

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 863, DE 2015
(Do Sr. Julio Lopes)

PROPOSTA
AO PROJETO DE LEI Nº 863 DE 2015

“Altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta; a Lei nº 12.469, de 26 de agosto de 2011, a Lei nº 12.995, de 18 de junho de 2014, e a Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, quanto à tributação de bebidas frias; e a Lei nº 12.780, de 9 de janeiro de 2013, que dispõe sobre medidas tributárias referentes à realização, no Brasil, dos Jogos Olímpicos de 2016 e dos Jogos Paraolímpicos de 2016.”

EMENDA SUPRESSIVA

Pelo arquivamento do PL 863/2015.

JUSTIFICAÇÃO

A presente iniciativa origina-se do pleito da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), entidade sem fins lucrativos que representa as empresas transportadoras de carga, as quais, atualmente, operam a malha ferroviária brasileira por meio de concessão da União. São elas: ALL – América Latina Logística; FCA – Ferrovia Centro-Atlântica; VALE (Estrada de Ferro Vitória Minas e Estrada de Ferro Carajás); FNS – Ferrovia Norte Sul; FTC - Ferrovia Tereza Cristina; MRS Logística e TLSA - Transnordestina Logística S.A.

A ANTF acredita que o PL 863/2015, que determina que as empresas dos setores que hoje pagam 1% da contribuição previdenciária sobre a receita bruta passarão a pagar 2,5%, a partir de 2015 - representará mais um obstáculo às operadoras ferroviárias de carga do Brasil, que hoje são contempladas com escassas desonerações por parte do Governo Federal.

Desde 1º de janeiro de 2014, por meio da Lei 12.844/2013 (MP 612/2013), o segmento ferroviário de carga é beneficiado - assim como mais de 50 setores da economia brasileira - com a desoneração de 1% sobre a receita bruta de suas empresas. As expectativas foram superadas em um ano de desoneração, com uma economia de cerca de R\$ 70 milhões para as ferrovias de carga, que puderam implementar novas medidas que impactam, direta e positivamente, o dia-a-dia da empresa e de seus funcionários.

Com a redução dos encargos sobre a folha de pagamento, foi possível:

- 1) **Aumentar a competitividade.** Com a redução do custo de pessoal houve uma redução 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 de empregos, mesmo diante de um cenário econômico não favorável, marcado pela queda 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 funcionários, 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;
 - Aquisição de novos equipamentos (material rodante) para ampliação da capacidade de transporte, estimulando também, a indústria ferroviária nacional.

A medida 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.

Quadro – resumo:



Obstáculos atuais para as ferrovias de carga:

Óleo diesel

Recentemente, com a aprovação da Lei nº 13.033 de 2014 (MP 647/2014), as operadoras passaram a pagar mais na compra do óleo diesel, devido ao aumento da adição do biodiesel em sua fórmula (de 5% para 7%, desde 2014). Isso significa um gasto anual extra de R\$ 56 milhões de reais na compra do combustível, que é intensamente utilizado nas operações ferroviárias e que hoje representa 30% do custo total das operadoras. Além disso, as ferrovias ainda contam a falta de opção para a distribuição do produto que, pela Resolução da ANP nº 65 de 09/12/2011, é realizada somente pelas refinarias de Paulínea (REPLAN), localizada em São Paulo (SP), e pela refinaria de Manaus (REMAN), no Amazonas (AM).

Impostos e tributos de importação

Outro grande impacto que o setor vem sofrendo é com o recente aumento da contribuição do PIS/PASEP – Importação e da COFINS – Importação de vários bens e serviços, proposto pela MP 668/2015, que está atualmente em tramitação; além do Decreto nº 8.395, de 28 de janeiro de 2015, que altera as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS e reintroduz a 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.

