1,5% sobre o valor da receita bruta, as **empresas de transporte rodoviário de cargas** (classe 4930-2 da CNAE 2.0).

Vale ainda dizer que a mobilização do Executivo e do Legislativo em torno da greve resultou em propostas e termos negociais – discutidos em diversas reuniões com transportadores autônomos, entidades representativas dos caminhoneiros, entre outros – assim como na edição de três medidas provisórias: a **Medida Provisória nº 831, de 27 de maio de 2018**, que determina que a “*Conab contratará transporte rodoviário de cargas com dispensa do procedimento licitatório para até trinta por cento da demanda anual de frete da Companhia*”; a **Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018**, que “*institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas*”,



assim como a **Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018**, que “altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”, esta última que ora se propõe emendar.

Por mais que se possa justificar a racionalidade do conjunto de medidas, é inevitável que elas tragam séria preocupação ao setor **de transporte ferroviário de carga**. Já há algum tempo o País busca promover uma matriz de transporte nacional mais equilibrada, alterando-se o quadro atual sobre a participação de cada modo no transporte de carga do país:



Fonte: EPL, 2017.

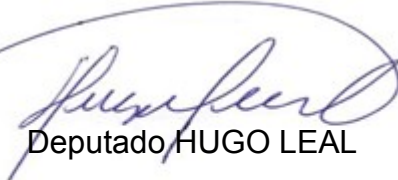
Essas medidas todas, se tomadas sem levar em consideração suas externalidades negativas em outros setores ou sem virem acompanhadas de balanceamentos e harmonizações, simplesmente vão agravar ainda mais o cenário.

Esta emenda que se propõe à última das MPs acima lista (a MP 833/2018) busca defender justamente a prolatada revisão na matriz de transportes do país. Por tudo isso, esta emenda, a um só tempo, representa medida de equidade e incentivo à logística nacional, conferindo tratamento uniforme a outro elo da cadeia logística, especificamente de transporte, além de evitar um desbalanceamento entre os diferentes modais de transporte, que pode exacerbar o desequilíbrio que marca a infraestrutura nacional. Estimular e criar as condições necessárias para uma maior participação do modal ferroviário é um grande desafio para o Brasil e realocá-lo novamente na desoneração da Lei nº 12.546, de 2011, apresenta-se como proposta para

balancear o fomento a um ciclo vicioso, que seria inevitavelmente realizado pela recente alteração da referida Lei e agravado com outras medidas de incentivo exclusivos ao transporte rodoviário, o que poderia significar vantagens para tal setor, mas com reflexos negativos na cadeia produtiva nacional e para a população brasileira.

Ciente do relevante valor social da proposta, conto com o apoio de meus ilustres pares do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 2018.



Deputado HUGO LEAL

