



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a Medida Provisória Nº 833, de 2018, que *"Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	001
Deputado Federal Rogério Rosso (PSD/DF)	002
Deputado Federal Bohn Gass (PT/RS)	003
Senador Lasier Martins (PSD/RS)	004
Deputada Federal Carmen Zanotto (PPS/SC)	005
Deputada Federal Flávia Morais (PDT/GO)	006
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	007
Senador Wellington Fagundes (PR/MT)	008
Deputado Federal Júlio Cesar (PSD/PI)	009
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	010; 011; 012

TOTAL DE EMENDAS: 12

DESPACHO: Encaminhe-se à Comissão Mista da Medida Provisória nº 833, de 2018





Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:
29/05/2018Proposição:
MEDIDA PROVISÓRIA N° 833, DE 2018Autor:
Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS

Nº do Prontuário

 Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte inciso XV ao art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, e dê-se ao **caput** do art. 8º-A a seguinte redação:

“Art. 8º

XV - as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0;

.....” (NR)

“Art. 8º-A A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º desta Lei será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas referidas nos incisos VI, IX, X, XI e XV do **caput** do referido artigo e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 6309.00, 64.01 a 64.06 e 87.02, exceto 8702.90.10, que contribuirão à alíquota de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09, 0210.1, 0210.99.00, 1601.00.00, 1602.3, 1602.4, 03.03 e 03.04, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O PLC 52/2018, originário do PL 8456/2017, já aprovado na Câmara dos Deputados e enviado ao Senado Federal, altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, para excluir da desoneração da folha de pagamento 28 dos 56 setores da economia contemplados, entre eles, são excluídas empresas essenciais para o



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:
29/05/2018

Proposição:
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

Autor:
Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS

Nº do Prontuário

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

funcionamento da cadeia de transporte de carga brasileiro, como as de **transporte ferroviário de carga**.

Segundo a proposta – originalmente enviada pelo Governo ao Congresso – empresas dos setores reonerados voltariam a contribuir com a previdência, após cumprida a chamada “noventena”, com a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento, deixando de contribuir sob o regime alternativo, com alíquota específica sobre a receita bruta. Os demais 28 setores seriam reonerados em 2021.

O texto aprovado trouxe, contudo, novidades, inseridas durante as discussões no plenário da Câmara: propõe que PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre a comercialização do óleo diesel sejam zerados até 31 de dezembro de 2018, sendo esta uma medida que ajudaria a pôr fim à “greve dos caminhoneiros”, estabelecida em diversos estados do país desde a segunda-feira, 21 de maio, em protesto aos recentes aumentos dos combustíveis. Além disso, o texto em trâmite no Senado mantém, até 2020, dentre o rol de empresas desoneradas, que poderão contribuir em 1,5% sobre o valor da receita bruta, as **empresas de transporte rodoviário de cargas** (classe 4930-2 da CNAE 2.0) e as **empresas de transporte aéreo de carga** (classe 5120-0 da CNAE 2.0), dentre outras.

Vale ainda dizer que a mobilização do Executivo e do Legislativo em torno da greve resultou em propostas e termos negociais – discutidos em diversas reuniões com transportadores autônomos, entidades representativas dos caminhoneiros, entre outros – assim como na edição de três medidas provisórias: a **Medida Provisória nº 831, de 27 de maio de 2018**, que determina que a “*Conab contratará transporte rodoviário*



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:
29/05/2018

Proposição:
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

Autor:
Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS

Nº do Prontuário

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

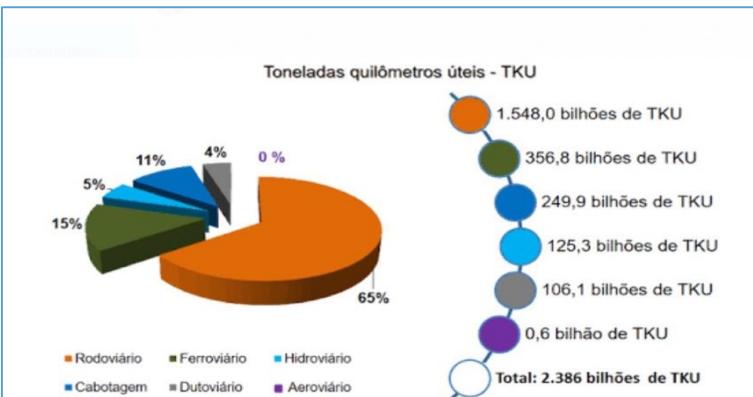
Inciso:

Alínea:

Pág.

de cargas com dispensa do procedimento licitatório para até trinta por cento da demanda anual de frete da Companhia”; a Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, que “institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas”, assim como a Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018, que “altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”, esta última que ora se propõe emendar.

Por mais que se possa justificar a racionalidade do conjunto de medidas, é inevitável que elas tragam séria preocupação ao setor **de transporte ferroviário de carga**. Já há algum tempo o País busca promover uma matriz de transporte nacional mais equilibrada, alterando-se o quadro atual sobre a participação de cada modo no transporte de carga do país:



Fonte: EPL, 2017.



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:
29/05/2018

Proposição:
MEDIDA PROVISÓRIA N° 833, DE 2018

Autor:
Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS

Nº do Prontuário

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

Essas medidas todas, se tomadas sem levar em consideração suas externalidades negativas em outros setores ou sem virem acompanhadas de balanceamentos e harmonizações simplesmente vão agravar ainda mais o cenário.

Esta emenda que se propõe à última das MPs acima lista (a MP 833/2018) busca defender justamente a prolatada revisão na matriz de transportes do país. Por tudo isso, esta emenda, a um só tempo, representa medida de equidade e incentivo à logística nacional, conferindo tratamento uniforme a outro elo da cadeia logística, especificamente de transporte, além de evitar um desbalanceamento entre os diferentes modais de transporte, que pode exacerbar o desequilíbrio que marca a infraestrutura nacional. Estimular e criar as condições necessárias para uma maior participação do modal ferroviário é um grande desafio para o Brasil e realoca-lo novamente na desoneração da Lei nº 12.546, de 2011, apresenta-se como proposta para balancear o fomento a um ciclo vicioso, que seria inevitavelmente realizado pela recente alteração da referida Lei e agravado com outras medidas de incentivo exclusivos ao transporte rodoviário, o que poderia significar vantagens para tal setor, mas com reflexos negativos na cadeia produtiva nacional e para a população brasileira.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 29 de maio de 2018.

Assinatura:



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:
29/05/2018

Proposição:
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

Autor:
Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS

Nº do Prontuário

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



CONGRESSO NACIONAL

MPV 833
ETIQUETA
00002

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 833/2018.			
autor Dep. Rogério Rosso – PSD/DF			Nº do prontuário	
1 Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. (X) aditiva	5. () Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se à Medida Provisória nº 833/2018, onde couber, a seguinte redação:

“Art. XX. O art. 1º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, passa vigorar acrescida dos seguintes parágrafos:

Art. 1º

.....
§ 5º A comercialização de etanol combustível somente poderá ser efetuada pelo fornecedor após seu cadastramento na ANP; e

§ 6º A ANP estabelecerá os termos e as condições para a comercialização entre os agentes produtores de etanol hidratado combustível diretamente com postos revendedores.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda tem como objetivo permitir a comercialização direta entre os produtores de Etanol e os revendedores de combustíveis (postos de combustíveis).

Cabe destacar que esta emenda não inviabiliza a atuação das distribuidoras, mas tão somente concede às usinas a possibilidade de venda direta aos postos de combustíveis sempre que tal opção se mostrar mais vantajosa e econômica, beneficiando diretamente o consumidor.

Por fim, considerando que os veículos *flex* representam hoje cerca de 90% da frota nacional de veículos, esperamos que tal medida possa contribuir significativamente para atenuar os efeitos da alta recente dos preços dos combustíveis

e promover o aumento da produção e do consumo de etanol combustível com benefícios diretos na geração de empregos, no preço dos combustíveis e na conservação do meio ambiente.

PARLAMENTAR

Dep. Rogério Rosso
PSD/DF

ETIQUETA



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, de 2018

Autor

Elvino Bohn Gass

**Partido
PT**

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta artigo à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

"Art1º.....

"Art. 45-A. Nas concessões em que as rodovias públicas são o objeto, a cobrança de pedágio pela utilização da via não se aplicará aos condutores que tenham residência permanente ou exerçam atividades profissionais no mesmo Município onde funcione a praça para a arrecadação dessa tarifa.

§ 1º O disposto no caput abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas

§ 2º. Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput

JUSTIFICAÇÃO

A cobrança de pedágio nas rodovias exploradas diretamente pelo Poder Público ou pela iniciativa privada, sob regime de concessão, deve ser pautada também pela racionalidade, e não apenas pela exclusiva necessidade de cobrir os custos com a manutenção da via. A cobrança de pedágio para pessoas que moram e trabalham no mesmo Município em que se assentam os postos de arrecadação dessa tarifa constitui uma ação inaceitável, porque impõe custos altíssimos a esses cidadãos para fazer face às suas necessidades básicas de deslocamento diário. Não podemos esquecer que esses cidadãos nem sempre têm a opção de circular por vias alternativas municipais, sendo obrigados a usar a via com pedágio, para

circular dentro do próprio Município. O custo com o pagamento obrigatório dessa tarifa pode acabar lhes restringindo o direito de ir e vir, e também limitar o desenvolvimento de suas funções e atividades, com repercussão danosa para suas condições socioeconômicas.

PARLAMENTAR

Deputado Elvino Bohn Gass



**MPV 833
00004**

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

EMENDA N° – CMMPV
(à MPV nº 833, de 27 de maio 2018)

Incluam-se os seguintes §§ 6º e 7º ao art. 17 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, nos termos da Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018:

“Art. 17.

§ 6º A isenção de que trata este artigo, quando incidente em rodovia estadual, distrital ou municipal, será aplicável quando:

I – não acarretar perda de receita para o ente federativo respectivo, no caso de administração direta da rodovia;

II – não exigir reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em desfavor do ente federativo respectivo, no caso de rodovia concedida; ou

III – houver compensação financeira da União ao ente federativo respectivo pela perda de receita decorrente dos incisos I ou II.

§ 7º Será vedado o aumento do pedágio para os demais usuários da rodovia para compensar a isenção de que trata este artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 833/2018 amplia para todas as rodovias do País, e não mais apenas para as rodovias federais, a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos mantidos suspensos em veículos de transporte de cargas vazios. O propósito é estabelecer uma política uniforme de cobrança de pedágio em todas as vias do território nacional, independentemente de jurisdição federal, estadual ou municipal.

Embora seja medida de justiça com os caminhoneiros brasileiros, aliás com a qual concordamos, é preciso atentar para o reequilíbrio econômico-financeiro dos valores que os Estados e Municípios perderão com essa isenção imposta unilateralmente pela União, sem ter havido antes uma ampla negociação com os entes federativos.

Concordamos que os caminhoneiros devam ter a justa isenção pelo trânsito de seus veículos vazios de carga e com os eixos suspensos, conforme tem sido amplamente debatido nos últimos dias no País. Preocupa-nos apenas a questão das finanças estaduais, tão vulneráveis que se encontram nos atuais tempos de restrição orçamentária, inclusive pela ausência do equacionamento



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

da questão da compensação federal pelas perdas que a Lei Kandir impõem aos Estados, compensação cuja regulamentação, inclusive, está pendente há mais de uma década.

Ademais, é preciso pensar também na sociedade brasileira como um todo, que já paga pesados tributos em todas as situações de seu cotidiano. Dve-se evitar que os demais cidadãos sejam sobre carregados por aumentos de pedágios a título de compensação das perdas que as concessionárias venham a ter com a isenção dos caminhões. Se, por um lado, é preciso fazer justiça aos caminhoneiros, por outro, não se deve jogar o fardo de suportar tal medida diretamente sobre os demais brasileiros.

Ante o exposto, propomos aos nobres Pares a aprovação da presente emenda.

Sala das Reuniões,

Senador Lasier Martins
(PSD-RS)



**MPV 833
00005**

CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833 DE 2018

EMENDA ADITIVA

Inclua-se na Medida Provisória, onde couber, a seguinte redação:

Art. Os veículos oficiais utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações, bem como do Corpo Diplomático, são isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias federais, estaduais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 1º Consideram-se como oficiais os veículos próprios ou contratados de prestadores de serviço utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas conforme estabelecidas nas legislações federal estadual, municipal e do Distrito Federal vigentes.

§ 2º Aplica-se a isenção referida no *caput* deste art. aos veículos de transporte de escolares licenciados a realizar esse serviço e as ambulâncias de propriedade de pessoa jurídica de direito privado, devidamente caracterizadas para emergência médica.

§3º A Agencia Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, estabelecerá em regulamento os procedimentos necessários à isenção do pagamento da tarifa de pedágio junto ao órgão ou concessionária responsável pela administração da via.

JUSTIFICATIVA

A Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, estabeleceu por meio da Resolução nº 3.916, de 18 de outubro de 2012, a isenção do pagamento da tarifa de pedágio a veículos oficiais utilizados pela administração pública.

Com base no Decreto nº 94.002, de 4 de fevereiro de 1987, que “*Dispõe sobre a concessão de obra pública, para construção, conservação e exploração de rodovias e obras rodoviárias federais, e dá outras providências.*”, a ANTT enfatiza, que essa isenção não gera direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

A Emenda traz essa isenção, que já é aplicada por instrumento de Resolução da Agencia Reguladora, à força de imposição da Lei e a segurança jurídica necessária ao seu cumprimento, estendendo sua aplicação as rodovias de todo o país, assim como fez-se no texto principal da MVP em relação ao eixo suspenso dos veículos de carga que transitam vazios.



CONGRESSO NACIONAL

Mais ainda, tratamos de assegurar o livre trânsito de ambulâncias e escolares por se tratar de transportes essenciais ao desenvolvimento socioeconômico, a vida humana, ao futuro de uma nação.

Por essas razões, solicitamos o apoio dos nobres Parlamentares a presente Emenda.

Sala das Sessões, em de maio de 2018.

**Deputada Carmen Zanotto
PPS SC**



CONGRESSO NACIONAL

MPV 833

00006 ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, de 2018

AUTOR

Dep. Flávia Morais

Nº PRONTUÁRIO

TIPO
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Inclua-se o seguinte artigo ao texto da Medida Provisória 833, de 27 de maio de 2018:

“Art. O inciso V da Lei 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º

.....

V – garantir a autossuficiência na produção e fornecimento de derivados de petróleo;

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A dependência externa de derivados de petróleo amplia a exposição dos consumidores e das empresas brasileiras ao risco externo e à variação cambial. Nesse sentido, buscar a autossuficiência é imprescindível ao melhor interesse nacional.

Assim, considerando a importância dessa medida, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Assinatura

Dep. Flávia Morais

Brasília, de maio de 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018, o seguinte artigo:

“Art. X. Os arts. 8º e 8º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passam a vigorar com as seguintes redações:

‘Art. 8º

XV - as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0;

.....’ (NR)

‘Art. 8º-A A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º desta Lei será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas referidas nos incisos VI, IX, X, XI e XV do caput do referido artigo e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 6309.00, 64.01 a 64.06 e 87.02, exceto 8702.90.10, que contribuirão à alíquota de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09, 0210.1, 0210.99.00, 1601.00.00, 1602.3, 1602.4, 03.03 e 03.04, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).’ (NR)’

JUSTIFICAÇÃO

O PLC 52/2018, originário do PL 8456/2017, já aprovado na Câmara dos Deputados e enviado ao Senado Federal, altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, para excluir da desoneração da folha de pagamento 28 dos 56 setores da economia contemplados, entre eles, são excluídas empresas essenciais para o funcionamento da cadeia de transporte de carga brasileiro, como as de **transporte ferroviário de carga**.

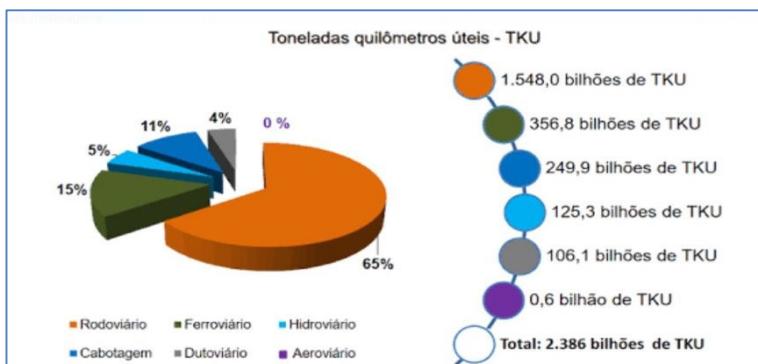
Segundo a proposta – originalmente enviada pelo Governo ao Congresso – empresas dos setores reonerados voltariam a contribuir com a previdência, após cumprida a chamada “noventena”, com a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento, deixando de contribuir sob o regime alternativo, com alíquota específica sobre a receita bruta. Os demais 28 setores seriam reonerados em 2021.

O texto aprovado trouxe, contudo, novidades, inseridas durante as discussões no plenário da Câmara: propõe que PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre a comercialização do óleo diesel sejam zerados até 31 de dezembro de 2018, sendo esta uma medida que ajudaria a pôr fim à “greve dos caminhoneiros”, estabelecida em diversos estados do país desde a segunda-feira, 21 de maio, em protesto aos recentes aumentos dos combustíveis. Além disso, o texto em trâmite no Senado mantém, até 2020, dentre o rol de empresas desoneradas, que poderão contribuir em 1,5% sobre o valor da receita bruta, as **empresas de transporte rodoviário de cargas** (classe 4930-2 da CNAE 2.0).

Vale ainda dizer que a mobilização do Executivo e do Legislativo em torno da greve resultou em propostas e termos negociais – discutidos em diversas reuniões com transportadores autônomos, entidades representativas dos caminhoneiros, entre outros – assim como na edição de três medidas provisórias: a **Medida Provisória nº 831, de 27 de maio de 2018**, que determina que a “*Conab contratará transporte rodoviário de cargas com dispensa do procedimento licitatório para até trinta por cento da demanda anual de frete da Companhia*”; a **Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018**, que “*institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas*”,

assim como a **Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018**, que “altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”, esta última que ora se propõe emendar.

Por mais que se possa justificar a racionalidade do conjunto de medidas, é inevitável que elas tragam séria preocupação ao setor **de transporte ferroviário de carga**. Já há algum tempo o País busca promover uma matriz de transporte nacional mais equilibrada, alterando-se o quadro atual sobre a participação de cada modo no transporte de carga do país:



Fonte: EPL, 2017.

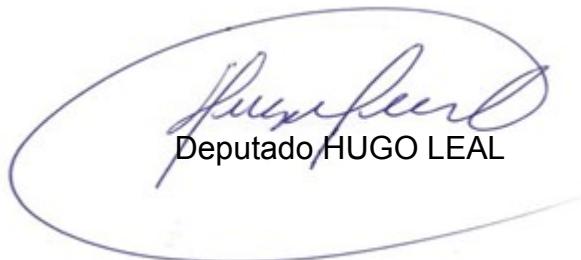
Essas medidas todas, se tomadas sem levar em consideração suas externalidades negativas em outros setores ou sem virem acompanhadas de balanceamentos e harmonizações, simplesmente vão agravar ainda mais o cenário.

Esta emenda que se propõe à última das MPs acima lista (a MP 833/2018) busca defender justamente a prolatada revisão na matriz de transportes do país. Por tudo isso, esta emenda, a um só tempo, representa medida de equidade e incentivo à logística nacional, conferindo tratamento uniforme a outro elo da cadeia logística, especificamente de transporte, além de evitar um desbalanceamento entre os diferentes modais de transporte, que pode exacerbar o desequilíbrio que marca a infraestrutura nacional. Estimular e criar as condições necessárias para uma maior participação do modal ferroviário é um grande desafio para o Brasil e realocá-lo novamente na desoneração da Lei nº 12.546, de 2011, apresenta-se como proposta para

balancear o fomento a um ciclo vicioso, que seria inevitavelmente realizado pela recente alteração da referida Lei e agravado com outras medidas de incentivo exclusivos ao transporte rodoviário, o que poderia significar vantagens para tal setor, mas com reflexos negativos na cadeia produtiva nacional e para a população brasileira.

Ciente do relevante valor social da proposta, conto com o apoio de meus ilustres pares do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 2018.



The image shows a handwritten signature in blue ink, enclosed within a light blue oval border. Below the signature, the name "Deputado HUGO LEAL" is printed in a black, sans-serif font.



EMENDA Nº

(à Medida Provisória nº 833/2018)

Acrescente-se à MP nº 833, de 27/05/2018, o seguinte art. 2º,
renumerando-se o atual para o art. 3º:

Art. 2º A Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar
com a seguinte redação:

“Art. 8º

XV - as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0;

XVI - as empresas de gestão de portos e terminais arrendados e autorizados, as empresas que realizam operações portuárias, de carga, descarga e armazenagem em instalações portuárias, enquadradas nas classes 5212-5, 5231-1, incluindo todas suas subclasse, da CNAE 2.0;

XVII – as empresas de transporte marítimo de carga e de passageiros, na navegação de cabotagem e na navegação de longo curso;

XVIII - as empresas de navegação de apoio marítimo e de apoio portuário, enquadradas nas classes, 5030-1/01 e 5030-1/02 da CNAE 2.0;

.....” (NR)

“Art. 8º-A A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º desta Lei será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas referidas nos incisos VI, IX, X, XI, XV, XVI, XVII e XVIII do caput do referido artigo e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 6309.00, 64.01 a 64.06 e 87.02, exceto 8702.90.10, que contribuirão à alíquota de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09,



0210.1, 0210.99.00, 1601.00.00, 1602.3, 1602.4, 03.03 e 03.04, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Foi sancionada a Lei nº 13.670, de 30 de maio de 2018, que altera a Lei nº 12.546, de 2011, deixando fora do regime de desoneração da folha de pagamento empresas essenciais para o funcionamento da cadeia de transporte de carga brasileiro, como as de transporte ferroviário de carga, as empresas de gestão de portos e terminais arrendados e autorizados, além daquelas que realizam operações portuárias e de carga, descarga e armazenagem em instalações portuárias brasileiras e das empresas de transporte de cargas de cabotagem e as empresas de navegação de apoio marítimo e portuário.

Na proposta original do Governo, empresas dos setores reonerados voltariam a contribuir com a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento, deixando de contribuir sob o regime alternativo, com alíquota específica sobre a receita bruta. O texto aprovado trouxe, contudo, novidades, como a manutenção, até 2020, dentre o rol de empresas desoneradas, as empresas de transporte rodoviário de cargas. A mobilização do Executivo e do Legislativo no contexto da “greve dos caminhoneiros” resultou em propostas e na edição de três medidas provisórias: as Medidas Provisórias nº 831, 832 e 833, todas de 27 de maio de 2018. Esta última a que ora se propõe emendar.

Por mais que se possa justificar a racionalidade das medidas, é inevitável que elas tragam preocupação às empresas de transporte ferroviário de carga, bem como as empresas de gestão de portos e terminais arrendados e autorizados, as empresas que realizam operações portuárias, de carga, descarga e armazenagem e as empresas de transporte de cargas de cabotagem e as empresas de navegação de apoio marítimo e portuário.

Esta emenda representa medida de equidade e incentivo à logística nacional, conferindo tratamento uniforme aos elos da cadeia logística de transporte, além de evitar um desbalanceamento entre os diferentes modais.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

Estimular e criar as condições necessárias para todos os modais de transporte é um grande desafio para o Brasil e a desoneração da Lei nº 12.546, de 2011 apresenta-se como uma ferramenta apta a isto, desde que os benefícios atinjam, equanimemente, as empresas responsáveis por cada uma das etapas desta cadeia. Esta é a correção que aqui se propõe.

Sala das Sessões,

Senador **WELLINGTON FAGUNDES**



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

EMENDA Nº
MPV 833 / _____
00009

DATA
4/06/2018

MEDIDA PROVISÓRIA N° 833, DE 2018

TIPO

1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [x] ADITIVA

AUTOR
DEPUTADO JÚLIO CÉSAR

PARTIDO
PSD

UF
PI

PÁGINA

Art. 1º Inclua-se na Medida Provisória 833 de 2018 o seguinte dispositivo, como artigo 2º, renumerando o atual artigo 2º

Art 2º Até 31 de dezembro de 2018, ficam reduzidas a 0 (zero):

- I - As alíquotas de que tratam o inciso I e II do caput do art. 23 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004
- II- As alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput do art. 4º e os incisos I e II do caput do art. 5º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998; e
- III – As alíquotas de que tratam os incisos I e II do art. 5º da Lei nº. 10.336, de 19 dezembro de 2001.

Justificação

Diante da dificuldade financeira vivida no país, conjuntamente com a demanda gerada a partir dos pleitos dos caminhoneiros e da população, faz-se necessária a redução das alíquotas referente à Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico - CIDE e à Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - PIS/PASEP, incidentes sobre os combustíveis. Uma medida urgente e necessária para redução do preço do diesel, da gasolina, do gás e do etanol.

04/06/2018
DATA

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018			
Autor	Paulo Pimenta – PT/RS		Nº do Prontuário	
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Incluam-se na MP nº 833/2018, onde couberem, os seguintes artigos:

Art. X1. A política de formação de preços aplicada pela Petrobras para gasolina, diesel e GLP deverá atender aos seguintes objetivos:

- I - preservar o interesse nacional;
- II – proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;
- III – contribuir para a redução da vulnerabilidade externa da economia, mediante o estímulo à produção nacional e à autossuficiência;
- IV – reduzir a volatilidade dos preços internos;
- V- promover a modicidade de preços;
- VI- permitir a previsibilidade dos custos e o planejamento econômico das empresas;
- VII- promover a eficiência geral da economia brasileira;
- VIII- contribuir para o fortalecimento da cadeia interna de produção no setor de petróleo e gás; e
- IX- garantir o abastecimento interno.

Art. X2. Os preços de realização da Petrobras serão fixados periodicamente e deverão ter como base as cotações médias do mercado internacional, os custos internos de produção e o objetivo de redução da volatilidade.

Art. X3. Poderão ser definidas bandas, médias móveis, frequência máxima de reajustes, e adotadas outras medidas necessárias para alcançar os objetivos dispostos no art. X1.

JUSTIFICAÇÃO

Diante das descobertas da província do pré-sal, o Brasil tem uma oportunidade histórica de se tornar autossuficiente em petróleo e em seus derivados.

No entanto, nos últimos anos, o Brasil se tornou exportador de óleo cru e aumentou a importação de derivados. Se em 2005 o país importou 5 milhões de barris de óleo diesel, em

2017, quando cresceu 63,7% em relação a 2016, a importação ultrapassou 80 milhões.

Em 2017 também cresceu a importação de gasolina (mais de 50%) e de gás liquefeito de petróleo (GLP, que resulta no gás de cozinha), cujas importações passaram de cerca de 5 milhões de barris em 2005 para mais de 20 milhões em 2017.

A razão de tais aumentos é a política de preços da Petrobras, que tem como base o preço de paridade de importação, formado pelas cotações internacionais dos produtos convertidas em Reais, mais os custos que importadores teriam, como transporte e taxas portuárias. Além disso, o preço considera uma margem que cobre os riscos (como volatilidade do câmbio e dos preços). A política assim definida repassa ao consumidor a volatilidade tanto dos preços no mercado internacional quanto do câmbio, numa frequência que pode ser, inclusive, diária - desde o início da política, já se verificaram duzentos e trinta reajustes no diesel.

A presente proposta tem por finalidade alterar essa situação estabelecendo diretrizes gerais para a política de reajuste de preços da Petrobras nas refinarias, especialmente para gasolina, diesel e GLP. Por elas, a formação dos preços da Petrobras deve ter como parâmetros as cotações médias do mercado internacional, os custos internos de produção e o objetivo de redução da volatilidade, que pode ocorrer por diversos métodos. A política de reajuste atenderia assim às necessidades financeiras da empresa e visaria o interesse nacional e da população ao manter a referência de preço no custo de produção e reduzir a volatilidade.

PARLAMENTAR

Data 04/06/18

Dep. Paulo Pimenta – PT/RS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018			
Autor Paulo Pimenta – PT/RS		Nº do Prontuário		
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na MP nº 833/2018, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao art. 11, da Lei 12.351, de 22 de dezembro de 2010:

“Art. 11.

.....

Parágrafo único. Os editais de licitação deverão prever percentual mínimo de petróleo a ser destinado ao refino no país, observada a demanda nacional e a capacidade produtiva interna.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Diante das descobertas da província do pré-sal, o Brasil tem uma oportunidade histórica de se tornar autossuficiente em petróleo e em seus derivados.

No entanto, nos últimos anos, o Brasil se tornou exportador de óleo cru e aumentou a importação de derivados. Se em 2005 o país importou 5 milhões de barris de óleo diesel, em 2017, quando cresceu 63,7% em relação a 2016, a importação ultrapassou 80 milhões.

Em 2017 também cresceu a importação de gasolina (mais de 50%) e de gás liquefeito de petróleo (GLP, que resulta no gás de cozinha), cujas importações passaram de cerca de 5 milhões de barris em 2005 para mais de 20 milhões em 2017.

Esse movimento poderia ser evitado ou minorado se os editais da ANP nas rodadas de licitação do pré-sal previssem percentual mínimo de petróleo a ser destinado ao refino no país, observada a necessidade de abastecimento nacional e a utilização da capacidade produtiva interna. É justamente esta previsão que é incluída nesta emenda.

PARLAMENTAR

Data 04/06/2018

Dep. Paulo Pimenta – PT/RS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018			
Autor Deputado Paulo Pimenta				Nº do Prontuário
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutivo Global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Incluam-se na MP nº 833/2018, onde couberem, os seguintes artigos:

Art. X1. Dê-se ao inciso I, do art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, a seguinte redação:

“Art. 3º

I - 20% (vinte por cento), no período compreendido entre 1º de setembro de 2015 e 31 de agosto de 2018, e 25% (vinte e cinco por cento) a partir de 1º de setembro de 2018, no caso das pessoas jurídicas de seguros privados, das de capitalização e das referidas nos incisos I a VII e X do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;” (NR)

Art. X2. Acrescente-se o seguinte inciso II, ao art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, renumerando-se os demais:

“Art. 3º

.....
II – 18% (dezoito por cento), no caso das pessoas jurídicas que exercem atividades de exploração e de produção de jazidas de petróleo e de gás natural, definidas no art. 6º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997;” (NR)

Art. X3. Revoga-se o art. 1º da Lei nº 13.586, de 28 de dezembro de 2017.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo, além de majorar a tributação sobre o setor financeiro e a indústria petrolífera, revogar o art. 1º da Lei 13.586, de 28 de dezembro de 2017, que revogou o art. 12 do Decreto-Lei nº 62/1966 que permitia à Petrobras deduzir, para efeito de determinação do lucro sujeito à tributação, as importâncias aplicadas em cada exercício na prospecção e extração do petróleo cru. O caput do art. 1º da Lei 13.586/2017, com algumas alterações em relação ao art. 12 do Decreto-Lei 62/1966, estendeu a todas as empresas petrolíferas a possibilidade que antes era restrita à Petrobras.

O dispositivo determina que, para fins de determinação do lucro real e da base de cálculo

da CSLL, poderão ser integralmente deduzidas as importâncias aplicadas, em cada período de apuração, nas atividades de exploração e de produção de jazidas de petróleo e de gás natural, definidas no art. 6º da Lei nº 9.478/1997, observado o disposto no § 1º do referido artigo.

Os §§ 1º ao 6º da Lei nº 13.586/2017 se referem às atividades de desenvolvimento da produção. Os §§ 1º ao 4º tratam da despesa de exaustão decorrente de ativo formado mediante gastos aplicados em desenvolvimento para viabilizar a produção de campo de petróleo ou de gás natural, que é dedutível na apuração do lucro real e da base de cálculo da CSLL. A lei autoriza a exaustão acelerada dos ativos, calculada por meio da aplicação da taxa de exaustão, determinada pelo método das unidades produzidas, multiplicada por 2,5, sendo que a quota dessa exaustão acelerada será excluída do lucro líquido.

Já os §§ 5º e 6º asseguram ao contribuinte o direito de computar a quota efetivamente adequada às condições de depreciação das suas máquinas, equipamentos e instrumentos facilitadores aplicados nas atividades de desenvolvimento da produção, desde que comprove a adequação.

O principal problema do art. 1º da lei 13.586 é que sua redação é extremamente aberta, permitindo dedução integral das importâncias aplicadas, em cada período de apuração, nas atividades de exploração e de produção de jazidas de petróleo e de gás natural. Dessa maneira, as empresas contarão com grande margem de interpretação acerca do que poderão deduzir, para fins de determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL.

Em particular, no caso do regime de partilha, corre-se o risco de haver diferenças entre o que é dedutível como custo em óleo (art. 2º da Lei 12.351) e o que é dedutível para efeito de determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL (art. 1º da Lei 13.586/2017), inclusive em relação aos períodos de dedução. Pela ausência de uniformidade entre as duas leis, é possível que haja duplicidade de deduções.

Portanto, combinando-se os riscos de duplicação de dedução e de dedução de despesas que não integram o custo em óleo, é possível que haja grande redução da arrecadação.

A solução efetiva para a crise de combustíveis que assola o país é a revisão da política de preços da Petrobras, compreendendo o diesel, mas também a gasolina e o gás natural. Todavia, caso a proposta de subvenção do diesel colocada pelo governo avance, é central que o impacto fiscal dela resultante seja coberto com a redução de renúncias voltadas aos contribuintes com maior capacidade de pagamento, e não com a redução dos recursos aplicados nas políticas sociais e investimentos. É neste sentido que a presente emenda avança.

PARLAMENTAR

Deputado Paulo Pimenta – PT/RS