

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.541, DE 2021

Altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, para prorrogar o prazo quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta.

EMENDA Nº

Inclua-se o inciso XVI ao art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passando a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º. Até 31 de dezembro de 2026, poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídos 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 24 de julho de 1991:

XVI – empresas que realizam **operações de carga e descarga**, enquadradas na classe 5212-5 da CNAE 2.0”.

JUSTIFICATIVA

O Operador Logístico (OL), internacionalmente conhecido como “3PL – *Third Party Logistics*” é a empresa que oferece, de forma integrada, os serviços de **(i) transporte, (ii) armazenagem e (iii) gestão de estoque** da carga, e há muito já é uma realidade no país e no mundo.

Para que se tenha a exata dimensão deste setor no Brasil, estudo elaborado com a participação da KPMG e da Fundação Dom Cabral¹ demonstra que o mercado é composto por cerca de **275** empresas, apresentando Receita Operacional Bruta (ROB) próxima a **R\$100,8 bilhões**. A mão de obra do setor é intensiva, empregando aproximadamente **1,5 milhão de pessoas**, de forma direta e indireta, e sua relevância econômica é expressiva, registrando uma média de arrecadação anual em torno de **R\$26,2 bilhões**, entre tributos, impostos e encargos trabalhistas.

¹ Estudo disponível em: <https://old.abolbrasil.org.br/pdf/MARCO-REFERENCIAL-OPERADOR-LOGISTICO-ABOL-Sum.Exec.-SE.pdf>



O momento atual de pandemia traz ainda mais luz à relevância e importância do setor, uma vez que seus funcionários e colaboradores não puderam parar de trabalhar e rapidamente tiveram de se adaptar para atender às novas demandas, tornando-se, sem dúvidas, um dos grandes protagonistas na cadeia produtiva e na rede de abastecimento no país. Se antes o compromisso do OL com os embarcadores e a sociedade brasileira era o de fazer chegar às prateleiras de mercados e lojas, ou diretamente à casa do consumidor final, os produtos básicos diariamente consumidos, agora, seus esforços se ampliaram sobremaneira para atender novas empresas – como consequência do crescimento exponencial do e-commerce a partir de 2020 –, e novos produtos de natureza farmacêutica e médica que auxiliam no combate à pandemia. Pelo menos 10 das 29 empresas que compõem a ABOL estão atuando diariamente no transporte e conservação da vacina contra a Covid-19, de seu insumo, e de equipamentos médicos imprescindíveis nesse momento, como respiradores, ventiladores e cilindros de oxigênio.

Hoje, o OL não possui uma taxonomia clara e um marco legal bem definido, **em que pese o recém apresentado Projeto de Lei 3757/2020, da Câmara dos Deputados, que visa a regulamentar essa atividade**. Disso deflui que o OL ainda não possui um CNAE próprio, mas demanda a congregação de uma série de CNAEs, quais sejam:

- i. Transporte rodoviário de cargas (CNAE 2.2: 49.30-2)
- ii. Armazenamento (CNAE 2.2: 52.11-7)
- iii. Carga e descarga (CNAE 2.2: 52.12-5)
- iv. Atividades relacionadas à organização do transporte de carga (CNAE 2.2: 52.50-8)

Isso porque não se contrata um OL apenas para realizar o transporte de uma mercadoria, ou apenas para armazená-la, por exemplo. Os OLs exercem uma atividade complexa, integrando, em uma única contratação, 3 (três) atividades distintas, mas interligadas, que são o armazenamento, a gestão de estoque e o transporte dessa mercadoria.

Nesse contexto, considerando que (i) o OL oferece, **de forma integrada**, os serviços de **transporte, armazenagem e gestão de estoque** da carga; (ii) os OLs desempenham atividades enquadradas em CNAES distintos; e (iii) que a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011 contemplou, em seu art. 8º, inc. IX **apenas as empresas de transporte rodoviário de cargas**, enquadradas na classe 4930-2 da CNAE 2.0, faz-se necessária a inclusão ao menos das atividades de **Operações de Carga e Descarga**, cuja CNAE 2.2: 52.12-5 é uma das mais utilizadas para empregar pessoas no setor.

A inserção desse novo segmento na política de desoneração tributária da folha de pagamentos compõe o rol de ações estratégicas voltadas ao fortalecimento de importantes segmentos produtivos, cuja implementação tem-se



revelado de suma importância para a melhoria da infraestrutura logística e de transportes, consideradas estratégicas para um sólido e orgânico crescimento econômico do país.

A proposta de inclusão das empresas, no rol do art. 8, que realizam Operações de Carga e Descarga contribuirá para o fortalecimento do setor, além de promover a geração de emprego e renda para as famílias brasileiras.

Nesses termos, considera-se que a solicitação de inclusão do segmento setorial será capaz de contribuir positivamente para promover a atração de investimentos e, em última instância, soma-se às demais medidas orientadas à promoção do crescimento econômico do país, consubstanciada nas atividades já inseridas pela Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.

No mais, aproveitamos a oportunidade e ressaltamos a importância e a necessidade da prorrogação do prazo quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta, já muito bem sugerida pelo autor do Projeto de Lei N.º 2541/2021, do nobre e estimado Dep. Efraim Filho.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214947193900>

