



CONGRESSO NACIONAL

MPV 303

00171

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
04.07.2006

PROPOSIÇÃO
MEDIDA PROVISÓRIA nº 303, de 29 de junho de
2006

AUTOR
DEPUTADO FRANCISCO TURRA

Nº PRONTUÁRIO

1. ☐ SUPRESSIVA 2. ☐ SUBSTITUTIVA 3. ☐ MODIFICATIVA 4. ☐ ADITIVA 5. ☐ SUBSTITUTIVA GLOBAL

ARTIGO
6º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

PÁGINA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se na Medida Provisória nº303, de 29 de junho de 2006, onde couber, o seguinte dispositivo:

"Artigo... Inclua-se no artigo 2º da Lei nº10.209, de 23 de março de 2001, um novo parágrafo, com a redação seguinte":

"§2º Sem prejuízo da dedução como despesa operacional, o embarcador ou a pessoa jurídica a ele equiparada, nos termos do art. 1º poderá deduzir, do Imposto de Renda devido, valores equivalentes a 25% até 31 de dezembro de 2006, 15% no ano de 2007, 10% no ano de 2008 e 5% no ano de 2009, do valor das despesas comprovadamente realizadas e utilizadas no período-base, com a compra do Vale-Pedágio obrigatório, na forma em que dispuser o regulamento desta lei."

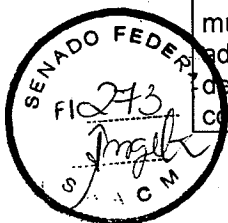
JUSTIFICAÇÃO

A instituição do Vale-Pedágio foi fruto de reivindicação do setor de transporte rodoviário de cargas, especialmente dos autônomos, para que o valor do pedágio fosse claramente assumido pelo proprietário da carga, o chamado embarcador, evitando que seja descontado do valor do frete, já muito aviltado.

Não obstante a sua instituição pela Lei nº10.209, de 2001, e seu aprimoramento pela Lei nº 10.561, de 2002, e estar disponível para aquisição em todo o território nacional por sistemas habilitados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, a verdade é que o Vale-Pedágio "não pegou", uma vez que a sua fiscalização não se tem demonstrado eficaz e, possivelmente, o curso e o esforço para torná-la eficaz pode ser inviável.

Diante disto, propõe-se que se aplique ao Vale-Pedágio os mesmo instrumentos que se demonstraram eficazes na implantação do Vale-Transporte e do Vale-Refeição, ou seja, incentivo fiscal. Neste caso, porém, o incentivo fiscal seria de natureza transitória, pois há um convencimento, por parte dos envolvidos no assunto, que estimulada a sua adoção, os próprios embarcadores verificarão na prática as suas vantagens e continuarão a utilizá-lo após o término do incentivo.

O não fornecimento do Vale-Pedágio ao transportador, especialmente ao autônomo, leva muitos deles a optar pelo uso de rodovias não pedagiadas que, na maior parte das vezes, não são adequadas ao veículo, por suas dimensões ou peso, danificando o pavimento, pondo em risco os demais usuários e lindeiros, causando prejuízo a ele próprio transportador, bem como às concessionárias de rodovias pela diminuição do volume de tráfego que passa pelas praças de



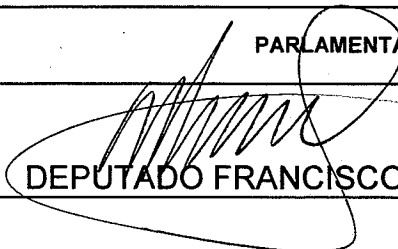
pedágio.

Do ponto de vista do Governo, deve ter em vista que o montante deste incentivo não é relevante, se comparado com o dano que os veículos que fogem das rodovias pedagiadas causam às rodovias sob sua administração direta.

Deve ser considerado, ainda, que as concessões de rodovias, além de desobrigar o Governo do ônus da manutenção, operação e melhorias das rodovias transferidas à administração privada, trouxe-lhe uma nova fonte de receita, que somente no ano de 2004, alcançou o montante de R\$ 570 milhões, sendo R\$ 380 milhões federais e R\$ 190 milhões municipais.

Portanto, a compra incentivada do Vale-Pedágio com o aumento do tráfego dos caminhões nas rodovias concedidas, além dos benefícios já mencionados trará como consequência o aumento das respectivas receitas tributárias, federais e municipais.

PARLAMENTAR


DEPUTADO FRANCISCO TURRA (PP - RS)

