



## **03 DE SETEMBRO DE 2018**

### **Segunda-feira**

- **ATENÇÃO: FÉRIAS**
- **CAMEX ALTERA TARIFAS E NOMENCLATURA DE 17 PRODUTOS**
- **SUPERÁVIT COMERCIAL EM 2018 PASSA DE US\$ 55,75 BI PARA US\$ 55 BI, MOSTRA FOCUS**
- **ANBIMA E B3 TÊM AGENDA DE INICIATIVAS QUE PODE GERAR 1,7 MI DE VAGAS**
- **IMPORTADORAS E EXPORTADORAS QUEREM TER CLASSIFICAÇÃO PRÓPRIA**
- **EMPRESAS PEQUENAS DEVEM SER MAIS AFETADAS POR LEI DE PROTEÇÃO DE DADOS**
- **PESQUISA MOSTRA QUE 58% DOS BRASILEIROS NÃO TÊM INVESTIMENTOS**
- **"TERCEIRIZAÇÃO IRRESTRITA E AS ARMADILHAS PARA EMPRESAS E TRABALHADORES**
- **ADVOGADOS RECOMENDAM CAUTELA NA ADOÇÃO DE ARBITRAGEM TRABALHISTA**
- **INSS ATRASA DECISÃO SOBRE 720 MIL BENEFÍCIOS E SOFRE AÇÃO NA JUSTIÇA**
- **SALÁRIO MÍNIMO DEVE SUBIR PARA R\$ 1.006,00**
- **EMPREGO NA CONSTRUÇÃO PESADA DE SP TEM 2ª MAIOR QUEDA DO ANO EM JULHO**
- **RECEITA FEDERAL DECLARARÁ INAPTOS 3,4 MILHÕES DE INSCRITOS NO CNPJ POR OMISSÃO DE DECLARAÇÃO**
- **REFORMA TRABALHISTA E A FALTA DA ASSIMETRIA NA RELAÇÃO EMPREGADO E EMPRESA**
- **EFD REINF: PREPARE-SE PARA ESSA NOVA FASE DO SPED**
- **RECEITA FEDERAL INTENSIFICA ESCLARECIMENTOS SOBRE eSOCIAL**
- **RECEITA VAI PERMITIR NOVOS PARCELAMENTOS DE DÍVIDAS PARA EMPRESAS NO SIMPLES**

- GOVERNO ENTENDE QUE NÃO HÁ MOTIVO PARA GREVE, DIZ MARUN SOBRE CAMINHONEIROS
- GOVERNO ENTENDE QUE NÃO HÁ MOTIVO PARA GREVE, DIZ MARUN SOBRE CAMINHONEIROS
- REGRAS QUE AS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DEVEM RESPEITAR PARA EVITAR O DESENQUADRAMENTO NO SIMPLES NACIONAL
- TRÊS MESES DEPOIS DA GREVE DOS CAMINHONEIROS AINDA PERSISTE A INSATISFAÇÃO
- ENTIDADES DE CAMINHONEIROS DESCARTAM NOVA GREVE MAS CONSUMIDOR FAZ FILA EM POSTOS
- ENTENDA A CRISE DOS CAMINHONEIROS
- ANTT CONFIRMA QUE VAI AJUSTAR TABELA DO FRETE APÓS ALTA DO DIESEL
- COM DIESEL MAIS CARO, TABELA DE FRETE PODE SER MODIFICADA
- ENERGIA E COMBUSTÍVEIS JUSTIFICAM DESACELERAÇÃO DO IPC-S, DIZ FGV
- PROJEÇÃO DO IPCA 2018 ATUALIZADA NOS ÚLTIMOS 5 DIAS ÚTEIS PASSA PARA 4,18%
- PREÇO MÉDIO DA GASOLINA NAS REFINARIAS É MANTIDO EM R\$ 2,17 NESTA TERÇA
- FOCUS: SELIC NO FIM DE 2018 PERMANECE EM 6,50% AO ANO E NO FIM DE 2019, EM 8,00%
- REVOLUÇÃO DOS ÔNIBUS ELÉTRICOS CHEGA À EUROPA
- OS CARROS AUTÔNOMOS VÃO SALVAR SUA VIDA", DIZ URI LEVINE, FUNDADOR DO WAZE

<b>CÂMBIO</b>		
<b>EM 03/09/2018</b>		
	<b>Compra</b>	<b>Venda</b>
<b>Dólar</b>	4,134	4,134
<b>Euro</b>	4,802	4,804

**Fonte: BACEN**

## ATENÇÃO: FÉRIAS

03/09/2018 – Fonte: SINDIMETAL/PR

EMPRESÁRIO, SE VOCÊ TEM DÚVIDAS SOBRE ...



AQUARDE!



## Camex altera tarifas e nomenclatura de 17 produtos

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A Câmara de Comércio Exterior (Camex) alterou as alíquotas do Imposto de Importação de 17 produtos, dentre eles álcool cetílico, de 2% para 12%; bolsas infláveis para *airbags*, de 2% para 18%; e partes e acessórios de pianos, de 16% para 2%.

A decisão consta de resolução publicada no Diário Oficial da União (DOU) que modifica as alíquotas, a descrição e os códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul que compõem a Tarifa Externa Comum (TEC) dos itens.

As mudanças trazidas pela resolução entram em vigor no dia 1º de janeiro de 2019. A Camex zerou as tarifas de importação de vários bens de informática e telecomunicações e de bens de capital. Os itens beneficiados são máquinas e equipamentos industriais sem fabricação nacional, todos na condição de ex-tarifários.

Originalmente, esses bens são tributados com alíquotas como 12%, 14%, 16%. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira. As medidas ficarão em vigor até 30 de junho de 2020.

## Superávit comercial em 2018 passa de US\$ 55,75 bi para US\$ 55 bi, mostra Focus

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 02-09-2018)

Os economistas do mercado financeiro alteraram a projeção para a balança comercial em 2018 e 2019 na pesquisa Focus realizada pelo Banco Central. A estimativa de superávit comercial passou de US\$ 55,75 bilhões para US\$ 55,00 bilhões. Um mês

atrás, a previsão estava em US\$ 58,00 bilhões. Para 2019, a estimativa de superávit foi de US\$ 49,80 bilhões para US\$ 47,10 bilhões, ante US\$ 49,30 bilhões de um mês antes.

Na estimativa mais recente do BC, atualizada no Relatório Trimestral de Inflação (RTI), o saldo positivo de 2018 ficará em US\$ 61,0 bilhões.

No caso da conta corrente, a previsão contida no Focus para 2018 seguiu com déficit de US\$ 17,55 bilhões, ante o resultado negativo de US\$ 18,15 bilhões de quatro semanas antes. Para 2019, a projeção de rombo passou de US\$ 30,00 bilhões para US\$ 32,00 bilhões. Um mês atrás, o rombo projetado para o próximo ano era de US\$ 32,00 bilhões.

Para os analistas consultados semanalmente pelo BC, o ingresso de Investimento Direto no País (IDP) será mais do que suficiente para cobrir o resultado deficitário, tanto em 2018 quanto em 2019.

A mediana das previsões para o IDP em 2018 seguiu em US\$ 67,00 bilhões, igual ao verificado um mês atrás. Para 2019, a expectativa permaneceu em US\$ 74,00 bilhões, ante US\$ 72,00 bilhões de um mês antes.

O BC projeta déficit de US\$ 11,5 bilhões em transações correntes em 2018 e IDP de US\$ 70,0 bilhões.

### **Anbima e B3 têm agenda de iniciativas que pode gerar 1,7 mi de vagas**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) e a B3 apresentam hoje uma agenda de iniciativas para expansão do mercado de capitais, após a formulação de um estudo que aponta que o segmento poderia gerar 1,7 milhão de empregos em um período de cinco anos.

Na agenda, que tem como base o estudo, que contou com o apoio da consultoria Accenture, o foco está no fomento do financiamento de longo prazo, aumento do volume de emissões, expansão da base de investidores, estímulo à liquidez e contribuir à formação de poupança.

“O mercado de capitais é fundamental para impulsionar o crescimento econômico do país, gerando emprego e renda para a sociedade, a partir das reformas necessárias que todos esperamos. Precisamos de mobilização e do compromisso com esta agenda positiva que apresentamos hoje, para que assim possamos alavancar o potencial de crescimento do mercado e do Brasil”, afirma, em nota, o presidente da B3, Gilson Finkelsztain.

O estudo mostra ainda que, com a adoção de tais medidas de incentivo, o mercado de capitais poderá atingir crescimento de, em média, de 12,2% em cinco anos. O volume total de investimentos no país seria 21% superior, ou seja, uma alta de R\$ 294 bilhões, e os aportes nos setores de eletricidade, saneamento, telecomunicações e transporte seriam 18,2% maiores (R\$ 89 bilhões adicionais).

As propostas elaboradas pela Anbima e B3 trazem, ainda, a necessidade de ajustes regulatórios e legais, além de iniciativas para simplificação e harmonização de regras.

Dentre as propostas, o aumento da segurança jurídica e o fortalecimento das agências reguladoras para criar base para o investimento de longo prazo. A proposta também prevê a consolidação do BNDES como intermediário e parceiro do mercado de capitais.

Para o aumento do volume de emissões e da quantidade de emissores, a agenda aponta a necessidade de melhora nos processos de ofertas, sendo uma delas a redução dos custos das operações e a outra, o aprimoramento e a agilidade no processo de colocação dos papéis no mercado.

### **Importadoras e exportadoras querem ter classificação própria**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 02-09-2018)

As empresas comerciais importadoras e exportadoras pressionam o Mdic (Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços) e o IBGE para que o setor ganhe uma classificação de atividade econômica própria.



Navio no porto de Santos - Eduardo Knapp - 21.out.16/Folhapress

“Isso nos permitiria ter dados estatísticos mais precisos sobre o desempenho do segmento. Hoje, as empresas são enquadradas como atacadistas, por exemplo”, diz Rita Campagnoli, do Ceciex (que reúne empresas do ramo).

“A classificação nos permitiria pleitear incentivos fiscais também. Hoje o próprio Fisco não tem noção exata de quais são os comerciais importadoras e exportadoras”, diz Damaris da Costa, diretora da Braseco.

“Atuamos no comércio de alimentos, roupas e maquinário. Há pouco, tivemos que nos cadastrar como empresa de comércio de bebidas para atuar nesse segmento”, diz Edinei Mineiro, da Edial.

“É um processo que não seria necessário se o setor fosse reconhecido.”

### **Empresas pequenas devem ser mais afetadas por lei de proteção de dados**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 03-09-2018)

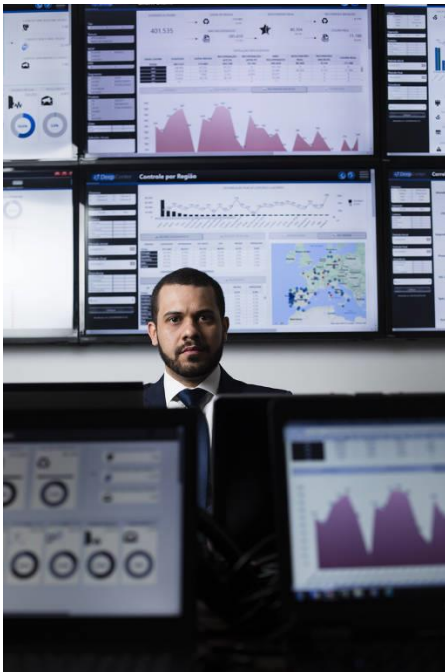
#### ***Legislação entra em vigor em 2020 e exigirá ajustes no modo de lidar com informações de clientes***

As empresas pequenas serão as principais afetadas pela LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), sancionada pelo presidente Michel Temer em 14 de agosto.

A lei determina que empresas sejam transparentes em relação ao uso de dados de clientes. Serão punidos, por exemplo, negócios que coletem informações pessoais sem consentimento ou que guardem dados desnecessários para o serviço prestado.

“Vai ter um impacto grande no varejo, em farmácias, mercados, lojas e consultórios médicos”, diz a advogada Patrícia Peck, especialista em direito digital.

Ao digitar o CPF para entrar em um plano de fidelidade e conseguir descontos, por exemplo, o cliente entrega informações pessoais. Hoje, as normas relativas à privacidade já existentes no Brasil não impedem, na prática, que as empresas compartilhem entre si os dados coletados.



A partir de fevereiro de 2020, quando a LGPD entrar em vigor, essa troca será autuada. Quem não se adequar pode pagar uma multa de até 2% do faturamento, com teto de R\$ 50 milhões por infração.

As empresas também deverão garantir que clientes consigam editar seus cadastros. Isso vai exigir mudanças nas plataformas dos negócios, que, para a diretora da agência de marketing ID\TBWA, Camila Costa, pesarão mais para os pequenos empresários. “O recurso de tecnologia e o investimento para fazer isso são mais escassos para eles.”

A lei ainda não define, porém, como as empresas devem se adequar, diz o advogado Vitor Moraes, coordenador do curso de direito da PUC-SP.

Isso vai depender da criação da Agência Nacional de Proteção de Dados Pessoais, vetada do texto aprovado. Na ocasião, Temer afirmou que enviaria um projeto de lei ao Congresso para criar a entidade, o que ainda não foi feito.

A agência será responsável por fiscalizar o cumprimento da lei e, para Fabiano Barreto, especialista em política e indústria da CNI (Confederação Nacional da Indústria), também terá o papel de ensinar a seguir a LGPD.

Mas não há tempo para esperar pela agência. Desde já, as empresas podem rever seus processos, para saber onde e como usam dados pessoais.

“Tem que mapear as informações que captam na catraca do prédio, se têm mailing, se enviam mala direta pelo correio, como é o tratamento das informações dos colaboradores, e ver se estão de acordo com a lei”, diz Barreto.

Gabriel Camargo, sócio-diretor da Deep Center, que processa dados, indica três medidas para melhorar a segurança das informações pessoais.

Uma é a restrição de acesso aos locais de armazenamento dos dados. Outra é a instalação de tecnologias que previnem o vazamento nos servidores, como antivírus, firewall e criptografia. Por último, a criação de uma política de conduta para funcionários que lidam com informações.

“Não adianta ter as barreiras se alguém pode fotografar a tela e vazar o conteúdo”, diz.

Quando trabalham de casa, os funcionários da Deep Center usam uma tecnologia que impede o vazamento de dados para a rede privada.

Empreendedores devem ficar atentos à adequação de empresas parceiras, porque eles serão responsabilizados pelas informações coletadas por terceiros.

Negócios pequenos também costumam subestimar o risco de ataques de hackers e não se protegem de forma adequada, diz Tiago Lino, especialista em riscos cibernéticos da seguradora AIG.

Alguns vírus sequestram dados, criptografando-os, até que a vítima pague um resgate. "É muito comum. A farmácia da esquina pode já ter tido que pagar R\$ 10 mil para um hacker, mas ninguém fica sabendo."

A partir de fevereiro de 2020, a agência que fiscalizará o cumprimento da lei terá que ser notificada caso um ataque envolva dados pessoais de clientes e funcionários.

Patrícia Peck diz que essas mudanças são importantes para facilitar negócios entre empresas brasileiras e estrangeiras, receosas com o fato de o país não ter uma legislação que se preocupe com o uso de dados pessoais. Na Europa, uma lei que inspirou a LGPD começou a valer em maio.

"O Brasil estava em uma lista de poucos países da América Latina que não tinham essa lei, com a Venezuela, o Haiti e Cuba", diz.

O problema, para ela, é a falta de recursos para investir nas adaptações. Linhas de crédito específicas para a LGPD poderiam ajudar.

"É importante construir um plano com bancos de fomento, como o BNDES. Fazer a lei é uma coisa, mas ter um plano para implementar a proteção de dados é política pública."

### **Como se adequar à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais**

-Procure saber onde, quando e como sua empresa capta dados pessoais de clientes, fornecedores e funcionários. Isso vai de cadastro de CPF às informações usadas para a folha de pagamento

-Descubra onde os dados são guardados e se há camadas de proteção, como senhas e criptografia

-Avalie se os funcionários que lidam com cadastros de clientes são treinados para isso. Veja se eles sabem evitar vazamentos e se têm noção da responsabilidade sobre as informações

-Enumere a situação de risco da empresa nos itens acima de 1 a 5, indo de completamente despreparada para lidar com dados pessoais a já cumpridora dos requisitos da lei. Priorize as ações corretivas nas notas mais baixas

-Se não souber como adequar os processos da empresa, procure um advogado especializado em direito digital e um profissional de segurança da informação, para que avaliem o que a empresa deve fazer e como

-Associações de empresas podem ser boas fontes de informações sobre como se adequar às exigências. Procure a sua e peça orientação

-A última etapa é colocar o plano de mudanças em ação, para corrigir o que for preciso até que a lei esteja em vigor, em fevereiro de 2020

## Pesquisa mostra que 58% dos brasileiros não têm investimentos

03/09/2018 – Fonte: PEGN (publicado em 02-09-2018)



Porquinho para guardar moedas: brasileiro conhece pouco o mundo dos investimentos (Foto: ThinkStock)

Pesquisa da **Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima)** mostra que 58% dos brasileiros não têm nenhum investimento financeiro. Segundo o levantamento, dos 42% que têm alguma aplicação, apenas 9% fizeram algum aporte em 2017.

A pesquisa revela ainda que mais da metade dos brasileiros não conhece produtos de investimento. Em respostas espontâneas, ou seja, sem opções de escolha, apenas 45% da população disseram conhecer um ou mais tipos de produtos, com destaque para a poupança, citada por 32%.

“A primeira razão [para não fazer investimento financeiro] e a justificativa mais imediata é a de que não sobra nenhum dinheiro. Tem essa questão objetiva, a gente pode associar isso ao número de desempregados, pessoas que perderam poder de compra, mas historicamente, se a gente olhar, há uma cultura de baixa poupança no Brasil mesmo”, destacou a superintendente de Educação da Anbima, Ana Leoni.

“A gente teve períodos de mais abundância em anos passados, e o recurso extra ia para o consumo, e não para o investimento. É importante que as pessoas invertam essa ordem. O que tem que ser primeiro é o investimento e as contas, e essas contas têm que estar dentro do seu padrão de ganho, e gastar o que sobrar, e não investir o que sobrar”, acrescentou Ana.

### **Imóvel próprio**

A compra ou a quitação do imóvel próprio é o principal objetivo do retorno das aplicações financeiras do investidor brasileiro.

De acordo com o levantamento da Anbima, 31% dos investidores pretendem comprar ou quitar parcelas de imóvel ou terreno; 15%, guardar para emergências; 11%, comprar carro, motocicleta ou caminhão; 10%, fazer uma viagem; 7%, investir em negócio próprio; 6%, investir em estudos; 6%, deixar para os filhos ou investir no futuro deles; 6%, construir ou reformar a casa; 5%, usar na velhice ou aposentadoria; e 5%, manter o valor do dinheiro e ir usando quando precisar.

Apesar de não ser o investimento que mais rende, o brasileiro continua a ter preferência pela caderneta de poupança. Os investimentos em títulos públicos somam 3%; em títulos privados, 4%; em fundos de investimento, 5%; em previdência privada, 6%; e na poupança, 89%.

“A intenção primeira não é o retorno – 54% das pessoas que investem declaram fazer o investimento por segurança financeira e possibilidade de juntar uma reserva. Isso está muito associado ao guardar, a deixar em algum lugar longe do impulso, inacessível para que eu não acione o meu impulso de gastar aquele dinheiro”, ressaltou Ana Leoni. “A poupança é [investimento] antigo, tradicional, muito conhecido; os outros produtos têm elementos mais sofisticados de compreensão.”



## **"Terceirização irrestrita e as armadilhas para empresas e trabalhadores**

03/09/2018 – Fonte: Gazeta do Povo (publicado em 31-08-2018)

A terceirização recebeu o selo de legalidade, mas pode ser um motor de precarização nas relações de trabalho

O Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, por 7 votos a 4, que as empresas podem contratar trabalhadores terceirizados para desempenhar qualquer atividade, inclusive as chamadas atividades-fim. Ou seja, liberou a chamada terceirização irrestrita. Os ministros ainda firmaram a tese de que não é possível se estabelecer uma limitação genérica da terceirização da atividade-fim, linha que vinha sendo sustentada pela Súmula 331 do Tribunal Superior do Trabalho (TST).

A terceirização recebeu o selo de legalidade e pode ser um motor de precarização nas relações de trabalho. A terceirização sem restrições é uma armadilha para as empresas e trabalhadores.

Agora, as empresas poderão terceirizar todas suas atividades. A questão que fica diz respeito a sua forma, pois sem os cuidados devidos, poderá se tornar, de um lado, motor de precarização das relações de emprego, reverberando em contratos com salários menores, menor proteção dos empregados coletivamente, pois em regra se vinculam aos sindicatos mais fracos, aumento de número de acidentes, entre outras hipóteses.

As empresas precisam ficar atentas para os futuros problemas com a queda de qualidade advinda da terceirização dos serviços

As empresas precisam ficar atentas para os futuros problemas com a queda de qualidade advinda da terceirização dos serviços. Avaliando a questão sob o prisma de impacto social na empresa e nos empregados, convém alertar os empregadores que na hipótese de realização de terceirização, o façam com responsabilidade, avaliando de forma profunda com quem contratam, sob pena de comprometer o próprio negócio.

O ideal é não avaliar apenas a economia da relação oriunda da terceirização posta e, sim, os eventuais problemas futuros na conjuntura social. Terceirizar sem referidos cuidados, pode ser motor gerador de problemas futuros.

Sem dúvida, a terceirização também terá impacto negativo na segurança e na organização coletiva dos trabalhadores. A maioria dos ministros do Supremo, ao se deixar levar, principalmente, pela conjuntura econômica e política do país e deixando de lado paradigmas importantes e constitucionais do Direito do Trabalho, como a proteção social do trabalhador, do ambiente do trabalho e da saúde e segurança do empregado.

Leia também: A terceirização da atividade fim (artigo de Leonardo William Domingues, publicado em 19 de junho de 2018)

Leia também: A terceirização, suas incertezas e seus questionamentos (artigo de Silvano Alves Alcantara, publicado em 8 de julho de 2017)

Outro importante alerta às empresas é que, apesar de liberar a terceirização, o STF definiu também que a empresa contratante terá o encargo de prestar as obrigações trabalhistas não observadas pela empresa contratada. A chamada responsabilidade subsidiária. Ou seja, a empresa terá que assumir todos os direitos do trabalhador.

E as hipóteses de desvirtuamento ou fraudes do contrato de terceirização continuarão sendo observadas pela Justiça do Trabalho. Isso reforça, portanto, o papel fiscalizador do Ministério Público do Trabalho, da advocacia trabalhista, sindicatos, federações e

associação de trabalhadores na fiscalização dos atuais e futuros contratos de terceirização.

Portanto, negar a terceirização em razão de ideologismo, alegando uma visão neoliberal ou outra que seja, respeitosamente, é ignorância pura.

Ela existe e devemos enfrentá-la como uma sociedade civilizada e minimamente adulta. Dizer que a terceirização – como algumas vozes dizem – não retira direitos, pois não retira direitos constantes na lei, respeitosamente, demonstra uma falácia. É retórica pura. Na verdade, é necessário acomodar o instituto com aprofundamento científico e fugir de suas armadilhas.

Ricardo Pereira de Freitas Guimarães é doutor, mestre e especialista em Direito do Trabalho (PUC-SP), professor da pós-graduação da PUC-SP, eleito para ocupar a cadeira 81 da Academia Brasileira de Direito do Trabalho."

### **Advogados recomendam cautela na adoção de arbitragem trabalhista**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 03-09-2018)

#### ***A opção só pode existir com a anuência do trabalhador, mas ele pode recorrer à Justiça se desejar***

A reforma trabalhista permite que a arbitragem seja usada para resolver conflitos trabalhistas, mas advogados têm recomendado cautela às empresas na adoção do dispositivo.

Essa opção só pode existir com a anuência expressa do trabalhador, mas ele ainda pode recorrer à Justiça se quiser.

Além disso, há decisões judiciais que não reconhecem a validade do mecanismo em contratos celebrados antes da reforma, mesmo com a anuência do trabalhador.

O TRT (Tribunal Regional do Trabalho) da 2ª Região, por exemplo, reverteu neste mês decisão de primeira instância que indeferiu pedido de um trabalhador que buscava receber uma indenização que fora estipulada por uma câmara arbitral.

No caso, o empregador havia oferecido levar uma controvérsia sobre rescisão à arbitragem. O ex-funcionário aceitou.

"A sentença, desfavorável à companhia, não foi cumprida. O juiz, ao analisar o caso em dezembro de 2017, recusou-se a reconhecer a sentença arbitral", diz Mayra Palopóli, que defendeu o trabalhador.

"Há quem entenda que se existe a Justiça do Trabalho, não cabe arbitragem, mas a reforma é clara ao permiti-la caso o empregado ganhe duas vezes o teto da Previdência e aceite recorrer a essa alternativa", diz Otávio Pinto e Silva, sócio do Siqueira Castro.

O recomendável, segundo Caroline Marchi, sócia do Machado Meyer, é que a empresa interessada em adotar o dispositivo negocie aditivos a contratos anteriores à reforma. "O contrato deverá prever explicitamente a câmara que julgará, quem vai custear o processo e quais seriam os árbitros nomeados", afirma.

"A arbitragem é cara e o Judiciário pode interpretar que a cláusula foi criada para impedir o empregado de acessar a Justiça e, por isso, seria nula. Recomendo que as empresas façam a análise criteriosa dos riscos", diz Gisela Freire, sócia do Cescon Barriau.

## **INSS atrasa decisão sobre 720 mil benefícios e sofre ação na Justiça**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

### **Quase metade dos pedidos de aposentadoria, auxílio-doença e BPC está parada acima do prazo permitido**

Do dia em que foi atendida em agência do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) até receber o primeiro pagamento, a hoje aposentada Rosângela Fernandes, 59, esperou sete meses.

O período é mais de quatro vezes o tempo máximo previsto em lei, de até 45 dias da apresentação dos documentos até o pagamento inicial.

A resposta do governo só saiu depois de a Justiça ser acionada, por meio de um mandado de segurança, e determinar simplesmente que o INSS analisasse o pedido.

Situações como essa levaram a DPU (Defensoria Pública da União) a apresentar uma ação civil pública contra o INSS pela demora generalizada nas decisões. A avaliação é que o problema ocorre em todas as regiões.

"É evidente que peculiaridades locais influem no tempo médio de atendimento, no entanto, as reivindicações se confirmam ao longo de todo o país", diz o documento, sobre o qual ainda não houve decisão judicial.



Fachada do INSS no Brás, centro de São Paulo - Ronny Santos/Folhapress

Hoje mais de 720 mil pessoas que pediram benefício ao INSS esperam decisão há mais de 45 dias, segundo o próprio instituto. Esses processos atrasados representam quase metade do total de 1,5 milhão que aguardam análise.

Rosângela conta que procurou o INSS diversas vezes, com receio de que algum documento estivesse pendente.

"Você liga, vai na agência, fala com a ouvidoria e eles dizem que não tem nada faltando. Só sabem dizer que o pedido está em análise."

Sem o que seria sua única renda mensal, já que não estava empregada, Rosângela recorreu à ajuda de familiares e amigos.

"Eu ia anotando o que as pessoas iam me ajudando e, quando veio o valor atrasado, usei para ressarcir quem me ajudou. Tinha dia que eu só tinha uma xícara de arroz para fazer. Foi uma fase extremamente difícil", lembra.

Rosângela, que toma cinco remédios de uso contínuo, diz que a preocupação gerada pela incerteza em relação ao pagamento do benefício teve reflexo até no corpo.

"Eu não tinha previsão, não sabia quando começaria a receber. Perdi oito quilos e até hoje não voltei ao meu peso."

Antes dos sete meses à espera da resposta do INSS, ela já havia esperado outros três pelo agendamento.

Rosângela conta que fez a ligação em agosto de 2017, mas só conseguiu data para novembro para levar a documentação até a agência.

A ação da DPU enumera casos em que a demora foi muito grande e menciona que a solução individual encontrada tem sido a apresentação de mandado de segurança para garantir uma resposta.

Um pedido feito em Mandirituba (PR), por exemplo, quase chegou a um ano: o INSS levou 11 meses e 6 dias para conceder uma aposentadoria por tempo de contribuição.

"A pessoa tem que entrar na Justiça para obter uma resposta quanto ao seu direito e ela tem um ônus para isso --do tempo e, por vezes, de custo. É um ônus que o cidadão suporta de uma obrigação do Estado", diz a defensora pública federal Carolina Balbinott, que assina a ação junto com o defensor Alexandre Mendes.

Um ofício da gerência executiva do INSS em Curitiba, ao qual a Folha teve acesso, relata aumento no tempo médio de análise e diz que ele supera um semestre para alguns benefícios.

"A grande demanda de requerimentos e constante redução do quadro de servidores tem elevado o tempo médio de análise, razão pela qual algumas espécies, tais como aposentadoria por tempo de contribuição e idade, possuem tempo médio de análise superior a seis meses", diz.

Com data de julho, o documento se refere à situação local, mas dá a dimensão de um problema que vem sendo relatado em diversas regiões.

A demora não está só no aval para as aposentadorias.

Também afeta o benefício assistencial, o BPC (Benefício de Prestação Continuada), pago a idosos e pessoas com deficiência que provem renda familiar per capita de até 25% do salário mínimo (R\$ 954).

Daniele Souza, 34, solicitou o benefício para a filha, Maria, de 1 ano e 9 meses, que tem encefalopatia (doença que afeta funcionamento do cérebro).

"Ela respira por traqueostomia, ainda usa ventilação mecânica, se alimenta via sonda. Ela não segura o pescoço, não fala, não anda. É um bebê que vive acamado", relata Daniele.

O pedido foi feito em julho de 2017. Sem resposta, Daniele procurou a DPU neste ano, que enviou um comunicado para o INSS em maio. Só depois disso a perícia foi marcada. O primeiro pagamento aconteceu 10 meses depois da entrega dos documentos.

Nesse tempo, Daniele contou com o apoio dos amigos, que foi de rifas à loteria.

"Alguns amigos fizeram rifas de cosméticos e de produtos de pet shop. Foi o que ajudou a comprar medicamento, pomadas, fraldas", lembra. "Teve uma amiga minha que ganhou a Quina e me deu R\$ 1.000. Conteí muito com a solidariedade das pessoas."

O documento da DPU menciona, entre possíveis motivos para a demora, a aposentadoria de servidores do INSS, o envelhecimento da população e a opção de protocolo pelo INSS digital, que ampliou os canais de pedido.

Também diz que as revisões de benefícios geram demandas maiores para o órgão e que "é possível concluir que direcionam força de trabalho das agências do INSS para

tais casos, prejudicando a análise e atendimento dos requerentes de benefícios iniciais".

O INSS tem feito pente-fino nos benefícios por incapacidade, como auxílio-doença e aposentadoria por invalidez.

O presidente do INSS, Edison Garcia, nega que a demora na análise de pedidos tenha relação com o processo de revisão de benefícios: "Tem a ver com falta de funcionários e produtividade baixa por conta de metodologia de trabalho, que queremos mudar." Garcia diz que pretende separar o serviço de atendimento ao público da análise de pedidos para agilizar o processo.

Ele lembra que a redução do quadro de funcionários se deve às aposentadorias dos servidores, sem reposição por concursos públicos. Com a crise fiscal, não há previsão de novas contratações.

Cerca de 55% dos pouco mais de 33 mil servidores do órgão adquirem direito à aposentadoria em 2019, segundo o INSS. Apenas 5.100 funcionários trabalham diretamente com a análise de pedidos, apesar de haver mais servidores capacitados para a atividade.

Esse número, na avaliação de Garcia, poderia subir para pelo menos 8 mil com um plano de incentivo que inclua home office e pagamento de bônus por produtividade.

Os números do Boletim Estatístico da Previdência Social revelam a que a incapacidade do governo de dar vazão aos pedidos continua. Só no primeiro semestre deste ano, a quantidade de solicitações feitas ao INSS superou em 350 mil o número de respostas dadas pelo órgão.

O dado evidencia que, além de já haver grande estoque de pedidos sem resposta, ele tem aumentado a cada mês.

Além de atrapalhar quem aguarda aposentadoria ou benefício assistencial, a situação também prejudica as contas públicas. Isso porque a Previdência precisa pagar os valores atrasados com correção.

Em 2017, o INSS pagou a beneficiários R\$ 199 milhões referentes à correção monetária devida por início do pagamento em atraso. Neste ano, até julho, foram R\$ 105 milhões.

### **Salário mínimo deve subir para R\$ 1.006,00**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 01-09-2018)

A estimativa de uma inflação maior fez o governo aumentar a previsão para o salário mínimo do ano que vem para R\$ 1.006, valor que consta no projeto da Lei Orçamentária Anual de 2019, enviado ao Congresso. Hoje, o salário mínimo está em R\$ 954 e a previsão anterior do governo era que fosse para R\$ 1.002,00 no próximo ano.

O valor que efetivamente será praticado só será definido no início do próximo ano, mas a equipe econômica precisava definir um número como referência para as despesas do Orçamento, muitas atreladas ao mínimo.

O reajuste observa uma fórmula que considera o crescimento real do PIB em 2017 (1%) e a variação da inflação medida pelo INPC em 2018, que foi projetada em 4,20%, ante 3,76% previstos anteriormente. Além disso, será adicionado um valor residual de R\$ 1,75 porque o INPC em 2017 ficou acima do que foi considerado na definição do mínimo deste ano.

Dois terços dos benefícios tributários são corrigidos pelo mínimo, assim como o Benefício de Prestação Continuada (BPC), pago a pessoas com deficiência e idosos com mais de 65 anos que comprovem ter renda familiar abaixo de um quarto do mínimo por pessoa. Com as despesas ultrapassando limites constitucionais, porém, o governo só autorizou no projeto do Orçamento de 2019 metade do orçamento necessário para bancar os pagamentos do BPC no ano (R\$ 30,2 bilhões).

O mesmo aconteceu com o Bolsa Família, que só tem R\$ 15,035 bilhões autorizados para 2019, pouco mais da metade do que o governo precisa para pagar os benefícios durante todo o ano.

O repasse do restante dos recursos necessários dependerá da aprovação de um projeto de lei no Congresso. Isso ocorreu para que o governo cumpra a chamada regra de ouro, que o proíbe de se endividar acima do valor que gasta com investimentos. Em 2019, a previsão é que esse limite seja ultrapassado em R\$ 258,179 bilhões.

Com isso, o governo teve que condicionar algumas despesas à aprovação de um projeto de lei que abre crédito suplementar, o que já havia sido autorizado na LDO. Além do BPC e do Bolsa Família, também foram condicionados ao projeto despesas com o pagamento de benefícios previdenciários do INSS, por exemplo.

### **Emprego na construção pesada de SP tem 2ª maior queda do ano em julho**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 02-09-2018)

#### ***Foram fechados 392 postos de trabalho, segundo sindicato do setor***

O emprego na construção pesada em São Paulo teve a segunda maior queda do ano em julho, segundo o Sinicesp (sindicato do setor). Ao todo, foram fechados 392 postos de trabalho.

A estimativa era que houvesse crescimento devido a obras previstas para a rodovia Raposo Tavares, mas os trabalhos foram postergados, afirma Carlos Prado, gerente técnico da entidade.

“O atraso em julho deverá ter um efeito positivo em agosto”, diz ele. Há superávit de 549 vagas no acumulado dos sete primeiros meses deste ano.

“A tendência é 2018 terminar em baixa devido ao fim dos contratos e à possível transição de governo após as eleições”, afirma Prado.

As áreas ligadas a rodovias e ferrovias foram as que tiveram maior déficit neste ano, enquanto empregos ligados a projetos de saneamento básico, água e esgoto registraram a maior alta.

### **Receita Federal declarará inaptos 3,4 milhões de inscritos no CNPJ por omissão de declaração**

03/09/2018 – Fonte: Contábeis.com

Para evitar a declaração de inaptidão de sua inscrição, o contribuinte deve sanear as omissões de escriturações e de declarações dos últimos 5 anos.



A Receita Federal está intensificando as ações para declarar a inaptidão de inscrições no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica ([CNPJ](#)) de contribuintes que estejam omissos na entrega de escriturações e de declarações nos últimos 5 anos, em especial das Declarações de Débitos e Créditos Tributários Federais ([DCTF](#)).

O Ato Declaratório Executivo (ADE) de inaptidão passará a ser publicado no sítio da Receita Federal na internet pela Delegacia da Receita Federal do domicílio tributário do contribuinte.

Estima-se que até 3,4 milhões inscrições no [CNPJ](#) sejam declaradas inaptas até maio de 2019.

Para evitar a declaração de inaptidão de sua inscrição, o contribuinte deve sanear as omissões das escriturações e declarações dos últimos 5 anos.

### **Efeitos da Declaração de Inaptidão:**

De acordo com a Instrução Normativa RFB nº 1.634, de 2016, a inaptidão do [CNPJ](#) produz diversos efeitos negativos para o contribuinte, como: o impedimento de participar de novas inscrições (art. 22), a possibilidade de baixa de ofício da inscrição (art. 29), a invalidade da utilização da inscrição para fins cadastrais (art. 45), a nulidade de documentos fiscais (art. 47) e a responsabilização dos sócios pelos débitos em cobrança (art. 48).

### **Como identificar as omissões:**

O contribuinte pode consultar a existência de omissões na entrega de declarações no Centro Virtual de Atendimento (e-CAC) no serviço "Certidões e Situação Fiscal", nos itens "Consulta Pendências – Situação Fiscal", com relação às obrigações acessórias não previdenciárias, ou a "Consulta Pendências – Situação Fiscal – Relatório Complementar" com relação às obrigações acessórias previdenciárias.

### **Regularização das omissões:**

Para evitar a declaração de inaptidão de sua inscrição, o contribuinte deverá entregar todas as escriturações fiscais e as declarações omitidas relativas aos últimos 5 anos.

Se o contribuinte deixar omissões não regularizadas e que não configurem situação de inaptidão, estará sujeito à intimação e ao agravamento das multas por atraso na entrega. É importante lembrar que os custos da regularização após a intimação serão maiores.

### **Regularização da inaptidão:**

Após a inaptidão ter sido aplicada, o contribuinte que efetivamente necessitar que a inscrição seja reativada deverá entregar todas as declarações omitidas indicadas na "Consulta Pendências – Situação Fiscal" e também as listadas no ADE de inaptidão.

O contribuinte não poderá ter nenhuma omissão para obter a reversão da inaptidão.

Se as omissões que causaram a inaptidão decorrerem de problemas cadastrais, como falta da comunicação de baixa etc., o contribuinte deverá solicitar a correção de cadastro para obter a regularização da omissão e a anulação da inaptidão.

### **Baixa por inaptidão:**

O contribuinte que permanecer inapto terá sua inscrição baixada assim que cumprido o prazo necessário para esta providência e as eventuais obrigações tributárias não cumpridas serão exigidos dos responsáveis tributários da pessoa jurídica.

03/09/2018 – Fonte: Contábeis.com

O prevailecimento do negociado sobre o legislado, como é sabido, foi uma das mudanças mais discutidas em relação à nova legislação. Em vigor desde novembro do ano passado, a reforma trabalhista está posta e inúmeras questões relacionadas a ela estão presentes no dia a dia das empresas e dos processos na Justiça do Trabalho. A maior parte das análises buscam avaliar se a mudança na legislação foi e tem sido favorável ou contrária ao empregado e ao empregador. Entretanto, será esse o melhor ângulo de análise?

Certamente, este não é melhor caminho. É preciso fazer uma avaliação crítica sobre dois principais pontos: a falta de outras importantes reformas que deveriam ter sido realizadas anteriormente bem como a tentativa da nova legislação em reduzir a assimetria entre empregados e empregadores.

O prevailecimento do negociado sobre o legislado, como é sabido, foi uma das mudanças mais discutidas em relação à nova legislação. A reforma fez com que as negociações entre empregados e empregadores, intermediada pelos sindicatos de suas respectivas categorias, passassem a valer mais do que o que é determinado pela lei em muitas hipóteses. Tal mudança, entretanto, não deveria ter sido feita sem uma reforma que garantisse que as vozes dos empregados e dos empregadores sejam realmente ouvidas.



Ao mesmo tempo que é inegável a importância dos sindicatos para a defesa dos direitos dos trabalhadores, o sindicalismo brasileiro se caracteriza por ser vinculado ao poder estatal e são poucos os sindicatos hoje que atuam efetivamente representando as suas respectivas categorias.

A Constituição Federal assegura o direito à livre associação dos trabalhadores por meio de uma autorização do poder executivo, com o objetivo de que não haja mais de uma entidade trabalhista ou patronal representando uma categoria em uma mesma base territorial.

Esta autorização permite que os sindicatos, como faz em muitos momentos também o Estado, possa cobrar os trabalhadores sem dar em troca a devida contrapartida. Trata-se de um problema que poderia ser resolvido por meio de uma emenda constitucional que acabasse com a unicidade sindical, de modo que os sindicatos pudessem concorrer entre si no mercado pela real representatividade entre suas respectivas categorias.

Outra reforma importante trata-se da fiscal. E que teria de ser realizada anteriormente à trabalhista. Atualmente, o principal custo da empresa na relação trabalhista é a tributária.

Uma reforma fiscal poderia diminuir os impostos na contratação de empregados, hoje um custo ao empregador maior que o [FGTS](#) (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) e que benefícios como as [férias](#), por exemplo. A [reforma trabalhista](#) foi feita com o objetivo de gerar mais empregos, mas como isso será possível com incidências



tributárias, sem as devidas contrapartidas para todos, que tornam a relação trabalhista extremamente difícil?

Outro objetivo da [reforma trabalhista](#) que deve ser criticado é sobre o equilíbrio e assimetria nas relações trabalhistas entre o empregado e o empregador. Importante ressaltar, neste ponto, que o que está no texto da lei não necessariamente se efetiva na prática. Não serão novas regras que irão mudar o fato de que o empregador pode mais e o empregado obedece.

Vale frisar que o artigo 9º da [CLT](#) (Consolidação das Leis do Trabalho) não foi revogado e possui o escopo de tornar nulo qualquer ato do empregador praticado com o objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar a aplicação das leis trabalhistas.

Do mesmo modo, os princípios do Direito do Trabalho não deixarão de ser levados em conta na prática. Com todo o respeito, se elementos previstos nos artigos 2º e 3º da [CLT](#) – como a subordinação, onerosidade, pessoalidade e habitualidade - estiverem presentes em uma relação trabalhista de um empregado considerado autônomo, tenho a certeza de que muitos juízes do trabalho reconhecerão a existência dessa relação.

Sobre esse tema, de fato, houve uma mudança nas últimas décadas do perfil das empresas no mundo pois empresas deixaram de ser grandes linhas de produção tayloristas para diminuir de tamanho e buscarem ter mais velocidade e capacidade de gestão. Muitos gestores não foram convertidos em empregados, mas em pessoas jurídicas sobre as quais a reforma buscou conceder um tratamento diferenciado, os chamados PJs ou MEIs.

Outra situação que podemos observar, entretanto, consiste no princípio da condição mais benéfica ao trabalhador.

A nova legislação, com a ideia do acordado prevalecido sobre o legislado, pode chegar a violar esse princípio ao não permitir que um texto constitucional mais favorável ao trabalhador valha mais que o instrumento coletivo. É uma mudança que justifica a preocupação de colegas e vozes importantes do mundo jurídico.

O que acontece é que toda relação de trabalho necessita de um equilíbrio. Infelizmente, a pretensa superproteção ao empregador da [reforma trabalhista](#) acabou por gerar efetivamente, em muitos momentos, uma total desproteção. E se tornou uma verdadeira armadilha para empresas e empregados.

### **EFD REINF: prepare-se para essa nova fase do SPED**

03/09/2018 – Fonte: Contábeis.com

EFD REINF: prepare-se para essa nova fase do SPED - conheça algumas das principais dúvidas do projeto EFD REINF, que irá impactar grande parte das empresas brasileiras e escritórios de contabilidade.



EFD REINF: prepare-se para essa nova fase do SPED – conheça algumas das principais dúvidas do projeto EFD REINF, que irá impactar grande parte das empresas brasileiras e escritórios de contabilidade.

## **1 – Geral**

### **1.1 – Há uma ordem necessária para envio dos lotes de eventos?**

Sim. O primeiro evento a ser enviado deve sempre ser o R-1000 – Informações do Contribuinte. Para o envio de outros eventos, se houver neles alguma referência a processo judicial ou administrativo, antes deve ser enviado o evento R – 1070-Tabela de Processos Administrativos/Judiciais com as informações do respectivo processo.

### **1.2 – Como será feita a assinatura dos eventos da EFD-Reinf? Pode ser realizada por procurador (exemplo: [contador](#))? São necessários dois certificados para envio?**

É necessário apenas um [certificado digital](#), o qual pode ser de um representante legal do contribuinte, ou de um procurador através da procuração da Receita Federal. Os contribuintes não obrigados à utilização do [certificado digital](#), tais como, o microempreendedor individual – [MEI](#), podem gerar um Código de Acesso no portal da Reinf.

### **1.3 – Como será a forma de confissão em [DCTF](#), e o recolhimento das contribuições previdenciárias e dos demais tributos declarados na EFD-Reinf?**

As contribuições previdenciárias serão apuradas através dos eventos da EFD-Reinf enviados pelo contribuinte, que juntamente com os eventos do [eSocial](#) alimentarão a DCTFweb, a partir da qual será possível ao contribuinte confessar o crédito tributário e emitir as guias para recolhimento ([DARF](#)). Os demais tributos apurados no evento do R-2070 continuarão sendo confessados manualmente na [DCTF](#) antiga e recolhidos na mesma metodologia atual. Progressivamente, todos os tributos administrados pela RFB migrarão para a nova sistemática da DCTFweb, no mesmo formato das contribuições previdenciárias.

### **1.4 – É possível retificar a qualquer momento os eventos da EFD-Reinf?**

Para retificar as informações já prestadas, basta reabrir o movimento da competência do evento para fazer as devidas retificações, e posteriormente fechar o movimento para que o ambiente da EFD-Reinf apure o crédito tributário e o envie para a DCTFweb.

### **1.5 – O fato de estar transmitindo dados do período atual não impacta o envio de retificação de outros períodos?**

O ambiente estará preparado para retificar eventos de períodos anteriores ao mesmo tempo que recebe informações transmitidas do período atual.

### **1.6 – Qual será o prazo para entrada em vigor da EFD-Reinf?**

Em janeiro de 2018, juntamente com o [eSocial](#), para as empresas com faturamento superior a 78 milhões. A lista dos contribuintes obrigados será publicada pela RFB.

### **1.7 – Existem os períodos de reabertura e fechamento, mas não foi identificado em qual registro será feita a abertura.**

A abertura do movimento será feita pelo contribuinte ao enviar o primeiro evento periódico da competência. Para fechar o movimento, o contribuinte transmitirá ao ambiente nacional da EFD-Reinf o evento R-2099 (Fechamento de Eventos Periódicos), o qual fará a apuração das informações prestadas, e enviará o crédito tributário para a DCTFweb.

### **1.8 – Caso uma empresa incorpore outra no meio do mês, como essa situação deve ser apresentada na EFD-Reinf?**

A empresa incorporada deverá enviar a EFD-Reinf com as informações do início do mês até a data da [incorporação](#). E a empresa incorporadora com todas as suas informações do respectivo mês, inclusive as da empresa incorporada no período após a [incorporação](#). Assim, serão duas escriturações Reinf informadas.

### **1.9 – As Obras Civis com matrículas CEI's em andamento na data do início da EFD-Reinf será a base inicial cadastral de Obras de Construção Civil das empresas? Teremos como obter uma relação de Obras em Andamento e suas**

**respectivas matrículas CEI's em nosso nome e/ou em nome de nossos Empreiteiros para um cadastro prévio em nossos sistemas para controle?**

No início serão utilizados os números das matrículas [CEI](#) dentro do [eSocial](#) e EFD-Reinf. Para efetivar o controle e gerenciamento das matrículas [CEI](#) pelas empresas, será disponibilizado um aplicativo pela RFB com a relação das matrículas [CEI](#) de sua para que ele declare quais devem migrar para o CNO.

**10.1.10 – A empresa que tem retenções referente a [folha de pagamento](#) poderá enviar informações separadas, ou seja, em momentos distintos das retenções sobre notas fiscais ?**

Sim. Dessa forma, as retenções sobre as notas fiscais serão informadas na EFD-REINF, enquanto que as retenções referentes à [folha de pagamento](#) deverão ser informadas no [eSocial](#).

**11.1.11 – Sou obrigado a enviar os eventos em lote?**

Não. Os eventos podem ser enviados em lote ou individualmente. Sendo que, excepcionalmente, o evento "R-2099 – Fechamento dos Eventos Periódicos" deverá ser enviado individualmente.

**12.1.12 – Haverá um ambiente Web (gráfico) semelhante ao que existe hoje para o [eSocial](#) do empregador doméstico?**

Sim, está previsto o Portal Web da EFD-REINF nos moldes do empregador doméstico. Todavia, este sistema está previsto para a fase de produção, quando o envio tornar-se obrigatório para os contribuintes. Sendo assim, não está disponível para testes na produção restrita. Os testes na produção restrita devem ser realizados através da via Webservice.

**13.1.13 – A procuração eletrônica para a EFD\_REINF poderá ser utilizada para o ambiente de produção restrita e, também, para o ambiente de produção?**

Sim. A procuração eletrônica valerá para ambos ambientes.

**14.1.14 – Para fazer alteração em uma tabela, deve-se preencher todos os dados (campos) do bloco "alteracao"? Ou somente aqueles que desejo alterá-los?**

Nos eventos de tabela, quando se deseja realizar alteração, deve-se enviar o evento completo – com todos os dados.

**15.1.15 – Os rendimentos pagos e a retenção do IR sobre trabalho assalariado e não assalariado (códigos 0561 e 0588) devem ser informados na EFD-Reinf?**

Não, os rendimentos sobre o trabalho, mesmo sem vínculo empregatício, deverão ser informados no [eSocial](#).

**16.1.16 – Quais os recursos que serão disponibilizados aos contribuintes para envio dos eventos da EFD-REINF? Haverá um programa como os outros módulos do [Sped](#) (fiscal/contribuições) para envio dos arquivos?**

Há duas formas de envio de eventos, a saber:

Arquivo gerado diretamente pelo contribuinte e enviado através de webservices. O próprio sistema utilizado pelo contribuinte em seus sistemas internos pode gerar e transmitir os arquivos e controlar o recebimento do recibo de entrega, sem necessidade de programas intermediários. Essa solução é a recomendada para a maioria dos contribuintes pois possibilita grande automação no processo de envio e controle dos recibos de entrega.

Por outro lado, haverá também um portal web oficial do governo para geração dos arquivos e transmissão, no entanto, a utilização desse portal é recomendada apenas por pequenos contribuintes que não possuam grande volume de informações. Não haverá, portanto, um programa gerador de declaração ou mesmo validador para envio dos eventos para o ambiente nacional da EFD-Reinf ([Sped](#)), tal como em outros módulos do [Sped](#).

**17.1.17 – O prazo de entrega da REINF é dia 15 de cada mês, e quanto ao prazo do recolhimento do imposto, continua sendo o dia 20 de cada mês?**

O prazo de entrega da EDF-REINF é até o dia 15 de cada mês e o prazo para recolhimento até o dia 20. Devendo a empresa observar a legislação em relação a estas datas, considerando feriados e fins de semana.

**18.1.18 – O retorno de todos os eventos será síncrono, isto é, o Serpro receberá o lote de eventos, processará e encaminhará o retorno na mesma conexão?**

O retorno da maioria dos eventos é síncrono, com exceção do evento de fechamento R-2099 que é assíncrono. Para este, será retornado o número do protocolo (no R-5001) e será necessário fazer uma consulta posteriormente informando este número (o protocolo) para saber se o fechamento foi processado com sucesso ou não. Em caso de processamento do fechamento com sucesso, a consulta retornará os totalizadores (R-5011).

### **Receita Federal intensifica esclarecimentos sobre eSocial**

03/09/2018 – Fonte: Contábeis.com

Com objetivo de intensificar informações e esclarecer dúvidas sobre o funcionamento do Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas ([eSocial](#)), a Receita Federal disponibilizou mais uma ferramenta de comunicação, o serviço de 0800.

O canal aceitará ligações a partir de telefones fixos e esclarecerá dúvidas operacionais, relacionadas ao envio, consulta e edição de eventos transmitidos para o [eSocial](#), além da utilização dos módulos Web do [eSocial](#) (Web Empresas, [MEI](#) e Web Doméstico).

No Estado de Mato Grosso do Sul, o sistema impactará aproximadamente 44 mil empresas e será utilizado pelos empregadores para comunicar ao governo federal, de forma unificada, as informações relativas aos trabalhadores, como vínculos, contribuições previdenciárias, [folha de pagamento](#), comunicações de acidente de trabalho, [aviso prévio](#), escriturações fiscais e informações sobre o [FGTS](#).

#### **ESCLARECIMENTOS**

A transmissão eletrônica desses dados simplificará a prestação das informações referentes às obrigações fiscais, previdenciárias e trabalhistas, de forma a reduzir a burocracia para as empresas. A prestação das informações ao [eSocial](#) substituirá o preenchimento e a entrega de formulários e declarações separados a cada ente.

O [eSocial](#) está sendo implantado em várias fases e para muitas empresas já é obrigatório. No caso de micro e pequenas empresas – que são aquelas com faturamento anual de até R\$ 4,8 milhões – e Microempreendedores Individuais ([MEI](#)) - aqueles que possuam empregados - a obrigatoriedade de ingressar no [eSocial](#) terá início em novembro de 2018.

#### **SERVIÇO**

O canal de atendimento da Receita para esclarecimentos sobre o [eSocial](#) é o 0800 730 0888 com horário de funcionamento de segunda à sexta-feira, das 7h às 19h.

### **Receita vai permitir novos parcelamentos de dívidas para empresas no Simples**

03/09/2018 – Fonte: Contábeis.com

A Receita Federal vai permitir que micro e pequenas empresas optantes do Simples possam fazer novos parcelamentos de débitos. A Receita Federal vai permitir que micro e pequenas empresas optantes do Simples possam fazer novos parcelamentos de débitos.

Uma nova resolução do Comitê Gestor do [Simples Nacional](#) (142/18) prevê a possibilidade de negociação de mais de dois parcelamentos anuais.

A mudança foi aprovada neste mês de agosto e publicada no Diário Oficial da União em 24/8, por meio da Resolução 142/18. Entre outros ajustes, ela muda uma resolução anterior (140/18) para incluir uma nova redação na seção que trata do parcelamento de débitos.



“No âmbito de cada órgão concessor, serão admitidos parcelamentos de débitos no âmbito do [Simples Nacional](#) constantes de parcelamento em curso ou que tenha sido rescindido, podendo ser incluídos novos débitos, concedendo-se novo prazo observado o limite de que trata o inciso I do art. 46.” Esse limite prevê que o prazo máximo será de até 60 parcelas mensais e sucessivas.

Como explica a Receita Federal, atualmente é possível fazer até dois parcelamentos por contribuinte, desde que haja o pagamento mínimo de 10% do total da dívida no primeiro e de 20% a partir do segundo parcelamento. A partir da mudança, poderão ser feitos mais do que dois parcelamentos, desde que respeitados esses mínimos de 10% ou 20% do total da dívida.

Vale lembrar que, temporariamente, a resolução 140/18 do Comitê Gestor do [Simples Nacional](#) suspende o segundo parcelamento anual até 31/12 deste 2018. Ou seja, até o ano que vem a Receita só pode aceitar um parcelamento por ano, mas sem a cobrança dos pagamentos mínimos. Ou seja, a mudança que amplia essa possibilidade só terá efeito prático a partir de 2019.

### **Governo entende que não há motivo para greve, diz Marun sobre caminhoneiros**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 02-09-2018)

#### **Ministro afirmou que o 'diálogo entre o governo e os caminhoneiros é permanente'**

O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, afirmou neste domingo (2) que o governo do presidente Michel Temer entende que "não existem motivos para um novo movimento grevista" dos caminhoneiros e que "acredita que o bom senso prevalecerá".

"O governo federal cumpriu todos os compromissos assumidos quando do encerramento do movimento dos caminhoneiros de maio", disse à **Folha** no início da noite, quando questionado sobre o que a gestão pretende fazer para evitar uma nova paralisação das categorias.

O ministro também disse que o "diálogo entre o governo e os caminhoneiros é permanente". "Por tudo isto, mesmo acompanhando a situação, o governo entende que não existem motivos para um novo movimento grevista e acredita que o bom senso prevalecerá", disse.

No final de semana, uma nota assinada pelo União dos Caminhoneiros do Brasil afirmava que haveria uma greve após o feriado. O comunicado foi uma iniciativa isolada de um dos membros do grupo de Whatsapp, de acordo com o caminhoneiro Salvador Edimilson Carneiro, que administra o grupo de Facebook União dos Caminhoneiros do Brasil.

Porém, tanto Carneiro como outras lideranças dos protestos de maio -- como Gilson Baitaca e Wallace Landim (Chorão)- confirmam a disposição da categoria em discutir

uma nova manifestação. Os caminhoneiros também afirmam estarem organizando um ato dia 12 de setembro em frente ao prédio da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) para exigir fiscalização e o cumprimento das leis aprovadas em junho.

Algumas destas medidas foram questionadas na Justiça por setores da nossa economia que não concordam com elas. "Temos a convicção de que quando o STF se manifestar, o fará em reconhecimento à constitucionalidade das medidas adotadas", afirmou Marun.

A assessoria do Palácio do Planalto informou que o assunto não foi tratado pelo presidente, em cuja agenda não constaram compromissos oficiais neste final de semana.

## **Regras que as Micro e Pequenas empresas devem respeitar para evitar o desenquadramento no Simples Nacional**

03/09/2018 – Fonte: Contábeis.com

### **Regras que as Micro e Pequenas empresas devem respeitar para evitar o desenquadramento no Simples Nacional**

O cenário de negócios atual está muito competitivo, a economia digital vem crescendo com dinamismo e velocidade, novos modelos de negócios são desenvolvidos, assim como novos produtos e serviços, e em meio a todo esse cenário de constantes mudanças



O cenário de negócios atual está muito competitivo, a economia digital vem crescendo com dinamismo e velocidade, novos modelos de negócios são desenvolvidos, assim como novos produtos e serviços, e em meio a todo esse cenário de constantes mudanças, as micro e pequenas empresas precisam superar barreiras para crescer, a começar por conhecer e respeitar as diversas regras que regem o regime tributário do Simples Nacional, que é o regime mais utilizado por essas empresas de pequeno porte.

Ser uma empresa do Simples Nacional pode parecer mais simples que os outros modelos tributários, mas na realidade este regime tem diversas regras que precisam ser seguidas ou a empresa será desenquadrada.

As microempresas e empresas de pequeno porte enquadradas no Simples Nacional devem prestar muita atenção nos critérios abaixo, que não abrangem todos os motivos de desenquadramento, e sim somente os mais comuns:

**Pendências:** As micro e pequenas empresas não podem ter pendências tributárias, a empresa em caso de valores não recolhidos no DAS deverá optar pelo parcelamento de 60 meses do Simples Nacional, ou algum parcelamento extraordinário, caso esteja vigente e com prazo de adesão aberto. Nos termos da Lei Complementar 123/06, débitos do Simples Nacional também são motivos de desenquadramento. Mas os débitos tributários devem ser parcelados antes de ocorrer o desenquadramento, isso é muito importante.

**Questões societárias:** Diferentemente de outros regimes, o Simples Nacional tem mais regras em relação à formação da empresa para fins de enquadramento. Por exemplo

existe atividades que são vedadas ao Simples Nacional, como factorings e cooperativas (exceto de consumo). Também não poderá participar do capital de uma empresa do Simples uma pessoa jurídica (não é o caso do investidor anjo).

Segundo a Lei Complementar 123/06 em seu artigo 3º § 4, também é vedada que na empresa tenha-se um sócio que seja administrador ou equiparado em outra empresa com fins lucrativos e que nesta a receita ultrapasse o limite de faturamento do Simples Nacional, sendo ela ou não do Simples Nacional.

Faturamento: As microempresas e empresas de pequeno porte também precisam tomar cuidado para não ultrapassar o limite anual de faturamento de 4.8 milhões e nem os limites estaduais de 1.8 a 3.6 milhões dependendo do estado.

As microempresas e empresas de pequeno porte têm muitas condições estabelecidas na Lei complementar 123/06 para seguir e evitar o seu desenquadramento.

Por: Carla Lidiane Müller Bacharel em Ciências Contábeis, cursando MBA em Direito Tributário. Trabalha na SCI Sistemas Contábeis como Analista de Negócios e é articulista do Blog Contabilidade na TV desde 2016.

### **Governo entende que não há motivo para greve, diz Marun sobre caminhoneiros**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 02-09-2018)

#### ***Ministro afirmou que o 'diálogo entre o governo e os caminhoneiros é permanente'***

O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, afirmou neste domingo (2) que o governo do presidente Michel Temer entende que "não existem motivos para um novo movimento grevista" dos caminhoneiros e que "acredita que o bom senso prevalecerá".

"O governo federal cumpriu todos os compromissos assumidos quando do encerramento do movimento dos caminhoneiros de maio", disse à **Folha** no início da noite, quando questionado sobre o que a gestão pretende fazer para evitar uma nova paralisação das categorias.

O ministro também disse que o "diálogo entre o governo e os caminhoneiros é permanente". "Por tudo isto, mesmo acompanhando a situação, o governo entende que não existem motivos para um novo movimento grevista e acredita que o bom senso prevalecerá", disse.

No final de semana, uma nota assinada pelo União dos Caminhoneiros do Brasil afirmava que haveria uma greve após o feriado. O comunicado foi uma iniciativa isolada de um dos membros do grupo de Whatsapp, de acordo com o caminhoneiro Salvador Edimilson Carneiro, que administra o grupo de Facebook União dos Caminhoneiros do Brasil.

Porém, tanto Carneiro como outras lideranças dos protestos de maio -- como Gilson Baitaca e Wallace Landim (Chorão) - confirmam a disposição da categoria em discutir uma nova manifestação. Os caminhoneiros também afirmam estarem organizando um ato dia 12 de setembro em frente ao prédio da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) para exigir fiscalização e o cumprimento das leis aprovadas em junho.

Algumas destas medidas foram questionadas na Justiça por setores da nossa economia que não concordam com elas. "Temos a convicção de que quando o STF se manifestar, o fará em reconhecimento à constitucionalidade das medidas adotadas", afirmou Marun.

A assessoria do Palácio do Planalto informou que o assunto não foi tratado pelo presidente, em cuja agenda não constaram compromissos oficiais neste final de semana.

### **Três meses depois da greve dos caminhoneiros ainda persiste a insatisfação**

03/09/2018 – Fonte: Gazeta do Povo (publicado em 02-09-2018)

Fretes aumentam até 160%, consumidores veem aumento nos preços, empresas adiam planos e motoristas veem poucos ganhos em decorrência do movimento que parou o país por dez dias

Três meses após o fim da greve dos caminhoneiros, os brasileiros ainda pagam a conta do movimento que parou o País por 11 dias e interrompeu a recuperação da economia.

Os fretes aumentaram até 160% para alguns produtos; a inflação subiu 1,62 ponto porcentual de maio para cá; e até os motoristas, que fizeram inúmeras exigências para liberar as estradas, continuam insatisfeitos. O resultado é uma redução de até R\$ 48 bilhões no Produto Interno Bruto (PIB) deste ano e uma ruptura na confiança – que vinha se recuperando lentamente.

A alta de apenas 0,2% na economia no segundo trimestre do ano, divulgada na sexta-feira, é um retrato desse cenário de deterioração pós-greve. Na avaliação de economistas, os reflexos deverão aparecer também no terceiro trimestre, que continuará em ritmo mais lento.

"O principal prejuízo foi a quebra de confiança do empresariado, que resultou na paralisação de investimentos", afirmaram os economistas da consultoria 4E Bruno Lavieri e Giulia Coelho.

O economista do Santander Rodolfo Margato explicou que o aumento das incertezas provocadas pela greve levou as empresas a um comportamento de maior precaução, o que resulta numa menor geração de empregos. "Há uns cinco meses, os dados do mercado de trabalho ficaram frustrantes. As incertezas do segundo trimestre intensificaram esse processo."

Em maio, para colocar fim à greve, o governo firmou um acordo com os caminhoneiros que incluiu uma mudança na cobrança do pedágio, a criação de uma tabela de frete e um subsídio de R\$ 9,5 bilhões para reduzir em R\$ 0,46 o preço do diesel. Nessa última medida, parte dos ganhos serão corroídos pelo aumento promovido pela Petrobrás na semana passada.

"Apesar do subsídio do governo (para dar o desconto no preço do óleo), o preço vai aumentar", afirmou o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires.

A maior polêmica, no entanto, ainda é a tabela de frete. Segundo o presidente da Associação Nacional dos Usuários dos Transportes de Carga (Anut), Luis Henrique Teixeira Baldez, as mudanças promovidas pelo governo desorganizaram e trouxeram insegurança para as empresas.

A tabela é limitada em termos de mercadorias e tipo de caminhões, diz ele. "Ninguém sabe como aplicar a tabela porque são tantas variáveis que precisaria de umas 50 tabelas."

Ele afirma que algumas empresas aguardam a decisão do STF (Superior Tribunal Federal) para decidir que rumo tomar. Outras estão tentando comprar ou alugar caminhões para fazer o próprio frete. A Cargill, por exemplo, estuda comprar mil caminhões para evitar a alta do frete e a dependência de empresas de transporte



terceirizado. Em nota, a companhia disse que "o ambiente de contratação de frete continua marcado por incertezas".

Ainda neste domingo (2), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) confirmou, por meio de sua assessoria de imprensa, que promoverá ajustes na tabela de preços mínimos de frete, em função da alta mais recente do diesel. A expectativa é de que estes ajustes sejam anunciados dentro de poucos dias.

Aumento

Representantes do setor produtivo têm reclamado que o preço do frete explodiu em alguns segmentos. Baldez afirma que o transporte de sal do Rio Grande do Norte – responsável por 95% da produção nacional - subiu 160% para Brasília e 110% para São Paulo. Segundo ele, os produtores de arroz do Rio Grande do Sul também sentiram o efeito da tabela com aumentos de até 40%.

Entre os produtores do agronegócio, as incertezas em torno do preço do frete têm dificultado a realização de vendas em contratos futuros. "As empresas não estão conseguindo fechar contratos porque as tradings não sabem quanto será o frete no futuro", diz o superintendente técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária no Brasil (CNA), Bruno Lucchi. Por causa dessa situação, o setor conseguiu fazer apenas 20% do volume de contratos do mesmo período do ano passado.

Apesar de parte do setor produtivo garantir que o preço do frete subiu, caminhoneiros dizem que muitas empresas não cumprem a tabela. O motorista Marco Antônio Ferreira conta que, entre seus colegas, é comum a reclamação de que o preço continua inalterado. Ele trabalha com batatas, cujo preço do transporte é fixado por sacos, e recebe entre R\$ 5,50 e R\$ 6 por unidade. "É o preço normal, de todos os anos."

O gerente executivo da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Pablo Cesário, afirma que os efeitos do tabelamento do frete ainda não foram todos sentidos. "Haverá mais e chegará à população nos próximos meses."

Planos adiados

Segundo executivos, ao elevar custos e chamar a atenção para os riscos de instabilidade no país, a paralisação fortaleceu a tendência de postergação de decisões de consumo e investimento. Os efeitos negativos desse impacto têm sido sentidos na produção de alguns setores, como o automobilístico, o que afeta a demanda por insumos, como o aço.

"Tivemos um crescimento expressivo na produção de veículos no Brasil no primeiro semestre. Mas, para o segundo, os baixos níveis de confiança do consumidor, principalmente após a greve dos caminhoneiros, devem impactar produção do setor", diz Gustavo Werneck, principal executivo da Gerdau.

Para Luis Fernando Martinez, diretor-executivo da CSN, o cenário de baixa confiança na recuperação tem relação com as dúvidas sobre a eleição. "Esse ambiente caótico e desorganizado traz incerteza, que leva à postergação de qualquer decisão mais importante que você pode tomar na sua vida, tanto pessoal quanto empresarial", diz.

"O Brasil ter ficado de joelhos por causa da greve dos caminhoneiros foi um fator de desestabilização muito forte", diz Robson Campos, diretor-executivo financeiro e de novos negócios da Camargo Corrêa Infra. Ele afirma que esse episódio afetou a confiança na retomada e fez com que a disposição de empresários para novos investimentos em infraestrutura --importante motor do crescimento, que dava sinais de tímida melhoria-- entrasse de novo em "modo de espera".

Embora a produção no país tenha voltado a crescer após a paralisação, empresários sentem efeitos negativos permanentes, como a elevação nos preços de fretes, resultado do tabelamento negociado entre governo e caminhoneiros.

'Melhorou um lado, piorou outro'

O pátio da Ceagesp (Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo) - onde diariamente centenas de veículos estacionam para descarregar alimentos que abastecem a capital paulista, mas que ficou completamente vazio durante a greve - é hoje cenário de reclamações e insatisfações de caminhoneiros. Todos que circulam por ali dizem que "nada mudou" desde a paralisação.

Apesar de admitirem que o diesel está mais barato, afirmam serem poucas as empresas que pagam o frete de acordo com a tabela definida após o movimento. É unânime a opinião de que a greve deveria ter durado mais uns dias, pois teriam conseguido mais avanços. Nem todos acreditam, porém, que a paralisação tenha valido a pena.

"Fiquei nove dias parado em Marabá (PA). Não tinha banheiro. Dormíamos num estádio abandonado e os fazendeiros traziam comida pra gente. (A greve) não valeu a pena. Melhorou de um lado, mas piorou do outro", diz o caminhoneiro Nilson Ferreira Gomes, de 38 anos - 15 deles dirigindo.

O paulistano costuma sair de Jundiá para levar peças para a Hidrelétrica Belo Monte, no Pará. Na volta, para em Lagoa da Confusão (TO) para carregar o caminhão de melancias e entregá-las no Ceagesp, em São Paulo.

São nove dias de viagem que lhe rendem R\$ 12,5 mil brutos. Antes da greve, eram R\$ 12,1 mil. "É muito pequena a diferença. Queria menos imposto ou um plano de saúde", diz.

O caminhoneiro Reginaldo de França Barros, de 61 anos, transporta cerâmica e coco. Diz que continua recebendo R\$ 4 mil para uma viagem de ida e volta, mas gasta R\$ 1,9 mil de combustível e pedágio - antes da greve, eram R\$ 2,2 mil.

Também precisa pagar as parcelas mensais do caminhão, de R\$ 4,2 mil. "Tenho feito quatro dessas viagens por mês, precisaria de seis, mas não tem carga."

O representante do Comando Nacional do Transporte (CNT), Ivar Luiz Schmidt, entende que a redução do diesel e do pedágio são grandes conquistas dos caminhoneiros e fazem diferença no bolso, mas afirma não haver efetividade da tabela do frete mínimo.

"É um sonho que não se realizou. A ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) não tem efetivo para fiscalizar o setor."

Na semana passada, o líder dos caminhoneiros Wallace Landim, conhecido como Chorão, ameaçou entrar na Justiça para obrigar a agência a fiscalizar o cumprimento da tabela de frete. "O caminhoneiro não tem condição de enfrentar as empresas sozinho; se ele denunciar, elas não dão mais frete para ele."

O presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, André Nasser, diz que seu setor está pagando o "preço de mercado" aos caminhoneiros, o que significa R\$ 15 a menos por tonelada de grão na comparação com o valor tabelado. "A tabela é ilegal."

Como ainda restam 29 milhões de toneladas de soja e milho para serem exportados neste ano, o setor deverá economizar R\$ 435 milhões ao não pagar o valor tabelado. A constitucionalidade da tabela do frete está em discussão no Supremo Tribunal Federal. Procurada, a ANTT disse estar realizando consulta pública para regulamentar a tabela. "

## **Entidades de caminhoneiros descartam nova greve mas consumidor faz fila em postos**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 02-09-2018)

Neste fim de semana, uma nota distribuída por uma entidade de caminhoneiros convocando, por rede social e aplicativos de celular, uma nova greve para o dia 9 causou apreensão.

A convocação, feita pela União dos Caminhoneiros do Brasil (UDC), não foi reconhecida por outras entidades representativas dos caminhoneiros, como a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) – a principal liderança da greve de maio – e sindicatos de diversas regiões do País.

No entanto, o temor de um novo período de desabastecimento provocou filas em postos de gasolina em algumas regiões. Foram registradas longas filas de carros em Belo Horizonte (MG) e Recife (PE) neste domingo.

Em meio aos crescentes rumores de uma nova paralisação, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informou que vai ajustar a tabela de preços mínimos de frete, por causa da alta recente de 13% no preço do diesel nas refinarias. Nesta segunda-feira, 3, técnicos da agência se reúnem com o ministro do Transportes, Valter Casimiro Silveira, para definir a calibragem do reajuste.

O tabelamento do frete rodoviário foi um dos pedidos dos caminhoneiros atendidos pelo governo Michel Temer para pôr fim, em maio deste ano, à paralisação da categoria que durou 11 dias e provocou grave crise de abastecimento no País.

Uma lei sancionada em 8 de agosto estabelece que uma nova tabela de preços deve ser publicada toda vez que o diesel variar mais do que 10%. A expectativa é de que os ajustes sejam anunciados em poucos dias.

Caminhoneiros também reclamam que a ANTT precisa fiscalizar a aplicação da tabela por parte dos contratantes, o que não estaria ocorrendo em várias partes do País. A ANTT argumenta, no entanto, que precisa de uma regulamentação específica para poder fiscalizar os preços cobrados no transporte de cargas – algo que nunca foi feito no Brasil.

Isso demanda discussões com todos os envolvidos e abertura de consulta pública, cujo prazo pode chegar a 60 dias. Na prática, a fiscalização não começará imediatamente.

Um dos principais líderes da greve dos caminhoneiros realizada em maio, Wallace Landim, conhecido como Chorão, descartou a possibilidade de nova paralisação da categoria nesta semana, rebatendo rumores que circularam no fim de semana.

Chorão disse que a próxima manifestação da categoria está convocada para o dia 12 de setembro, quando os caminhoneiros devem fazer um protesto em frente à ANTT em Brasília, para cobrar fiscalização para o cumprimento do tabelamento de frete.

Já o presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens no Estado do Pará (Sindicam-PA), Eurico Tadeu Ribeiro dos Santos, afirmou que “oportunistas” estão usando o nome da categoria.

Segundo ele, não há neste momento perspectiva de greve semelhante à ocorrida em maio. “O governo fez a parte dele, criou todas as condições, criou a tabela do frete”, afirmou. “Tem gente usando a categoria para se promover.”

## **Entenda a crise dos caminhoneiros**

03/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 02-09-2018)

### ***Combustível em alta e falta de fiscalização de novo piso dos fretes provocam insatisfação***

Insatisfeitas com o preço dos combustíveis e a queda de faturamento dos caminhoneiros, algumas entidades voltaram a falar em paralisação neste começo de setembro.

Entenda o que está na origem dessa crise e daquela que parou as estradas entre maio e junho deste ano.

#### **Vai haver nova paralisação de caminhoneiros?**

Não é possível afirmar que vai haver paralisação.

Neste sábado (1º), a UDC (União dos Caminhoneiros do Brasil), uma das entidades que reúnem transportadores no país, publicou nota afirmando que faria mobilização após o feriado da Independência (dia 7 de setembro), por tempo indeterminado.

O setor, porém, não tem lideranças centralizadas. São mais de 500 mil transportadores no país, dos quais quase 400 mil são caminhoneiros autônomos e cerca de 300, cooperativas.

O uso das redes sociais descentraliza a comunicação e as decisões. Em 2016, 66% dos caminhoneiros usavam internet pelos smartphones, segundo os dados mais recentes, da CNT, mas a penetração cresceu desde então.

#### **Há outras entidades falando em greve?**

Gilson Baitaca, líder do Movimento dos Transportadores de Grãos, do Mato Grosso, falou em "risco de novas paralisações" se a ANTT não se posicionar até o dia 7 ou 8 de setembro sobre a nova tabela de fretes, que, segundo ele, não está sendo cumprida.

A Abcam, entidade que reúne os motoristas autônomos, afirmou neste sábado (1º) que é totalmente contrária a novas manifestações e que pretende se reunir com o governo para discutir a crise do setor.

Na sexta e no sábado, circularam em aplicativos de trocas de mensagens áudios, cuja autenticidade não foi comprovada, convocando para novas paralisações.

Um complicador é que não há linha direta entre caminhoneiros autônomos e seus "representantes".

Os primeiros acordos, feitos durante a paralisação de maio, foram assinados pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo (Fetrabens) e outros sindicatos. A Abcam abandonou as reuniões.

Apesar das reuniões das entidades com o governo e das assinaturas, motoristas se disseram não representados, e o movimento só foi encerrado vários dias depois.

#### **O que levou às novas reclamações?**

Entidades dizem que o governo não cumpriu o prometido em relação ao preço do diesel. O governo anunciara redução de R\$ 0,46 por litro nas bombas de combustível —R\$ 0,30 de subsídio mais R\$ 0,16 de cortes de impostos. Entre a primeira semana de greve, em maio, e a semana passada, a queda foi de R\$ 0,41 por litro, segundo dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis).

Caminhoneiros reclamam também de que as empresas não estão pagando o frete mínimo estabelecido por lei editada após a paralisação de 11 dias entre maio e junho do ano passado.

Outra queixa é a de que falta de fiscalização nas estradas pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

### **O que aconteceu com o preço do diesel?**

Na sexta-feira (31), o combustível teve reajuste de 13%, por causa da alta do dólar, entre outros.

O reajuste varia por região: será maior na região Centro-Oeste (14,4%) e menor na Sudeste (10,5%).

Pelos próximos 30 dias, o preço médio do diesel vendido pela Petrobras sobe para a R\$ 2,2964 por litro, apenas R\$ 0,0752 abaixo do recorde atingido no dia 23 de maio, ainda no início dos protestos dos caminhoneiros.

Segundo a Petrobras, o aumento nas bombas deve ficar em 7%.

Alta acima de 10% no preço do combustível deveria levar a revisão dos pisos estabelecidos para os fretes pela nova lei, aprovada após a paralisação de 11 dias em maio deste ano.

### **O governo pode segurar o preço do combustível?**

O Ministério de Minas e Energia negou nesta sexta (31) a possibilidade de aumento do subsídio.

Segundo o órgão, já foram colocados R\$ 9,5 bilhões no programa de subvenção e não há recursos para elevar esse gasto.

### **O que diz a nova lei sobre os fretes?**

A lei sancionada no começo de agosto institui valores mínimos de fretes rodoviários praticados no Brasil.

O presidente Michel Temer vetou o artigo que anistiava multas de trânsito e sanções judiciais aplicadas aos caminhoneiros durante a paralisação da categoria, em maio e junho.

A lei é criticada pelos clientes das transportadoras e pelas grandes empresas do setor, que reclamam de ineficiência e alta de custos.

Em junho, a Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR), que representa as empresas transportadoras, entrou no STF (Supremo Tribunal Federal) com uma ação para suspender os efeitos do tabelamento de preços de fretes rodoviários.

A Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA) também entrou com um pedido no STF contra a tabela.

### **Quais as raízes da crise dos caminhoneiros?**

Por causa da recessão, o volume de carga (principalmente da indústria e do comércio) caiu, prejudicando as contas dos 2,6 milhões de caminhoneiros —374 mil autônomos, segundo a CNT (confederação do setor).

Os caminhões brasileiros trafegam com 61% de sua capacidade, e 39% das viagens são de veículos vazios, mostrou pesquisa da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) feita em 2014.

Programa de incentivo à compra de veículos aumentou muito o número de caminhões nas estradas, elevando a oferta de transporte e reduzindo os preços.

Caminhoneiros também se queixam dos fretes "de retorno". Cientes de que muitos caminhoneiros precisam voltar para a região Sudeste, empresas oferecem valores muito baixos por esse trecho da viagem.

Para especialistas em transporte rodoviários, há também desequilíbrios estruturais no setor, como a ineficiência no uso do combustível e a falta de incentivo em transporte multimodal.

### **Por que a paralisação de caminhoneiros afeta rapidamente o país?**

No Brasil, 90% do transporte de passageiros e 60% do transporte de cargas é feito por rodovias, de acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Há cerca de 400 mil caminhoneiros autônomos no país, responsáveis pelo transporte de 40% das cargas. As empresas, cerca de 100 mil, transportam cerca de 60%.

Manifestantes também têm feito bloqueios em pontos estratégicos, como a saída de refinarias da Petrobras e a entrada do porto de Santos, em SP, dificultando ainda mais o escoamento das mercadorias.

A greve provocou desabastecimento e fez a inflação dobrar em maio.

### **ANTT confirma que vai ajustar tabela do frete após alta do diesel**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 02-09-2018)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) confirmou hoje, 02/09, ao **Broadcast**, por meio de sua assessoria de imprensa, que promoverá ajustes na tabela de preços mínimos de frete, em função da alta mais recente do diesel. A expectativa é de que estes ajustes sejam anunciados dentro de poucos dias.

Pela Lei nº 13.703, que instituiu o preço mínimo para o transporte rodoviário de cargas, sempre que o diesel subir mais de 10%, a tabela de frete, estabelecida na Resolução nº 5.820 da ANTT, deverá ser ajustada. Na última sexta-feira, dia 31, a Petrobras anunciou a elevação do preço de referência para o diesel em 13%.

A ANTT informou que, em função disso, promoverá ajustes na resolução que trata da tabela do frete, conforme a previsão legal. No início desta semana, já deve ocorrer reunião entre a agência e o Ministério dos Transportes para tratar do assunto. A lei não estabelece prazo para que os ajustes sejam feitos, mas a ANTT estima que o processo leve poucos dias. A intenção é promover as mudanças no menor prazo possível.

Desde sexta-feira, 31/08, a temperatura aumentou nas redes sociais, na esteira da alta do preço do diesel. Caminhoneiros também reclamam que a ANTT precisa fiscalizar a aplicação da tabela por parte dos contratantes, o que não estaria ocorrendo em várias partes do País.

A ANTT argumenta, no entanto, que precisa de uma regulamentação específica para poder fiscalizar os preços cobrados no transporte de cargas – algo que nunca foi feito no Brasil. Isso demanda discussões com todos os envolvidos e abertura de consulta pública, cujo prazo pode chegar a 60 dias. Na prática, a fiscalização não começará imediatamente.

No sábado, 1, uma nota atribuída a uma suposta associação de caminhoneiros circulou por redes sociais e por aplicativos de mensagens, convocando uma paralisação para depois do feriado de 7 de Setembro.

O **Broadcast** entrou em contato com entidades como a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) e com sindicatos de caminhoneiros de diferentes regiões do País. A avaliação das entidades é de que, por enquanto, não existe "clima" para nova greve e a nota que circulou no sábado não possui representatividade na categoria.

### Com diesel mais caro, tabela de frete pode ser modificada

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 01-09-2018)

O aumento de 13% no preço do diesel nas refinarias, anunciado ontem (31), e seu reflexo nas bombas trouxeram um novo ingrediente à já complicada disputa em torno dos preços mínimos do frete rodoviário. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) analisa se precisará ou não reajustar a tabela que já está em vigor.

A Lei 13.703, sancionada no último dia 8 de agosto, diz que uma nova tabela de preços deve ser publicada toda vez que o diesel variar mais do que 10%.

O tabelamento do frete rodoviário foi um dos pedidos dos caminhoneiros atendidos pelo governo Michel Temer para por fim à paralisação da categoria. O setor produtivo calcula que a política do preço mínimo elevou em 12% o custo de transporte na indústria e em 119% o transporte da soja do Mato Grosso para o porto de Santos (SP).

"A ANTT deve publicar nova tabela considerando esse aumento", disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer. Ele explicou que basta a ANTT pegar os novos preços do diesel publicados pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) e corrigir a tabela.

"Estamos de olho no aumento do combustível", disse o autônomo Wallace Landim, o "Chorão", num vídeo distribuído a suas bases. Ele acrescentou que está "tranquilo" porque a lei tem um "gatilho" pelo qual, em caso de aumento acima de 10%, a tabela é reajustada.

Essa mesma lei, porém, tem outras previsões que tornam a questão mais complicada do que parece.

"A ANTT não pode revisar um ponto específico sem revisar o resto", disse o presidente da Associação Brasileira da Indústria de Óleos Vegetais (Abiove), André Nassar. Ele diz, por exemplo, que ela fala em reajustes semestrais e fixa datas para que isso ocorra: 20 de janeiro e 20 de julho. A lei ainda determina que a elaboração da tabela seja feita com participação social. Se for feita uma revisão pontual de valores, isso terá sido descumprido.

No acordo que encerrou a paralisação dos caminhoneiros, no final de maio, foi editada uma Medida Provisória (MP), a 832, que estabelecia uma política de preços para o frete. Essa MP mandava a ANTT publicar uma resolução com a tabela no prazo de cinco dias. Assim foi feito.

A MP 832 tramitou pelo Congresso e foi convertida na Lei 13.703. A lei manda a ANTT elaborar uma tabela de preços de frete rodoviário num processo com participação social.

A agência iniciou esse trabalho e já consultou os interessados. Mas ainda não concluiu a nova tabela. Esse processo ainda levará 90 dias. O reajuste do diesel embaralhou esse quadro.

O acordo que encerrou a paralisação também criou uma política para o diesel. Pelo acordo, o litro ficaria com preço estável até o final de julho. Foi dado um desconto de R\$ 0,46 por litro. Agora, o preço passa a mudar mensalmente, mas o desconto será preservado até dezembro.

## **Energia e combustíveis justificam desaceleração do IPC-S, diz FGV**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A desaceleração do Índice de Preços ao Consumidor – Semanal (IPC-S) da terceira quadrissemana de agosto para a última medição do mês (de 0,10% para 0,07%) foi sustentada principalmente pelo arrefecimento dos preços no grupo Habitação (de 0,49% para 0,25%). O movimento refletiu a influência do item tarifa de eletricidade residencial, que passou de 0,94% para deflação de 0,75%.

Ainda, pesaram sobre o desempenho do indicador as quedas nos preços dos grupos Transportes (-0,15% para -0,35%) e Comunicação (0,17% para -0,13%), beneficiados pelo comportamento da gasolina (-0,53% para -1,31%) e da tarifa de telefone móvel (-0,19% para -0,53%), respectivamente.

Entre os itens de maior influência negativa sobre os preços estão: etanol (de -4,19% para -4,83%); gasolina (de -0,53% para -1,31%); tarifa de eletricidade residencial (de 0,94% para -0,75%); cebola (de -30,73% para -24,48%) e batata-inglesa (de -18,56% para -15,49%).

Já entre os grupos que registraram acréscimo, Alimentação, de -0,09% para 0,06%, foi influenciado pelo item hortaliças e legumes (-8,89% para -6,94%). Ainda contribuíram para a alta do IPC-S os grupos Educação, Leitura e Recreação (-0,17% para 0,15%), Saúde e Cuidados Pessoais (0,29% para 0,39%), Despesas Diversas (0,44% para 0,68%) e Vestuário (-0,49% para -0,47%). Nestas classes de despesa, houve impulso dos itens passagem aérea (-13,53% para 1,18%), medicamentos em geral (0,08% para 0,29%), cigarros (1,44% para 2,10%) e vestido e saia (-2,28% para -1,44%).

O item de maior contribuição positiva foi a taxa de água e esgoto residencial, que passou de 1,14% na terceira quadrissemana para 1,60% na quarta quadrissemana, seguido por planos e seguros de saúde, cuja variação de preços repetiu a taxa da quadrissemana anterior, em 0,64%. Ainda figuram entre os itens de maior influência cigarros (1,44% para 2,10%), refeições em bares e restaurantes (0,26% para 0,37%) e alimentos preparados e congelados de aves (3,85% para 4,46%).

## **Projeção do IPCA 2018 atualizada nos últimos 5 dias úteis passa para 4,18%**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A projeção mediana para o IPCA 2018 atualizada com base nos últimos 5 dias úteis passou de 4,16% para 4,18%, conforme o Relatório de Mercado Focus. Houve 34 respostas para esta projeção no período. Há um mês, o percentual calculado estava em 4,11%.

No caso de 2019, a projeção do IPCA dos últimos 5 dias úteis passou de 4,10% para 4,05%. Há um mês, estava em 4,10%.

As projeções do IPCA que consideram apenas os últimos 5 dias úteis são uma das novidades do novo formato do Focus.

As estimativas gerais do IPCA, que seguem fazendo parte do Focus, levam em conta os últimos 30 dias. Conforme o BC, a intenção de divulgar projeções com base nos últimos dias úteis tem como objetivo mostrar um retrato mais tempestivo do indicador de inflação.



## **Preço médio da gasolina nas refinarias é mantido em R\$ 2,17 nesta terça**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A Petrobras anunciou que o preço médio do litro da gasolina A sem tributo nas refinarias será mantido amanhã em R\$ 2,1704 – máxima histórica da era de reajustes diários iniciada em 3 de julho do ano passado.

A recente escalada de preços, que já supera valores atingidos durante a greve dos caminhoneiros, teve início no último dia 23, quando a gasolina voltou a ser negociada acima de R\$ 2.

O preço do diesel, que seguia congelado desde 1º de junho, permanece em R\$ 2,2964, após o reajuste de 13% anunciado na sexta-feira. O valor será mantido até 29 de setembro.

## **Focus: Selic no fim de 2018 permanece em 6,50% ao ano e no fim de 2019, em 8,00%**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

Os economistas do mercado financeiro mantiveram suas projeções para a Selic (a taxa básica de juros) para o fim de 2018 e de 2019. O Relatório de Mercado Focus trouxe hoje que a mediana das previsões para a Selic este ano seguiu em 6,50% ao ano. Há um mês, estava no mesmo patamar. Já a projeção para a Selic em 2019 permaneceu em 8,00% ao ano, igual ao verificado há quatro semanas.

No caso de 2020, a projeção para a Selic seguiu em 8,00% e, para 2021, também permaneceu em 8,00%. Há um mês, os percentuais projetados eram de 8,00% para ambos os anos.

No início de agosto, o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC anunciou a manutenção, pela terceira vez consecutiva, da Selic (a taxa básica de juros) em 6,50% ao ano.

Em sua decisão, o Copom afirmou que os indicadores recentes da atividade econômica “refletem os efeitos da paralisação no setor de cargas, mas há evidências de recuperação subsequente”.

A instituição também reconheceu que a inflação de junho, de 1,26%, refletiu a greve dos caminhoneiros e “outros ajustes de preços relativos”. No entanto, pontuou que os “dados recentes corroboram a visão de que esses efeitos devem ser temporários”.

Para o grupo dos analistas consultados que mais acertam as projeções (Top 5) de médio prazo, a mediana da taxa básica em 2018 seguiu em 6,50% ao ano, igual ao verificado um mês antes.

No caso de 2019, a projeção do Top 5 para a Selic seguiu em 7,75%, ante 7,63% de quatro semanas atrás. No caso de 2020, permaneceu em 8,50% e, para 2021, também em 8,50%. Há um mês, estavam em 8,50% para 2020 e 2021.

## **Revolução dos ônibus elétricos chega à Europa**

03/09/2018 – Fonte: Tribuna PR(publicado em 02-09-2018)

A fabricante chinesa de ônibus elétricos BYD, que há sete anos era motivo de piada nos eventos do setor automotivo na Europa, está prestes a inaugurar sua segunda fábrica no continente. Além de uma unidade de produção na Hungria, terá uma fábrica na França. Maior fabricante de veículos elétricos da China, a companhia tem entre seus sócios, desde 2008, o megainvestidor Warren Buffett.

O desembarque da BYD (Build Your Dreams) na Europa reforça uma nova tendência que, rapidamente, está transformando os sistemas urbanos de transporte diante de cidades ávidas por reduzir o trânsito, cortar as emissões de CO<sup>2</sup>, suprimir gastos públicos e ainda depender cada vez menos dos barris de petróleo.

A BYD não é a única do setor a se interessar pela Europa. A Yutong também anunciou a criação de uma sociedade com a francesa Dietrich Carebus.

O interesse chinês pela Europa não ocorre por acaso e faz parte de uma estratégia global de liderança em um novo modelo de transporte.

Em Pequim, o segmento de ônibus elétrico se transformou em uma prioridade industrial para o governo, que passou a dar subsídios de até 40% para empresas que optem por substituir seus velhos modelos a diesel pela nova tecnologia. Assim, a China espera se inserir num novo mercado em posição de líder incontestável.

Dos 120 mil ônibus elétricos vendidos no mundo em 2017, 95% circulam na China. Agora, essas empresas querem expandir e colocam o continente europeu como uma de suas prioridades.

Na Europa, o transporte representa 27% das emissões de CO<sup>2</sup> e a meta do Acordo de Paris é de que, até 2050, essas emissões sejam reduzidas em 90%. Mas a venda de carros elétricos ainda é pequena. Em 2017, por exemplo, apenas 250 mil unidades chegaram às ruas europeias, ante mais de 19 milhões de novos carros vendidos no mesmo ano.

No que se refere aos veículos privados, a meta europeia é ainda tímida, com o objetivo de chegar a 5% da frota do continente sendo elétrica ou híbrida até 2021. Na China, a meta é chegar ao fim deste ano com 4% da frota operando de forma elétrica.

As autoridades europeias viram no sistema urbano de transporte uma maneira de acelerar a introdução da nova tecnologia. Dos 725 mil ônibus que hoje circulam pelo continente, 2,5 mil são elétricos. Em Londres, o prefeito Sadiq Khan declarou que, a partir deste ano, nenhum veículo a diesel seria comprado e que, até 2020, todos os tradicionais ônibus vermelhos de dois andares da cidade seriam híbridos.

Pelo continente europeu, cidades como Genebra, Oslo e Amsterdã também seguem na mesma direção. No ano passado, 13 grandes cidades mundiais se comprometeram a comprar exclusivamente ônibus elétricos até 2025.

### **À frente**

E, nesse novo mercado, a China quer garantir sua liderança. Hoje, a cada cinco semanas, 9,5 mil ônibus elétricos novos começam a circular pelas cidades chinesas – o equivalente à frota total da Londres. São 300 mil ônibus elétricos circulando hoje na China. Em Paris, os primeiros veículos com essa tecnologia devem chegar só em 2020. Atualmente, 17% do transporte público urbano da China é movido a eletricidade, em comparação a menos de 2% na Europa.

Shenzhen é considerada como o maior exemplo desse desenvolvimento, depois que completou a eletrificação de toda a frota de 16 mil ônibus no fim de 2017. Para permitir que isso pudesse ocorrer, a prefeitura local instalou 32 operadores de energia, 166 estações de recarregamento e mais 1,8 mil pontos de eletricidade de curta duração. Até 2020, serão 8,2 mil pontos, capazes de atender a 24 mil veículos.

### **Mais veículos, menos petróleo**

Um levantamento feito pela agência 'Bloomberg' apontou que o incremento da frota de ônibus elétricos tem afetado a demanda mundial por petróleo. A cada mil veículos colocados nas ruas, a demanda diária por petróleo cai em 500 barris. Em 2018, o

número de barris de petróleo excedente poderia aumentar em 37%, atingindo um total de 279 mil. Só com os ônibus chineses, esse total seria de 233 mil.

Os números ainda estão distantes dos 95 milhões de barris de petróleo produzidos no mundo diariamente. Mas já são equivalentes a todo o consumo da Grécia e a tendência é de que esse volume aumente de forma exponencial, uma vez que as cidades europeias estão ampliando suas frotas de ônibus elétricos.

Dados da União Europeia apontam que o mercado global para o ônibus elétrico deve registrar uma alta de 33% ao ano, entre 2018 e 2025. Só na China, as estimativas apontam para 200 mil unidades vendidas só em 2020.

### **Frota brasileira**

O Brasil caminha lentamente para a eletrificação da frota de ônibus, mas há chances de que, nos próximos anos, a presença desse tipo de veículo aumente pelo menos na cidade de São Paulo. A nova licitação de ônibus urbanos, ainda a ser aprovada, estabelece que, num prazo de dez anos, a frota em circulação reduza as emissões atuais de CO<sup>2</sup> em 50% e chegue a zero em 20 anos.

A norma não impõe a tecnologia a ser adotada, portanto podem ser usados veículos híbridos (que rodam com eletricidade e diesel), gás natural ou os 100% elétricos, entre outras alternativas. A frota atual, quase toda movida a diesel, é de 14,4 mil ônibus.

O diretor da montadora chinesa BYD, Adalbeto Maluf, afirma que só veículos elétricos serão capazes de cumprir a meta de emissão zero. O grupo chinês tem uma fábrica em Campinas (SP) que produz ônibus elétricos e deve vender este ano cerca de 80 a 100 unidades. A capacidade atual da fábrica é de 300 unidades/ano.

O País tem no máximo 300 veículos de transporte urbano movidos a eletricidade, dos quais 200 são trólebus produzidos há vários anos pela Eletra, de São Bernardo do Campo (SP). Esse tipo de veículo depende de rede de energia – que é transferida ao veículo por duas hastes instaladas no teto.

A Eletra também produz modelos convencionais, mas apenas duas unidades estão rodando em testes, um deles no câmpus da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), abastecido com energia solar. Outro está na frota da empresa Metra Transportes, em São Paulo.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus também estuda a produção futura de ônibus elétricos. Em 2020, a empresa iniciará a produção comercial de caminhões elétricos em sua fábrica de Resende (RJ).

### **Os carros autônomos vão salvar sua vida", diz uri levine, fundador do Waze**

03/09/2018 – Fonte: PEGN (publicado em 02-09-2018)



Uri Levine, fundador do aplicativo Waze

Uri Levine não foge de uma boa briga. O empreendedor israelense, criador do aplicativo de mobilidade Waze, ataca a indústria automobilística, questiona os gigantes da tecnologia e exige que o poder público resolva a questão do transporte nas cidades. Levine esteve no Brasil nesta semana para uma palestra no Latam Retail Show, evento de três dias que discutiu as tendências do varejo no Expo Center Norte, em São Paulo.

Depois de sua palestra sobre empreendedorismo, ele bateu um papo exclusivo com a reportagem de PEGN. Na conversa, conta o que fez com o dinheiro da venda do Waze (adquirido pelo Google por US\$ 1,3 bilhão em 2013) e discute o futuro da mobilidade no mundo.

### **O que você fez com o bilhão que recebeu no Google.**

Investi tudo em startups. Eu acredito que minha missão é solucionar grandes problemas da sociedade e gerar impacto. O Waze lidava com congestionamentos.

O Moovit ajuda os cidadãos a superar as deficiências no transporte público; a Feex faz com que você entenda as tarifas cobradas pelos bancos; a Engie quer acabar com as dificuldades na hora de consertar o carro. Quer dizer, toda vez que vou no mecânico, eu me sinto um completo idiota, porque não entendo nada do que ele está falando.

Então criei uma plataforma que permite conectar o celular se ao computador do carro. E daí você faz o seu próprio diagnóstico, antes de levar para o mecânico. E tem ainda é FairFly, que auxilia as pessoas a conseguirem passagens aéreas mais baratas. Há um tema comum a todas essas startups: elas colocam o poder na mão do consumidor.

É essa a ideia. A maioria dos problemas no mundo dos negócios está ligada às dificuldades dos consumidores. Se eu puder ajudá-los a se sentirem mais poderosos, se puder ajudá-los a economizar tempo, reduzir custos, e melhorar sua vida de maneira geral, vou ficar feliz com isso. É o que eu gosto de fazer.

### **Nos últimos dois anos, você veio várias vezes ao Brasil. De onde vem essa conexão com o país?**

O Brasil tem um mercado incrível. Além de ser enorme, há muitos problemas urgentes para serem resolvidos. Não é a toa que muitas das minhas startups, como Moovit e Engie, já estão no caminho para se tornarem bem-sucedidas. Sem falar no Waze, que tem no país seu segundo mercado, depois dos Estados Unidos.

### **Por que acha que o app faz tanto sucesso aqui?**

Porque é impossível dirigir em São Paulo sem o Waze (risos). Eu acredito que demos uma grande contribuição à economia do país, não apenas porque as pessoas economizam tempo, mas porque agora os empresários conseguem chegar na hora em suas reuniões de negócios.

Recentemente, você disse que as maiores mudanças tecnológicas ainda estão por vir.

### **Como isso vai afetar o mundo dos negócios?**

A velocidade com que as inovações acontecem está crescendo. Se der uma olhada em tudo que aconteceu na última década, ficará espantada. O iPhone tem dez anos. O Waze e o Uber têm menos de dez anos.

Então são companhias que não estavam aqui dez anos atrás e hoje criam um impacto enorme nas nossas vidas. Como a velocidade das mudanças aumentou, isso irá se acentuar na próxima década.

É muito provável que coisas que valorizamos hoje vão desaparecer e ser substituídas por algo completamente diferente. Não teremos mais iPhones e Androids, e sim algo totalmente novo. Não sabemos o que é. Se eu soubesse, estaria fabricando agora!

### **Por que você diz que, entre Google, Facebook e Amazon, só duas irão sobreviver?**

Porque é verdade. Das dez maiores companhias de tecnologia hoje, só cinco vão sobreviver. Mas não sabemos quais serão. Adoraria ter essa informação.

## **Como você vê o futuro da mobilidade?**

Essa é uma questão essencial. Se você prestar atenção nas economias mais avançadas, verá que as demandas principais são as mesmas: comunicação ágil, logística eficiente, facilidade para fazer transações financeiras, mobilidade. As três primeiras estão avançando rapidamente, enquanto a mobilidade está indo para trás.

Veja bem: há mais congestionamentos hoje do que havia dez anos atrás. Então, é claro que precisamos encontrar soluções urgentes para a questão da mobilidade. O maior problema hoje é a proporção entre número de passageiros e veículos. Uma única pessoa, dentro de um carro, ocupa um espaço enorme, e é isso que gera os engarrafamentos. Nos EUA, a proporção é de 1,1 passageiros por veículo.

Se reduzirmos esse número, eliminamos os congestionamentos. A maneira de fazer isso é criar sistemas de transporte públicos muito melhores do que temos hoje. Esse é o futuro da mobilidade. Por isso criei a Moovit. E há, claro, a questão dos carros autônomos, que também vão colaborar muito para melhorar a mobilidade nas cidades. Mas ainda não chegamos lá.

## **Quanto tempo vai demorar para podermos colocar uma pessoa cega em um carro autônomo e ter certeza de que vai ficar tudo bem?**

Os carros autônomos serão muito mais confiáveis do que os dirigidos por motoristas. Ainda não são, mas vão ser.

Carros autônomos não mandam mensagens quando estão dirigindo, não bebem antes de dirigir, não tomam drogas e pegam a estrada. Quantas mortes são causadas por acidentes de trânsito hoje no Brasil por ano? Posso te garantir que haverá muito menos acidentes com veículos autônomos.

## **Se os carros autônomos são a solução para as mortes no trânsito, porque seu desenvolvimento é tão lento? Quantas pessoas mais terão que morrer até termos um modelo pronto para rodar?**

Ainda vai demorar dez anos para que não tenhamos mais motoristas nas ruas. Uma das razões para a demora é econômica. Há muito dinheiro envolvido e muitas companhias estão tentando evitar esse progresso.

A indústria automobilística já percebeu que vai vender muito menos carros quando estes forem autônomos. E essa é uma indústria poderosa em muitos países. Então devemos nos perguntar: a quem interessa tornar esse processo mais lento? Outra razão para o atraso é tecnológica.

Ainda não temos uma solução completa. Um dos maiores desafios para os fabricantes é que as pessoas dirigem de maneiras diferentes. Então, o que me deixa confortável no carro não é a mesma coisa que deixa outra pessoa confortável.

Um exemplo: se o carro autônomo enxergar um espaço entre dois veículos bem estreito, mas onde é possível passar, ele vai avançar, possivelmente em alta velocidade. Mas isso pode matar o passageiro do coração. Então vai levar muito tempo para descobrir os parâmetros do que é ou não confortável para todos os passageiros.

## **Existe uma questão ética que preocupa muita gente. Como os carros autônomos serão capazes de tomar decisões? Se um acidente for inevitável, quem ele vai salvar - o motorista, o passageiro, ou o pedestre?**

Eu sei que muitas pessoas se preocupam com esse tipo de coisa. Mas essa não é a pergunta que eles deveriam estar fazendo. Como os seres humanos tomam essas decisões hoje?

A verdade é que eles não decidem. Tudo acontece muito rápido, não dá tempo de pensar. O que acontece é que os seres humanos seguem seus instintos, que podem estar certos ou errados. Se você fizer um teste e colocar mil motoristas na mesma

situação de perigo, eles vão tomar diversas decisões diferentes. E, se repetir o teste, vão tomar outras. É tudo muito aleatório. No caso do carro autônomo, o princípio básico é que ele será capaz de se antecipar e evitar o acidente. Então essas decisões não serão necessárias. Toda a questão é irrelevante. O importante é que os acidentes – e conseqüentemente, as mortes – vão diminuir muito.

**Que conselho daria aos empreendedores brasileiros?**

A coisa mais importante que diria é: não tenha medo de falhar, cometa seus erros rapidamente, e apaixone-se pelo problema, não pela solução.