



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 847**, de 2018, que *"Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Mendonça Filho (DEM/PE)	001; 002; 003
Senador Wellington Fagundes (PR/MT)	004
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	005; 006
Senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB/AM)	007
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	008; 009; 010; 011
Deputado Federal José Carlos Araújo (PR/BA)	012
Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	013; 014
Deputado Federal André de Paula (PSD/PE)	015; 016
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	017; 018
Deputado Federal João Derly (REDE/RS)	019
Deputado Federal Gilberto Nascimento (PSC/SP)	020
Deputado Federal Otavio Leite (PSDB/RJ)	021
Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	022

TOTAL DE EMENDAS: 22



[Página da matéria](#)

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA N.º

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 847, de 2018:

“**Art. X** O artigo 2º da Lei nº 12.024, de 27 de agosto de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º Até 31 de dezembro de 2023, a empresa construtora contratada para construir unidades habitacionais de valor de até R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais) no âmbito do Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV, de que trata a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, fica autorizada, em caráter opcional, a efetuar o pagamento unificado de tributos equivalente a um por cento da receita mensal auferida pelo contrato de construção.

.....
.....” (NR)

”

JUSTIFICAÇÃO

O Regime Especial de Tributação (RET) aplicável às incorporações imobiliárias foi instituído pela Lei 10.931/2004, consistindo no pagamento mensal unificado, equivalente a 4% (quatro por cento) da receita mensal recebida, do IRPJ, da CSLL, do PIS/PASEP e COFINS. Em relação aos projetos residenciais de



interesse social o percentual correspondente ao pagamento unificado é de 1% (um por cento) da receita mensal recebida.

Contudo, o valor teto para o RET com alíquota de 1% no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), fixado em 2012 em até R\$ 100.000,00, não é atualizado desde então, o que limita o alcance e a efetividade desse incentivo. Desde aquele ano, o Índice Nacional de Custo da Construção (INCC) já acumula um aumento de mais de 40%.

A demora em promover a atualização desses valores tem trazido grandes dificuldades ao segmento da incorporação imobiliária e contribuído para a manutenção do déficit habitacional entre as classes de renda mais baixa. A bem da clareza, um imóvel que se construía por R\$ 100.000,00 em 2012 e, portanto, que era enquadrado no RET com a alíquota de 1% à época, hoje custaria mais de R\$ 140.000,00 para ser construído, o que, na realidade, acaba inviabilizando o próprio Programa.

A proposição que ora se apresenta objetiva, portanto, atualizar o valor teto do incentivo, além de garantir sua continuidade até 2023.

Ante o exposto, e tendo em vista a importância social de que se reveste a matéria proposta, gostaria de poder contar com o apoio dos Nobres Pares para a incorporação desta emenda ao texto do Projeto de Lei de Conversão desta Medida Provisória.

Sala da Comissão, em de de 2018.

para o filho
Deputado MENDONÇA FILHO
Democratas/PE



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA N.º

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 847, de 2018:

“Art. X O artigo 2º da Lei nº 12.024, de 27 de agosto de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º Até 31 de dezembro de 2023, a empresa construtora contratada para construir unidades habitacionais de valor de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais) no âmbito do Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV, de que trata a Lei no 11.977, de 7 de julho de 2009, fica autorizada, em caráter opcional, a efetuar o pagamento unificado de tributos equivalente a um por cento da receita mensal auferida pelo contrato de construção.

.....
.....” (NR)
”

JUSTIFICAÇÃO

O Regime Especial de Tributação (RET) aplicável às incorporações imobiliárias foi instituído pela Lei 10.931/2004,



consistindo no pagamento mensal unificado, equivalente a 4% (quatro por cento) da receita mensal recebida, do IRPJ, da CSLL, do PIS/PASEP e COFINS. Em relação aos projetos residenciais de interesse social o percentual correspondente ao pagamento unificado é de 1% (um por cento) da receita mensal recebida.

A partir de 2012, o valor teto para o RET com alíquota de 1% no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) foi fixado em R\$ 100.000,00. Apesar da demora em promover a atualização desses valores – desde aquele ano, o Índice Nacional de Custo da Construção (INCC) já acumula um aumento de mais de 40% - o incentivo tem contribuído de maneira importante para a redução do déficit habitacional entre as classes de renda mais baixa. A proposição que ora se apresenta objetiva, portanto, garantir sua continuidade até 2023.

Ante o exposto, e tendo em vista a importância social de que se reveste a matéria proposta, gostaria de poder contar com o apoio dos Nobres Pares para a incorporação desta emenda ao texto do Projeto de Lei de Conversão desta Medida Provisória.

Sala da Comissão, em de de 2018.


Deputado MENDONÇA FILHO
Democratas/PE



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA N.º

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 847, de 2018:

“Art. X O artigo 2º da Lei nº 12.024, de 27 de agosto de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º Até 31 de dezembro de 2023, a empresa construtora contratada para construir unidades habitacionais de valor de até R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) no âmbito do Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV, de que trata a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, fica autorizada, em caráter opcional, a efetuar o pagamento unificado de tributos equivalente a um por cento da receita mensal auferida pelo contrato de construção.

.....
.....” (NR)

”

JUSTIFICAÇÃO

O Regime Especial de Tributação (RET) aplicável às incorporações imobiliárias foi instituído pela Lei 10.931/2004, consistindo no pagamento mensal unificado, equivalente a 4% (quatro por cento) da receita mensal recebida, do IRPJ, da CSLL, do PIS/PASEP e COFINS. Em relação aos projetos residenciais de



interesse social o percentual correspondente ao pagamento unificado é de 1% (um por cento) da receita mensal recebida.

Contudo, o valor teto para o RET com alíquota de 1% no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), fixado em 2012 em até R\$ 100.000,00, não é atualizado desde então, o que limita o alcance e a efetividade desse incentivo. Desde aquele ano, o Índice Nacional de Custo da Construção (INCC) já acumula um aumento de mais de 40%.

A demora em promover a atualização desses valores tem trazido grandes dificuldades ao segmento da incorporação imobiliária e contribuído para a manutenção do déficit habitacional entre as classes de renda mais baixa. A bem da clareza, um imóvel que se construía por R\$ 100.000,00 em 2012 e, portanto, que era enquadrado no RET com a alíquota de 1% à época, hoje custaria mais de R\$ 140.000,00 para ser construído, o que, na realidade, acaba inviabilizando o próprio Programa.

A proposição que ora se apresenta objetiva, portanto, atualizar o valor teto do incentivo (ainda que apenas parcialmente), de forma a reduzir o impacto inflacionário sobre o Programa, além de garantir sua continuidade até 2023.

Ante o exposto, e tendo em vista a importância social de que se reveste a matéria proposta, gostaria de poder contar com o apoio dos Nobres Pares para a incorporação desta emenda ao texto do Projeto de Lei de Conversão desta Medida Provisória.

Sala da Comissão, em de de 2018.


Deputado MENDONÇA FILHO
Democratas/PE





EMENDA Nº

(à Medida Provisória nº 847/2018)

Inclua-se, onde couber na Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018, a inserção dos seguintes incisos, de XV a XVIII, ao art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, e dê-se ao **caput** do art. 8º-A, da mesma lei, 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 subclasses, 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 medidas provisórias que acentuam as diferenças entre os modais e o desequilíbrio da matriz de transporte nacional, como é o exemplo das **Medidas Provisórias nº 838 e 847, ambas de 2018**. Esta última é a que ora se propõe a 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. 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



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018.**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA Nº /2018

Inclua-se na Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018, um novo art. 7º, renumerando-se o atual art. 7º e seguintes, alterando os arts. 8º e 8º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que passam a ter a seguinte redação:

“Art. 7º Os arts. 8º e 8º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“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 subclasses, 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 de 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 medidas provisórias que acentuam as diferenças entre os modais e o desequilíbrio da matriz de transporte nacional, como é o exemplo das **Medidas Provisórias nº 838 e 847, ambas de 2018**. Esta última é 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**.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSD/RJ

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. 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 da Comissão, em 07 de Agosto de 2018.

Deputado **HUGO LEAL**
(PSD/RJ)



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018.**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA Nº /2018

Alterem-se a Ementa, os arts. 1º, 4º e 6º e o Anexo da Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018, dando-lhes as seguintes redações:

Ementa:

*“Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário e ferroviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.”
(NR)*

“Art. 1º Fica concedida, pela União, subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário e ferroviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel nas importações por eles realizadas, permitidas na forma da regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, incluídas aquelas realizadas por conta e ordem, no valor de até R\$ 0,30 (trinta centavos de real) por litro, a partir da data de publicação desta Lei, limitado a 31 de dezembro de 2019.

.....” (NR)

“Art. 4º

§ 2º Para estar habilitado ao recebimento da subvenção econômica, o beneficiário deverá autorizar a ANP a obter as suas informações fiscais relativas à comercialização e à importação de óleo diesel rodoviário e ferroviário junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, restrita a referida



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSD/RJ

autorização às informações necessárias à apuração do valor devido pela União.” (NR)

“Art. 6º

I - será restrita à comercialização de óleo diesel rodoviário e ferroviário; e

..... ” (NR)

“ANEXO

**CÁLCULO DA SUBVENÇÃO ECONÔMICA AO ÓLEO DIESEL
 RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO NO PERÍODO
 COMPREENDIDO ENTRE A DATA DE PUBLICAÇÃO DESTA
 LEI E 31 DE DEZEMBRO DE 2020**

$S = V \times (PR - PC);$

Onde:

S = subvenção medida em Reais;

V = volume de óleo diesel rodoviário e ferroviário importado pelo distribuidor nas modalidades permitidas na forma da regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, incluídas a importação por conta e ordem, em litros;

PR = preço de referência para a comercialização de óleo diesel rodoviário e ferroviário, estipulado conforme metodologia estabelecida pela ANP, em reais, por litro, que poderá considerar o Preço de Paridade de Importação (PPI) e a margem para remuneração dos riscos inerentes à operação, observados os parâmetros de mercado; e

PC = preço de comercialização, em reais, por litro, a ser definido pelo Poder Executivo federal.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A **Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018**, que se pretende emendar, faz parte de um conjunto de decisões tomadas pelo Executivo e que vêm sendo analisadas, por este Parlamento, a partir do contexto da chamada “greve dos caminhoneiros”, a exemplo das **Medidas Provisórias nº 831, 832 e 833, todas de 27 de maio de 2018**. Em outras oportunidades o setor de **transporte ferroviário de carga** já demonstrou sua preocupação com tais medidas, não por ser contra sua racionalidade, mas por serem atos normativos que, ao trazerem benefícios **exclusivamente ao transporte rodoviário**, sem



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSD/RJ

inclusão dos demais modais de transporte, acabariam por reforçar o problema do desequilíbrio da matriz de transporte nacional, corroborando para a manutenção do quadro atual ou mesmo agravando-o.

Por sua vez, a **Medida Provisória nº 838, de 30 de maio de 2018**, que concedeu a **subvenção econômica à comercialização de óleo diesel**, buscou fazê-lo de forma mais equânime, sem fazer qualquer discriminação em sua aplicação. Contudo, esta **Medida Provisória nº 847, de 2018**, realizou restrição, mais uma vez, ao **excluir o setor ferroviário** da fruição da subvenção.

Tal qual em outras oportunidades, esta emenda que se propõe buscar defender, justamente, a prolatada revisão na matriz de transportes do país, por essa razão, 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 estender a subvenção do óleo diesel ao Setor Ferroviário apresenta-se como proposta adequada para buscar tal balanceamento.**

Por fim, tendo em vista a não inclusão, pelo Executivo, do setor ferroviário na Medida original e em decorrência desta adequação apenas poder ser feita, pelo Legislativo, no decorrer do segundo semestre do corrente ano, fez-se necessário também o ajuste do **período de validade da subvenção** que, caso fosse mantido nos mesmo moldes do original, encerrando-se ao final de 2018, não teria valia para o setor ferroviário, que restaria excluído definitivamente da política projetada pelo Governo.

Sala da Comissão, em 07 de Agosto de 2018.

Deputado **HUGO LEAL**
(PSD/RJ)

EMENDA Nº **- CMMPV**
(À Medida Provisória 847, de 2018)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo X à Medida Provisória nº 847 de 2018:

“Art. : Ficam sujeitos à alíquota zero todos os tributos federais incidentes sobre os combustíveis empregados no transporte escolar público.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal de 1988 elevou a **educação** à categoria de princípio e de pilar para o desenvolvimento da sociedade brasileira, indicando, como objetivo precípua, o pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Para tanto, faz-se necessária a promoção de ações que assegurem a igualdade de condições para o acesso e a permanência à escola, dentre as quais o fornecimento de transporte escolar público para que educandos, residentes em locais distantes e de difícil acesso, alcancem efetivamente a sala de aula.

De fato, o contexto social brasileiro é permeado pela desigualdade e pela falta de oportunidades ao exercício de muitos dos direitos fundamentais do cidadão de modo que a simples disponibilização do ensino público e gratuito não basta, muitas das vezes, para o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola.

Pensando nessa realidade, o legislador constituinte atrelou ao dever de oferecer a educação outras obrigações que se podem chamar de “acessórias”, a exemplo do transporte escolar público, a fim de se possibilitar o acesso e a permanência do educando no ambiente escolar, em cumprimento ao princípio da universalidade do acesso e permanência na escola, dentro de um contexto de políticas públicas que os tem como um direito do educando e uma obrigação do Estado.

Entretanto, a realidade econômica de muitos Municípios brasileiros, cuja a atribuição prioritária em educação compreende o ensino fundamental e a educação infantil, dificulta para que esse dever do estado seja cumprido dado o alto valor que o preço do litro de combustível, destinado ao transporte escolar público, atinge com a incidência de tributos federais tais como CIDE, PIS e Cofins.

Por conta disso, nada mais justo que aplicar o instituto da alíquota zero sobre a CIDE, PIS e Cofins incidentes sobre o preço do litro de combustível destinado ao transporte escolar público a fim de garantir, e até ampliar, ao educando, notadamente o de baixa renda, o direito ao acesso à educação.

Firme nestas convicções, é que peço às senhoras e senhores Senadores o apoio necessário para aprovação a presente Emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2018.

Senadora VANESSA GRAZZIOTIN
PCdoB/Amazonas



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 847

00008 ETIQUETA

DATA
07/08/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, de 2018

AUTOR
DEP. ANDRÉ FIGUEIREDO - PDT/CE

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescentem-se os seguintes artigos à Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018:

Art. 7º-A A alíquota do imposto de exportação incidente sobre o petróleo bruto, classificado no código 2709.11.10, da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, é de 15% (quinze por cento), facultado ao Poder Executivo reduzi-la ou aumentá-la em até 5 (cinco) pontos percentuais.

Art. 7º-B A pessoa jurídica exportadora poderá deduzir, relativamente a tributos ou contribuições administradas pela Receita Federal do Brasil, o valor do imposto referente às exportações de petróleo bruto, classificado no código 2709.11.10, da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, que não ultrapassem o montante das importações do produto classificado no mesmo código da NCM durante o mesmo período e realizadas pela mesma pessoa jurídica.

JUSTIFICATIVA

Se o petróleo produzido pela Petrobrás, ou por qualquer outra empresa, fosse exportado, seriam arrecadados pelo Estado brasileiro, em média, cerca de 16,4% da receita líquida. Esse percentual é muito pequeno quando comparado com os percentuais praticados por países exportadores, onde a participação do Estado na receita líquida é, em geral, maior que 60%.

Sugere-se, então, que o petróleo bruto fique sujeito à incidência do Imposto de Exportação à alíquota inicial de quinze por cento. O Poder Executivo poderá graduar a alíquota do Imposto de Exportação em mais ou menos cinco pontos percentuais.

Dessa forma, as empresas que forem desenvolver novos campos petrolíferos na Bacia de Campos e, principalmente, na província do Pré-Sal, cientes da cobrança do Imposto de Exportação sobre a exportação de óleo bruto, poderiam iniciar seus movimentos no sentido de construir refinarias no Brasil.

Propõe-se, também, que o valor pago em razão da incidência do Imposto de Exportação possa ser descontado pelas empresas importadoras de petróleo, como a Petrobrás. Dessa forma, a tributação efetiva ocorreria apenas sobre a diferença entre o valor das exportações de petróleo bruto e o valor das importações de petróleo bruto.

Em face dos benefícios econômicos decorrentes da cobrança do Imposto de Exportação sobre o petróleo cru, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Deputado André Figueiredo – PDT/CE
Brasília, 07 de agosto de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 847

00009 ETIQUETA

DATA
07/08/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847 de 2018.

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO – PDT

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Inclua-se onde couber o seguinte artigo:

Art. ____ Revogue-se o art. 1º da Lei nº 13.586, de 2017.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º Lei nº 13.586, de 2017 estabelece que, para fins de determinação do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL, poderão ser integralmente deduzidas as importâncias aplicadas, em cada período de apuração, nas atividades de exploração e produção de jazidas de petróleo e de gás natural, definidas no art. 6º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Ocorre que as empresas petrolíferas que detêm direitos de exploração de produção, isoladamente ou em consórcios, já podem deduzir as importâncias aplicadas nas jazidas de petróleo e gás natural, tanto no regime de concessão, de que trata a Lei nº 9.478/1997, quanto no regime de partilha de produção, de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010. A Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras também pode deduzir essas despesas no regime de cessão onerosa, de que trata a Lei nº 12.276/2010, de 30 de junho de 2010.

No regime de concessão, o parágrafo 1º do art. 50 da Lei nº 9.478/1997 estabelece que os investimentos na exploração, os custos operacionais e a depreciação já podem ser deduzidos da receita bruta, conforme transcrito a seguir:

Art. 50. O edital e o contrato estabelecerão que, nos casos de grande volume de produção, ou de grande rentabilidade, haverá o pagamento de uma participação especial, a ser regulamentada em decreto do Presidente da República. 1º A participação especial será aplicada sobre a receita bruta da produção, deduzidos os royalties, os investimentos na exploração, os custos operacionais, a

depreciação e os tributos previstos na legislação em vigor.

.....

Como o lucro no segmento é obtido a partir da receita bruta da produção, a dedução proposta pelo art. 1º da Lei nº 13.586, de 2017 já ocorre.

No regime de partilha de produção, o óleo produzido, em tese, seria da União, que transferiria uma pequena parte da produção para o contrato. Nesse regime, o óleo produzido é utilizado para pagamento dos royalties e para pagamento do custo em óleo, sendo o restante, chamado de excedente em óleo dividido entre a União e o contratado. Registre-se que, no Brasil, a parcela do contratado é maior que a da União.

O inciso II do art. 2º da Lei nº 12.351/2010 define que o custo em óleo corresponde aos custos e aos investimentos realizados pelo contratado na execução das atividades de exploração e produção, conforme transcrito a seguir:

Art. 2º Para os fins desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

.....

II - custo em óleo: parcela da produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, exigível unicamente em caso de descoberta comercial, correspondente aos custos e aos investimentos realizados pelo contratado na execução das atividades de exploração, avaliação, desenvolvimento, produção e desativação das instalações, sujeita a limites, prazos e condições estabelecidos em contrato; (grifo nosso)

.....

Dessa forma, parte do óleo produzida já é destinada ao contratado para cobrir os custos das importâncias aplicadas nas jazidas de petróleo e gás natural.

No regime de cessão onerosa, no qual a Petrobras tem direitos exclusivos de exploração e produção, não há pagamento de participação especial. Porém, tanto nesse regime, como na concessão e na partilha de produção, a Petrobras já deduzia as importâncias aplicadas na prospecção e extração de petróleo desde 1966, nos termos do art. 12 do Decreto-Lei nº 62/1966, transcrito a seguir:

Art 12. A Petróleo Brasileiro S. A. - PETROBRÁS - poderá deduzir, para efeito de determinação do lucro sujeito à tributação, as importâncias aplicadas em cada exercício na prospecção e extração do petróleo cru.

Esse benefício fiscal à Petrobras é uma grande distorção que, em vez de ser eliminada, estende-se, agora a todas as empresas petrolíferas, inclusive às empresas internacionais que devem ter participação bastante significativa nas 2ª e 3ª Rodadas de Partilha de Produção na província petrolífera do Pré-Sal.

Até o momento, foi realizada apenas a 1ª Rodada no regime de partilha de produção. Um único consórcio, liderada pela Petrobras, com 40% de participação, apresentou proposta e venceu a concorrência. Na 1ª Rodada, o excedente em óleo da União pode variar de apenas 9,93% a

45,56%, em função do preço do petróleo e da produtividade média dos poços. Quando o preço do petróleo estava alto, o governo anterior estimou um percentual efetivo de 41,65%, para uma cotação corrigida do Brent de US\$ 110 por barril, que não deve se concretizar.

A Resolução do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE nº 02/2017 autorizou a realização da 2ª Rodada de Partilha de Produção e aprovou os parâmetros técnicos e econômicos das áreas ofertadas; a Resolução CNPE nº 09/2017 autorizou a realização da 3ª Rodada de Partilha de Produção e aprovou os parâmetros técnicos e econômicos das áreas ofertadas.

Na 2ª Rodada, o efetivo excedente em óleo da União varia de apenas 10,34%, para o Entorno de Sapinhoá, a 22,08%, para Norte de Carcará; na 3ª Rodada, esse percentual varia de 13,89%, para Peroba, a 22,87%, para Alto de Cabo Frio Oeste. Esses percentuais são previstos para uma cotação corrigida do Brent de US\$ 50 por barril e produtividade média de 11 mil barris por dia.

Observa-se, então, que os efetivos excedentes em óleo das 2ª e 3ª Rodadas são menores que os previstos 41,65% da 1ª Rodada, na qual foi licitada a área de Libra. É muito pouco provável que esse percentual seja alcançado nessa área. Registre-se, contudo, que os percentuais efetivos das 2ª e 3ª Rodadas são mais factíveis que os da 1ª Rodada, pois consideram uma cotação do Brent muito menor.

Na 2ª Rodada, o excedente em óleo da União pode variar de 1% a 30,33%; na 3ª Rodada, de 1% a 31,2%. Importa registrar que, nas 2ª e 3ª Rodadas, mesmo para cotações do Brent acima de US\$ 160 por barril e produtividade média dos poços acima de 24 mil barris por dia, o excedente em óleo da União pode chegar, no máximo, a 31,12%.

Como o processo é competitivo, as empresas poderão fazer ofertas acima do efetivo excedente em óleo. No entanto, não há garantia de que isso irá, de fato, ocorrer. Em Libra, isso não ocorreu, mas o cenário era da Petrobras como operadora única, o que inibia ofertas de outras empresas petrolíferas, principalmente das empresas interessadas na operação.

Além do baixo excedente em óleo da União, merece destaque as baixas exigências de conteúdo local para as próximas rodadas de licitação.

Nos termos da Resolução CNPE nº 7/2017, nas licitações, sob regime de concessão, de áreas terrestres contendo acumulações marginais, o conteúdo local não será objeto de exigência contratual.

Na 2ª Rodada será aplicado o mesmo percentual de conteúdo local aplicável nas áreas sob contrato adjacente.

Para blocos em mar, o conteúdo local mínimo obrigatório a ser exigido na 3ª Rodada de Partilha de Produção, no Pré-Sal, e para blocos em mar, na 14ª Rodada de Concessão, atenderá aos seguintes critérios:

- fase de exploração com mínimo obrigatório global de 18%;
- etapa de desenvolvimento da produção: com o mínimo de 25% para construção de poço; de 40% para o sistema de coleta e escoamento; e de 25% para a unidade estacionária de produção.

Em suma, não há nenhuma razão para deduzir as importâncias aplicadas nas atividades de exploração e produção de jazidas de petróleo e de gás natural, pois essas importâncias já foram deduzidas. Além disso, as perspectivas são de baixo efetivo excedente em óleo da União e de baixo conteúdo local.

O objeto da emenda ora apresentada é garantir que, pelo menos, o lucro real e a base de cálculo da CSLL sejam determinados sem deduções indevidas, que reduziriam injustamente a arrecadação federal e, indiretamente, a arrecadação de Estados e Municípios, e aumentariam o já elevado déficit fiscal. Pedimos, então, o apoio dos Parlamentares do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, de em de 2018.

ASSINATURA

Brasília, 07 de agosto de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 847

00010 ETIQUETA

DATA
07/08/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, de 2018

AUTOR
Deputado André Figueiredo – PDT

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
x

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se a redação abaixo ao art. 1º da MPV 847, de 31 de julho de 2018 e, por decorrência, suprima-se o § 1º do art. 2º.

“Art. 1º Fica concedida, pela União, subvenção econômica na comercialização de óleo diesel no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os produtores de óleo diesel, no valor de até R\$ 0,30 (trinta centavos de real), a partir da data de publicação da Medida Provisória 847, de 31 de julho de 2018, limitado a 31 de dezembro de 2018.

.....

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar uma maior participação da produção interna de óleo diesel no mercado de combustíveis brasileiro, que infelizmente está se tornando crescentemente dependente de importações.

A atual política de preços da Petrobras, que não leva em conta os custos locais de produção, mas o preço internacional atrelado ao dólar, encareceu o óleo diesel nas refinarias e

viabilizou a entrada de concorrentes estrangeiros, que não produzem no Brasil. A competição, entretanto, não tem efeitos positivos para reduzir os preços pois o mercado de distribuição no Brasil ainda é concentrado em três grandes empresas: BR Distribuidora (que é subsidiária da Petrobras), Ipiranga (do grupo Ultrapar) e Raízen (controlada por Shell e Cosan).

Em um ambiente de maior concorrência, com a possibilidade de importar combustível a um preço artificialmente competitivo, a tendência é que a Petrobras perca participação de mercado. Perde-se, também, o incentivo para que investidores optem por abrir refinarias no Brasil, um investimento elevadíssimo e cujo retorno só se daria no longo prazo. Nesse sentido, acabamos no pior de dois mundos, nem se reduz eficientemente o preço do óleo diesel, nem se consegue atrair investimentos produtivos, e ainda por cima prejudicamos a Petrobras e os investimentos já feitos pela Empresa na construção de novas refinarias.

O volume importado pelas distribuidoras de combustíveis que concorrem com a Petrobras vem crescendo. As importações de diesel somaram 2,907 bilhões de litros no primeiro trimestre de 2018, alta de 39,9% sobre igual período de 2017.

Em vez de importar, precisamos aumentar o volume de petróleo refinado em refinarias próprias, que atualmente utilizam apenas 68% da capacidade total. É possível refinar 2,4 milhões de barris/dia e atender a demanda interna (com cerca de 2,2 milhões/dia), e passarmos a depender menos do mercado internacional.

A subvenção deveria beneficiar somente empresas e produtos brasileiros, uma vez que a Petrobras tem condições e capacidade técnica para suprir o mercado interno.

Deputado André Figueiredo – PDT/CE
Brasília, 07 de agosto de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 847

00011 ETIQUETA

DATA
07/08/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, de 2018

AUTOR
Deputado André Figueiredo – PDT

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
x

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta parágrafo ao artigo 1º da lei 13.586, de 2017, que dispõe sobre o tratamento tributário das atividades de exploração e de desenvolvimento de campo de petróleo ou de gás natural; institui regime tributário especial para as atividades de exploração, de desenvolvimento e de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos; altera as Leis nos 9.481, de 13 de agosto de 1997, e 12.973, de 13 de maio de 2014; e revoga dispositivo do Decreto-Lei no 62, de 21 de novembro de 1966”.

Art. 1º. Acrescenta-se ao artigo 1º da lei 13.586, de 2017, o seguinte parágrafo:

“Art. 1º

§ 7 Os royalties do petróleo e os bônus de assinatura pagos não poderão ser deduzidos para fins de determinação do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL)”.

JUSTIFICATIVA

Diante da atual redação do artigo 1º da lei 13.586, de 2017, é possível interpretar que as importâncias pagas a título de royalties do petróleo e bônus de assinatura aplicadas na atividade de exploração de petróleo sejam deduzidas do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), reduzindo a tributação paga. Esta emenda tem como objetivo deixar claro que esses valores estão de fora do benefício tributário previsto no caput.

Deputado André Figueiredo – PDT/CE
Brasília, 07 de agosto de 2018.

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 847/2018**

MEDIDA PROVISORIA Nº 847, DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA Nº , DE 2018

Dê-se ao art. 6º da Medida Provisória nº 847, de 30 de maio de 2018, a redação a seguir, alterando-se, em consequência, a ementa e o anexo: _

“Art. 6º A subvenção econômica de que trata a Medida Provisória nº 838, de 2018, e o caput do art.1º da presente MP se estende à comercialização dos combustíveis de todos os modais de transporte, observado o disposto nos arts. 3º e 5º desta Medida Provisória, cabendo à ANP regulamentar as hipóteses não previstas no texto da presente Medida”(NR).

JUSTIFICAÇÃO

A presente Medida Provisória trata apenas de um setor do transporte brasileiro, o rodoviário, o que denota privilégios inconstitucionais, ao ferir o princípio da isonomia entre os outros modais do transporte nacional.

Além disso, ignora a realidade econômica do Brasil na qual o problema do combustível não afeta apenas um modal do setor de transportes, mas toda a cadeia de mobilidade e logística nacional.

Deste modo, se ressalta que todos os outros setores dos transportes, também estratégicos para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, demandam iguais benefícios para que os combustíveis em altos níveis de preço não pressionem ainda mais as tarifas e, na ponta, não cheguem ao cidadão.

Estimular e criar as condições necessárias para todos os modais de transporte é um grande desafio para o Brasil e o preço dos combustíveis tem se mostrado um impeditivo para isso. Incluir os outros modais, como o aéreo, o ferroviário e marítimo dentro do regime de subvenção proposto pela presente

Medida Provisória apresenta-se como uma ferramenta para tentar solucionar este problema e tirar uma das travas para um desenvolvimento ainda maior dos transportes, setor que é uma das chaves para o crescimento do país.

Por estas razões, apresentamos a presente emenda que esperamos seja acatada e aprovada, alterando-se, em consequência, a ementa e a fórmula de cálculo constante do anexo.

Sala da Comissão, em, 7 de agosto de 2018

Deputado José Carlos Araújo
PR /BA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
07/08/2018

Proposição
Medida Provisória 847/2018

Autor
JULIO LOPES

Nº do prontuário

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	--------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018.

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA MODIFICATIVA

Altera-se a redação do parágrafo primeiro do art. 4º da MP nº 847, de 31 de julho de 2018, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º.....

§ 1º Fica autorizado o pagamento da subvenção econômica de que trata o art. 1º a partir da data de publicação da Medida Provisória 838, de 30 de maio de 2018, na forma do regulamento de que trata o caput.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão de efeitos retroativos à nova medida provisória é fundamental para garantir a necessária igualdade de tratamento às duas modalidades de importação disponíveis, quais sejam, a importação direta e a por conta e ordem.

Além de estar de acordo com o princípio constitucional da igualdade, que veda a criação de distinções injustificadas entre iguais, nesse caso a retroatividade é consequência lógica da própria inclusão da conta e ordem na sistemática da subvenção.

Isso porque a subvenção instituída pela MP 838/2018 e regulamentada pelo Decreto nº 9.403/2018 só atingiria seus objetivos plenamente, isto é, só será eficaz, se contemplar todas as formas de importação que tenham impacto na comercialização de óleo diesel rodoviário pelo distribuidor, de modo que este agente possa repassar o valor concedido ao restante da cadeia.

PARLAMENTAR JULIO LOPES



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
07/08/2018

Proposição
Medida Provisória 847/2018

Autor
JULIO LOPES

Nº do prontuário

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. X Aditiva 5. Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018 .

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018:

Art. xxº A Medida Provisória nº 838, de 30 de maio de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.....
.....

§ 1º Para fins de verificação da conformidade e do pagamento da subvenção econômica, o beneficiário informará à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, por meio das Notas Fiscais Eletrônicas, os seus preços médios aritméticos, a serem apurados em base diária, e os volumes comercializados, discriminados por Município de realização de venda.

§ 2º Na hipótese de não realização de venda para determinado dia em determinado Município, o beneficiário poderá comprovar o preço médio aritmético definido no § 1º por meio do maior preço médio diário realizado pelo beneficiário naquele Município comprovado por Nota Fiscal Eletrônica desde a data de sua adesão até o dia 7 de junho de

2018. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Tal proposição respeita as medidas implementadas para a subvenção ao diesel, propondo, apenas, uma adequação à metodologia de sua comprovação.

É de se destacar, nesse sentido, que o art. 2º da Medida Provisória nº 838 de 30 de maio de 2018, na forma em que define o critério de comprovação da subvenção, não acompanhou a evolução do fornecimento do diesel em alguns pontos de faturamento no período de 1º/6/2018 e 07/06/2018.

Para os pontos em que houve fornecimento durante o período de 1º/06/2018 e 07/06/2018, mas tal fornecimento não ocorreu em todos os dias por conta (i) ressuprimentos superiores a 1 (um) dia, (ii) pontos de fornecimento (terminais terrestres) que não operam aos domingos, e (iii) terminais aquaviários que recebem o produto por cabotagem com período de ressuprimento variando de 10 a 30 dias, acabaram por impactar a formação média do preço que, agravada pela operação atípica no período posterior à greve dos caminhoneiros, culminou a dificuldade de atendimento ao disposto no artigo 2º da Medida Provisória nº 838/2018, na sua leitura original.

Assim, deve ser considerada a apuração diária do preço médio de comercialização de óleo diesel pelo beneficiário tomando por base, nos dias em que não houve faturamento, o maior preço praticado no período em cada um destes pontos de fornecimento.

Convicto da relevância desta proposta, pedimos o apoio de nossos Pares.

PARLAMENTAR JULIO LOPES



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA N.º

Altere-se a redação da legenda da fórmula prevista no Anexo único da Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018, para vigorar com o seguinte texto:

“ANEXO

“CÁLCULO DA SUBVENÇÃO ECONÔMICA AO ÓLEO DIESEL
RODOVIÁRIO NO PERÍODO COMPREENDIDO
ENTRE A DATA DE PUBLICAÇÃO DESTA MEDIDA PROVISÓRIA E 31 DE
DEZEMBRO DE 2018

(,,)

PR = preço de referência para a comercialização de óleo diesel rodoviário, estipulado conforme metodologia estabelecida pela ANP, em reais, por litro, que observará o Preço de Paridade de Importação (PPI) e a margem para remuneração dos riscos inerentes à operação, bem como, a atualização dos mesmos pela variação cambial, observados os parâmetros de mercado; e

(...)”



JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a redação trazida pela MPV 847, de 31 de julho de 2018, para o cálculo da subvenção econômica objeto de análise, verificam-se duas variáveis de relevância a serem estabelecidas pelo Governo Federal: Preço de Referência – PR e Preço de Comercialização – PC.

O PR é o preço de referência para comercialização do óleo diesel, que leva em consideração o preço de paridade de importação da mercadoria, a qual se trata de uma commodity e, portanto, tem seus preços definidos pela flutuação da oferta e demanda no mercado internacional.

Já o PC, por sua vez, é o preço máximo pelo qual o produtor ou importador pode vender o óleo diesel para ser subvencionado. Como a subvenção é de até 30 centavos, o preço máximo do óleo diesel que faz jus à subvenção é também sempre 30 centavos inferior ao PR.

Diante do cenário de crise e buscando uma solução intermediária, tem-se que o objetivo da subvenção é compensar os produtores e importadores pela prática de preços abaixo do mercado em até 30 centavos, a referência (PR) tem que ser o preço de mercado, de forma que o PC (preço limite para subvenção) seja de até 30 centavos inferior.

Para tanto, o PR deve se basear no preço de paridade de importação da commodity, o qual reflete, por sua vez, além do custo da própria mercadoria, também os custos de nacionalização do bem: frete, seguro, estadia, demurrage, capatazia, armazenagem, etc.

Isso porque o preço de paridade de importação tem por objetivo justamente possibilitar o espelhamento do preço da mercadoria no mercado interno em relação ao mercado externo. Ou seja: a sua própria essência reflete o combustível nacionalizado para fins de comparação com o preço internacional.

Com a paridade de preços, compara-se o preço da mercadoria produzida internamente com o preço da mercadoria importada e nacionalizada, levando-se em conta os custos de sua nacionalização, de forma a permitir a comparabilidade.

Nesse contexto, essa paridade de preços tem sua razão uma vez que haja comparação entre os produtos nacionais e importados já em território nacional, envolvendo-se, portanto, os custos de nacionalização dos bens estrangeiros.

Dessa forma, a subvenção econômica ao óleo diesel baseia-se justamente na definição do preço de paridade de importação, isto é, da comparação do preço da mercadoria produzida no Brasil com a mercadoria importada e nacionalizada.



Câmara dos Deputados

A presente emenda propõe, portanto, evitar o desequilíbrio do mercado, preservar a livre e leal concorrência e uma possível distorção na metodologia do cálculo do Preço de Referência – PR previsto na redação da legenda da fórmula de composição do cálculo da subvenção econômica de que trata a MP 847/2018, para constar que na formação do Preço de Referência – PR deverá ser observado necessariamente o Preço de Paridade de Importação (PPI) e a margem para remuneração dos riscos inerentes à operação, bem como, a atualização dos mesmos pela variação cambial, observados os parâmetros de mercado.

Por todo o exposto, e considerando a importância dessas entidades no cenário nacional, rogamos o apoio dos nobres pares na aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado **André de Paula**
PSD/PE



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 31 DE JULHO DE 2018

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

EMENDA N.º

Altere-se a redação do parágrafo 2º, do artigo 2º da Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018, para vigorar com o seguinte texto:

“Art. 2º

(...)

§ 2º O preço de referência para a comercialização de óleo diesel e o preço de comercialização serão apurados pelos respectivos polos de entrega.”

JUSTIFICAÇÃO

Como foi acompanhado por todo o Brasil, a economia brasileira sofreu, e ainda sofre, os reflexos da grave crise no setor de transportes, em decorrência de rápidos e sucessivos aumentos nos preços dos combustíveis, decorrentes da alteração progressiva da política de preços da Petrobrás.

A subvenção econômica objeto da MPV 847, de 31 de julho de 2018, se apresentou como uma alternativa emergencial para o estabilizar minimamente a produtividade nacional, tendo como objetivo compensar os produtores e importadores pela prática de preços abaixo do mercado em até 30 centavos até o prazo de 31 de dezembro de 2018.



Câmara dos Deputados

Analisando o texto, verifica-se que de acordo com a redação original trazida pela MPV 487, de 31 de julho de 2018, o preço de referência para a comercialização de óleo diesel e o preço de comercialização poderia fixado em bases regionais.

Essa previsão, no entanto, acaba por refletir uma enorme distorção, provocando desequilíbrio no mercado, já que a apuração da subvenção por região permite que possa haver manipulação de preços em polos de entregas da mesma região.

Nesse sentido, a previsão do texto atual faculta a possibilidade da ocorrência de uma compensação dos preços de venda praticados numa mesma região, cancelando a prática de venda de óleo diesel por preço menor nas localidades em que há a presença das outras importadoras e o consequente aumento nas localidades de monopólio.

Ou seja, a apuração da Subvenção por preços médios praticados pelas empresas, por região, permite que haja a prática de preço díspares entre os polos de entrega estabelecidos na mesma região.

Para evitar esta prática, manter o objetivo precípua da MP 847/2018 e preservar a livre e leal concorrência, é que se sugere a alteração do dispositivo para que a apuração da subvenção seja realizada por polo de entrega, respeitados os Preço de Referência e Preço de Concorrência por polo de entrega, ao invés de ser por região.

Por todo o exposto, e considerando a importância dessas entidades no cenário nacional, rogamos o apoio dos nobres pares na aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado André de Paula

PSD/PE



Congresso Nacional

MPV 847

00017

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/08/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário			
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.

EMENDA ADITIVA

Insira onde couber:

“Art. XX – Fica autorizado o pagamento de compensação financeira especial de estoques comercializados pelas distribuidoras de combustíveis que atenderam redução de preços do óleo diesel A conforme solicitado pelo Governo Federal, de acordo com detalhes a seguir.

§ 1º A mencionada compensação refere-se às vendas de óleo diesel pelas distribuidoras, a partir do dia 1 de junho de 2018, já com descontos de R\$ 0,46/litro sobre o preço do óleo diesel A líquido da variação de ICMS, a partir de estoques formados anteriormente à aplicação da respectiva redução por parte da produtora ou importadora e será paga com recursos provenientes da subvenção econômica de que trata esta lei.

§ 2º As distribuidoras deverão comprovar quantitativamente seus estoques em 31 de maio de 2018, bem como a prática do referido desconto já a partir de 1 de junho de 2018.

§ 3º No caso de comprovação conforme definido no parágrafo anterior, o valor da compensação será igual ao estoque de óleo diesel comprovado em 31 de maio de 2018 multiplicado por R\$ 0,46/litro.

§ 4º O processo de pagamento dessas compensações deverá ser detalhado por meio de Decreto e serão pagas no decorrer do mês de agosto de 2018.

§ 5º A Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis ficará responsável pela medição concreta da comprovação de estoques por parte das distribuidoras e pela respectiva liberação das compensações de estoques.”



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/08/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

<input type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input type="checkbox"/> Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva Global
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

JUSTIFICAÇÃO

Decorrente da greve nacional dos caminhoneiros iniciada em 21 de maio de 2018, o Governo Federal concedeu subvenção econômica ao óleo diesel mineral no montante de R\$ 0,30/litro. Somado a esse valor, foram alterados os valores devidos dos tributos PIS, COFINS e CIDE, o que resultou numa redução total de R\$ 0,46/litro do diesel A vendido às distribuidoras de combustíveis, os quais foram repassados aos postos de combustíveis e ao consumidor final.

Não obstante, atendendo às determinações do Poder Executivo, tais empresas, ao repassarem os valores subvencionados, arcaram com prejuízos decorrentes do carregamento de estoques, uma vez que adquiriram o produto ao preço “cheio” e o repassaram à menor para o elo seguinte da cadeia. Para que tal desajuste seja corrigido, propõe-se a presente emenda à MPV 847/2018.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 7 de agosto de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

MPV 847

00018

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/08/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

<input type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input type="checkbox"/> Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva Global
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

EMENDA ADITIVA

Insira onde couber:

“Art. 1º Fica revogado o §2º do art.4º da Medida Provisória nº 838/18.

Art. 2º Não incidem as contribuições para o Programa de Integração Social - PIS e para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins sobre a receita de subvenção econômica decorrente da comercialização do óleo diesel estabelecida pela Medida Provisória nº 838/18.”

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do §2º do art.4º da MP nº 838/18, a receita de subvenção econômica será base de cálculo para as contribuições para o Programa de Integração Social (PIS) e para Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Primeiramente, cabe destacar que a subvenção não integra a receita bruta de venda do diesel, sendo reconhecida contabilmente em linha segregada. Além disso, é importante destacar que a integralidade das contribuições para PIS/COFINS foi recolhida sobre a venda do diesel com base no volume do referido produto, observando a opção pela alíquota “ad rem”. Assim, qualquer tributação adicional representaria “bis in idem”, ou seja, bitributação.

Considerando que o Decreto nº 9.403/18, ao regulamentar a MP 838/18, estabelece a incorporação dos custos decorrentes da incidência do PIS/COFINS sobre a subvenção ao preço de comercialização no período subsequente, não é razoável exigir o PIS/COFINS sobre o subsídio concedido para depois ressarcir o contribuinte.

Ora, nos termos da Exposição de Motivos EMI nº 00061/2018 MF MME, a criação da subvenção visa a estabilidade do preço de comercialização do diesel ao consumidor em território nacional, uma vez que sua elevação foi a causa para os protestos e a paralisação do transporte de cargas no mês de maio de 2018.



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/08/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

<input type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input type="checkbox"/> Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva Global
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

Assim sendo, a inclusão do PIS/COFINS, incidente sobre receita de subvenção, ao preço de comercialização a ser praticado em período subsequente, é incompatível com a finalidade do instituto que, conforme acima exposto, visa estabilidade de preço.

Isso porque o repasse desse valor mediante conversão em preço de comercialização no mês subsequente, ressarcindo as produtoras e importadoras, tornará o preço de venda instável e imprevisível, assumindo que no período do programa haverá um custo para os importadores/produtores de até 878.750.000,00 (oitocentos e setenta e oito milhões, setecentos e cinquenta mil reais), valor resultante da incidência do PIS/COFINS (9,25%) sobre o limite de 9,5 bilhões da subvenção.

Além disso, essa sistemática não garante que o importador/produtor terão os custos advindos desses tributos reembolsados na sua totalidade no mês subsequente, vez que tudo dependerá de volume comercializado. Aliás, essa sistemática, na verdade, pode resultar, ainda que temporariamente, numa distorção vantajosa se o volume comercializado no mês subsequente for consideravelmente maior que o do mês anterior, afrontando o princípio da isonomia no que tange aos entes habilitados a esse programa.

Nesse contexto, em consonância com a finalidade da subvenção que é garantir diminuição do preço do diesel ao consumidor, a receita de subvenção não pode ser tributada por PIS/COFINS sob pena de nova paralisação em razão do não cumprimento da manutenção do preço de comercialização do referido produto, causado, portanto, pelo incremento das contribuições ao valor de referência para comercialização.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 7 de agosto de 2018.

Assinatura:



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/08/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, DE 2018			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário			
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
Deputado Jerônimo Goergen Progressistas/RS				



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 07/08/2018	PROPOSIÇÃO Medida Provisória n. 847 de 2018		
AUTOR João Derly	PARTIDO REDE	UF RS	PÁGINA 01/01
1. <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2. <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 3. <input checked="" type="checkbox"/> MODIFICATIVA 4. <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA 5. <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescenta-se o parágrafo 2º, do artigo 1º, e parágrafos primeiro e segundo, da Medida Provisória n. 847, de 2018, da seguinte forma:

“Art. 1º

§ 2º *O limite de prazo da concessão da subvenção, estabelecido no caput, não se aplica aos transportadores autônomos de carga (TAC), conforme disposto nos parágrafos, do art. 6º, da Medida Provisória n. 847 de 31 de julho de 2018.*

Art. 6º

§ 1º *A partir de 01 de janeiro de 2019, a subvenção econômica, de que trata a Medida Provisória n. 838, de 2018, e a disposta no art. 1º, desta Medida Provisória, será mantida aos transportadores autônomos de carga (TAC) e seus equiparados.*

§ 2º *Para cumprimento do disposto no parágrafo primeiro deste artigo, a gestão relativa à concessão da subvenção econômica na comercialização do óleo diesel aos transportadores autônomos de carga (TAC) e seus equiparados ficará a cargo das Instituições de Pagamento Eletrônico, a ser regulamentado pela ANTT.*

JUSTIFICATIVA

O limite fixado até 31 de dezembro de 2018, para a concessão da subvenção do diesel, não atende às reivindicações da categoria dos transportadores autônomos de carga (TAC) e seus equiparados, manifestadas de forma contundente nos movimentos deflagrados em maio deste ano.

Importante registrar que a demanda pela subvenção surgiu da categoria dos caminhoneiros autônomos, que, na relação do transporte, é a mais fragilizada economicamente.

No entanto, a Medida Provisória n. 838, de 2018, ampliou indiscriminadamente a subvenção do diesel a todos os consumidores, inclusive àqueles setores não relacionados ao transporte rodoviário, gerando forte desequilíbrio orçamentário.

Vale anotar que a Medida Provisória n. 847, de 2018, apesar de limitar a subvenção do diesel ao segmento de transporte rodoviário de carga, decerto que mantém elevado o déficit orçamentário, o que será efetivamente reduzido se a subvenção do diesel se restringir exclusivamente aos transportadores autônomos de carga e seus equiparados. Reitera-se que essa demanda fora originariamente reivindicada pelos caminhoneiros autônomos e seus equiparados, não se justificando estender tal subsídio além dessa categoria.

Por outro lado, considerando que as instituições de pagamento eletrônico de frete, por meio da ANTT, têm a atribuição de operacionalizar e controlar o pagamento de frete, teriam tais instituições capacidade técnica para também operacionalizar a gestão relativa à concessão da subvenção do diesel exclusivamente aos TAC's e seus equiparados.

No mais, restringir o desconto do diesel ao TAC, vinculando-o ao modelo de pagamento eletrônico de frete, incentivará a formalização do mercado de pagamento de frete, aumentando, indiretamente, a arrecadação fiscal.

Portanto, conto com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

JOÃO DERLY
REDE/RS



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO Medida Provisória n. 847 de 2018		
AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA 01/01
1. <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2. <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 3. <input checked="" type="checkbox"/> MODIFICATIVA 4. <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA 5. <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescenta-se o parágrafo 2º, do artigo 1º, e parágrafos primeiro e segundo, da Medida Provisória n. 847, de 2018, da seguinte forma:

“Art. 1º

§ 2º *O limite de prazo da concessão da subvenção, estabelecido no caput, não se aplica aos transportadores autônomos de carga (TAC), conforme disposto nos parágrafos, do art. 6º, da Medida Provisória n. 847 de 31 de julho de 2018.*

Art. 6º

§ 1º *A partir de 01 de janeiro de 2019, a subvenção econômica, de que trata a Medida Provisória n. 838, de 2018, e a disposta no art. 1º, desta Medida Provisória, será mantida aos transportadores autônomos de carga (TAC) e seus equiparados.*

§ 2º *Para cumprimento do disposto no parágrafo primeiro deste artigo, a gestão relativa à concessão da subvenção econômica na comercialização do óleo diesel aos transportadores autônomos de carga (TAC) e seus equiparados ficará a cargo das Instituições de Pagamento Eletrônico, a ser regulamentado pela ANTT.*

JUSTIFICATIVA

O limite fixado até 31 de dezembro de 2018, para a concessão da subvenção do diesel, não atende às reivindicações da categoria dos transportadores autônomos de carga (TAC) e seus equiparados, manifestadas de forma contundente nos movimentos deflagrados em maio deste ano.

Importante registrar que a demanda pela subvenção surgiu da categoria dos caminhoneiros autônomos, que, na relação do transporte, é a mais fragilizada economicamente.

No entanto, a Medida Provisória n. 838, de 2018, ampliou indiscriminadamente a subvenção do diesel a todos os consumidores, inclusive àqueles setores não relacionados ao transporte rodoviário, gerando forte desequilíbrio orçamentário.

Vale anotar que a Medida Provisória n. 847, de 2018, apesar de limitar a subvenção do diesel ao segmento de transporte rodoviário de carga, decerto que mantém elevado o déficit orçamentário, o que será efetivamente reduzido se a subvenção do diesel se restringir exclusivamente aos transportadores autônomos de carga e seus equiparados. Reitera-se que essa demanda fora originariamente reivindicada pelos caminhoneiros autônomos e seus equiparados, não se justificando estender tal subsídio além dessa categoria.

Por outro lado, considerando que as instituições de pagamento eletrônico de frete, por meio da ANTT, têm a atribuição de operacionalizar e controlar o pagamento de frete, teriam tais instituições capacidade técnica para também operacionalizar a gestão relativa à concessão da subvenção do diesel exclusivamente aos TAC's e seus equiparados.

No mais, restringir o desconto do diesel ao TAC, vinculando-o ao modelo de pagamento eletrônico de frete, incentivará a formalização do mercado de pagamento de frete, aumentando, indiretamente, a arrecadação fiscal.

Portanto, conto com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

DEPUTADO GILBERTO NASCIMENTO



CONGRESSO NACIONAL

Medida Provisória n.º 847, de 31 de julho de 2018.

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica na comercialização de óleo diesel rodoviário no território nacional, sob a forma de equalização de parte dos custos a que estão sujeitos os distribuidores de óleo diesel, nas importações.

Emenda n.º _____
(Do Senhor Otavio Leite)

Suprima-se o inciso I do art. 6º da Medida Provisória nº 847, de 31 de julho de 2018, e acrescente-se o seguinte artigo 7º, renumerando-se o atual para art. 8º e o artigo seguinte para art. 9º:

“Art. 7º A subvenção econômica se estende à comercialização dos combustíveis de todos os modais de transporte, cabendo à ANP regulamentar as hipóteses não listadas no texto da presente Medida Provisória.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Medida Provisória faz o recorte de apenas um setor do transporte brasileiro, o rodoviário, o que denota privilégios inconstitucionais, ao ferir o princípio da isonomia entre os outros modais do transporte nacional.

Além disso, ignora a realidade econômica do Brasil na qual o problema do combustível não afeta apenas um modal do setor de transportes, mas toda a cadeia de mobilidade e logística nacional.



CONGRESSO NACIONAL

Deste modo, se ressalta que todos os outros setores dos transportes, também estratégicos para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, demandam iguais benefícios para que os combustíveis em altos níveis de preço não pressionem ainda mais as tarifas e, na ponta, não cheguem ao cidadão.

Estimular e criar as condições necessárias para todos os modais de transporte é um grande desafio para o Brasil e o preço dos combustíveis tem se mostrado um impeditivo para isso. Incluir os outros modais, como o aéreo, o ferroviário e marítimo dentro do regime de subvenção proposto pela presente Medida Provisória apresenta-se como uma ferramenta para tentar solucionar este problema e tirar uma das travas para um desenvolvimento ainda maior dos transportes, setor que é uma das chaves para o crescimento do país. Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala das Comissões, _____ de agosto de 2018.

Assinatura manuscrita em azul de Otávio Leite, contendo o nome 'Otávio Leite' e uma inicial 'O.L.'.

Deputado OTAVIO LEITE
PSDB/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 847

00022 ETIQUETA

DATA
07/08/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 847, de 2018

AUTOR
DEP. SÉRGIO VIDIGAL – PDT/ES

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO
X

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta ao artigo 61 da lei 9.478, de 1997, os seguintes parágrafos:

Art. 1º. Acrescente-se ao artigo 61 da lei 9.478, de 1997, os parágrafos abaixo:

“Art. 61.....

.....

§3º Todas as decisões realizadas no âmbito da PETROBRAS deverão levar em conta o impacto de sua política de preços de petróleo e derivados, bem como de gás natural, sobre o consumidor nacional.

§4º A política de preços da PETROBRAS no Brasil em relação a petróleo e derivados, bem como de gás natural, extraídos no território nacional deverá levar em consideração os custos de produção interno”.

JUSTIFICAÇÃO

A lei 9.478, de 1997 dispõem acerca da política energética nacional (dentre outras providências). O capítulo IX da lei trata especificamente da PETROBRAS. Essa emenda inclui dois parágrafos ao artigo 61, incluso no referido capítulo, para determinar que todas as decisões referentes à política de preços de petróleo e derivados, bem como de gás natural extraído em território nacional para venda interna, levem em consideração os impactos financeiros sobre o consumidor no Brasil. Como complemento, determina que a política de preços adotada pela sociedade de economia mista no Brasil leve em consideração os custos de produção internos. Em outras palavras: a empresa, para a composição dos preços dos referidos produtos no Brasil não poderá levar em consideração os custos no mercado internacional, bem como a variação do dólar. Entendo que, com essa medida, a empresa estatal ainda obterá lucros importantes e, ao mesmo tempo, cumprirá sua função social.

Essas determinações se devem por alguns motivos básicos. Porque a PETROBRAS foi construída a partir de recursos do povo

brasileiro. Sendo assim, nada mais justo que retribuir, o que pode ser feito a partir da comercialização de petróleo e gás no país a preços menos extorsivos.

Ademais, por mais que a PETROBRAS possua hoje acionistas privados, todos eles, desde o momento em que optaram pela compra de ações da empresa, sabiam ser a PETROBRAS empresa estatal. Sendo assim, não podem, em nenhum momento, exigir que a empresa atue no mercado, em especial no mercado interno, como uma empresa privada.

Deputado Sérgio Vidigal – PDT/ES
Brasília, 07 de agosto de 2018.