



SENADO FEDERAL

PROJETO LEI DO SENADO

Nº 234, DE 2011

Altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte, em veículo próprio, locado, ou adquirido com reserva de domínio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º

I – 20% (vinte por cento) do rendimento bruto, decorrente do transporte de carga;

.....”

(NR)

Art. 2º O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, que acompanhará o projeto de lei orçamentária, cuja apresentação se der após decorridos sessenta dias da publicação desta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. A permissão ampliada para dedução de que trata esta Lei só produzirá efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente àquele em que for implementado o disposto no art. 2º.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo o dispositivo da Lei nº 7.713, de 1988, cuja alteração é proposta neste projeto, os transportadores autônomos devem pagar o imposto de renda da pessoa física sobre nada menos que quarenta por cento da receita de frete que conseguem receber. Sobre essa receita incidem as alíquotas progressivas que podem atingir vinte e sete e meio por cento.

Comparando essa carga tributária com a das empresas de transporte:

I – transportadoras inscritas no Super Simples (Lei Complementar nº 123, de 2006) pagam alíquotas de 5,25% a 16,37% sobre sua receita, para satisfazer **diversos tributos estaduais e federais**. Dessas alíquotas abrangentes, cabem ao imposto de renda apenas **0,0 a 0,81%**;

II – transportadoras optantes pelo regime de imposto de renda pelo lucro presumido pagam, incluindo a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido e, se for o caso, o adicional de dez por cento, entre 24% e 34% sobre **apenas 8%** de sua receita bruta – o que significa o mínimo de 1,92 e o **máximo de 2,72% da receita bruta**;

III – transportadoras optantes pelo regime de lucro real, que podem lançar mão de todas as deduções e abatimentos previstos em lei, e que, ao final, apurem uma margem de lucro igualmente de 8%, o que é o normal, terão uma carga de Imposto de Renda semelhante. Todavia, mesmo admitindo que, excepcionalmente, tenham um lucro líquido duas vezes e meia maior, ou seja, 20%, ainda assim pagarão de Imposto de Renda, no mínimo 4,8 e **no máximo, 6,8% de sua receita bruta**;

IV – o caminhoneiro, como já assinalado, está sujeito à tabela progressiva (7,5 a 27,5%) sobre 40%, o que significa que paga de imposto de renda **entre 3 e 11% de sua receita**. Considerando que deve também pagar a previdência social sobre 20% da mesma receita, chega-se à conclusão de que está onerado em nada menos que **de 7 a 15% da sua renda**.

Está mais que evidente a discrepância de tratamento. Excetuadas, talvez, algumas despesas de administração que as empresas têm a mais em relação aos autônomos, não há nenhuma razão plausível para tão grande assimetria dentro do mesmo setor de atividade. É particularmente gritante a diferença de base de cálculo: **oito por cento** da receita para as empresas optantes do lucro presumido, e **quarenta por cento** para os autônomos.

O transportador autônomo incorre nos mesmos custos operacionais das empresas transportadoras: combustível, amortização do custo e manutenção do veículo, pedágios e outras. Além disso, parte do frete recebido pelo autônomo destina-se a suportar todos os custos de alimentação e estadia durante a viagem. De acordo com a legislação, para todas as demais pessoas físicas, menos para os caminhoneiros, são isentos do imposto de renda os valores recebidos a título de ajudas de custo e de diárias de manutenção fora da sede.

É necessário, ainda, observar algumas peculiaridades da atividade do transportador autônomo que evidenciam a inadequação da margem de quarenta por cento estabelecida para base da tributação.

Em primeiro lugar, o caminhoneiro está sujeito à intermediação de cargas, pela qual, evidentemente, acaba pagando. Frequentemente, essa intermediação é dupla ou tripla, quando o frete envolve transportadoras, agências e mesmo repasse de frete. O autônomo é o elo (ou a ponta) mais fraco dessa cadeia, sem qualquer poder de negociação, pois não tem organização que o defenda em todos os pontos do país e tem absoluta necessidade de não ficar parado: a angústia para satisfazer seus compromissos com o locador ou o financiador de seu veículo o obriga a aceitar condições desvantajosas.

Em segundo lugar, nem os fretes (receita) nem as despesas são uniformes no espaço e no tempo. Os fretes estão sujeitos a inúmeros fatores, sendo os principais o tipo de produto transportado (características de peso, valor, perecibilidade, periculosidade etc.) a sazonalidade, a rota, a condição das rodovias, o clima, as intempéries etc. Somente isso levaria à conclusão de que a fixação da margem tributável não pode ser muito alta, sob pena de não contemplar adequadamente a variabilidade típica do setor. Eventualmente, num determinado momento ou circunstância, o autônomo pode conseguir um bom frete; entretanto, em outros, que, infelizmente, acabam sendo a maioria, pode ter de amargar uma margem apertada para não ficar parado.

A prova mais evidente do baixo poder de negociação do caminhoneiro e da inadequação da margem tributável do frete autônomo é a idade média da frota. Enquanto a frota das empresas transportadoras fica numa confortável idade média próxima dos cinco anos, a dos autônomos passa dos vinte anos, segundo dados oficiais do RNTRC – Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas, da Agência Nacional do

Transporte Terrestre. Esses dados assumem proporções críticas quando se observa que mais da metade do transporte rodoviário de cargas, no Brasil, incumbe aos transportadores autônomos.

Essa frota velha e sucateada concentrada na mão dos autônomos é, ao lado do lastimável estado da malha rodoviária e das condições de trabalho, uma das causas da tragédia da insegurança de trânsito nas estradas, resultando em estatísticas médias que relatam em média 8.700 mortes por ano em acidentes com caminhões e em custos públicos com pensões e tratamentos médico-hospitalares estimados em 7,7 bilhões de reais. Haveria ainda de falar-se no maior ônus ambiental pela emissão de gases e na maior probabilidade de quebras mecânicas causadores de acidentes e de congestionamentos, principalmente nas áreas metropolitanas. Estudo da Coppead/CNT apontou índice de 3,81 vezes a mais de suscetibilidade de quebra de um veículo de quinze anos em relação a outro de dois anos.

A baixa renda auferida e a alta carga tributária concorrem para empurrar o caminhoneiro para a informalidade – principal causa do fracasso dos programas oficiais incentivadores da renovação da frota, dada a dificuldade de assunção do financiamento ou, simplesmente, de comprovação de renda.

A redução da base de cálculo, amplamente justificável do ponto de vista econômico, contribuirá para trazer para a formalidade quase um milhão de transportadores autônomos. Assim, ao contrário de renúncia fiscal, espera-se, na verdade, que aumente a arrecadação.

O próprio Governo já reconhece que o ganho líquido do autônomo é menor que o fixado para o imposto de renda, pois estabeleceu, na legislação previdenciária, para fins de contribuição, a base de cálculo correspondente a vinte por cento da remuneração percebida pelo transportador autônomo de carga (art. 201, § 4º do Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999 – Regulamento da Previdência Social). Portanto, nada mais coerente que igualar as duas bases de cálculo.

É o que se coloca à apreciação dos nobres Pares.

Sala das Sessões,

Senador **GIM ARGELLO**

LEGISLAÇÃO CITADA

**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI Nº 7.713, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1988.

Art. 9º Quando o contribuinte auferir rendimentos da prestação de serviços de transporte, em veículo próprio locado, ou adquirido com reservas de domínio ou alienação fiduciária, o imposto de renda incidirá sobre:

I - quarenta por cento do rendimento bruto, decorrente do transporte de carga;

II - sessenta por cento do rendimento bruto, decorrente do transporte de passageiros.

Parágrafo único. O percentual referido no item I deste artigo aplica-se também sobre o rendimento bruto da prestação de serviços com trator, máquina de terraplenagem, colheitadeira e assemelhados.

**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Mensagem de veto

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 5º O projeto de lei orçamentária anual, elaborado de forma compatível com o plano plurianual, com a lei de diretrizes orçamentárias e com as normas desta Lei Complementar:

I - conterá, em anexo, demonstrativo da compatibilidade da programação dos orçamentos com os objetivos e metas constantes do documento de que trata o § 1º do art. 4º;

II - será acompanhado do documento a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, bem como das medidas de compensação a renúncias de receita e ao aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado;

Art. 12. As previsões de receita observarão as normas técnicas e legais, considerarão os efeitos das alterações na legislação, da variação do índice de preços, do crescimento econômico ou de qualquer outro fator relevante e serão acompanhadas de demonstrativo de sua evolução nos últimos três anos, da projeção para os dois seguintes àquele a que se referirem, e da metodologia de cálculo e premissas utilizadas.

§ 1º Reestimativa de receita por parte do Poder Legislativo só será admitida se comprovado erro ou omissão de ordem técnica ou legal.

§ 2º O montante previsto para as receitas de operações de crédito não poderá ser superior ao das despesas de capital constantes do projeto de lei orçamentária. (Vide ADIN 2.238-5)

§ 3º O Poder Executivo de cada ente colocará à disposição dos demais Poderes e do Ministério Público, no mínimo trinta dias antes do prazo final para encaminhamento de suas propostas orçamentárias, os estudos e as estimativas das receitas para o exercício subsequente, inclusive da corrente líquida, e as respectivas memórias de cálculo.

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

§ 6º - O projeto de lei orçamentária será acompanhado de demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza financeira, tributária e creditícia.

(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativas)

Publicado no **DSF**, em 11/05/2011.