



SENADO FEDERAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Mesa do Senado Federal ao **Projeto de Lei Complementar nº 11, de 2020**, que *"Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para dispor sobre substituição tributária do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) nas operações com combustíveis."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Carlos Fávaro (PSD/MT)	023
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	024
Senador Weverton (PDT/MA)	025

TOTAL DE EMENDAS: 3



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

EMENDA Nº - PLEN
(ao PLP nº 11, de 2020)

Inclua-se onde couber:

Art X Ficam os Estados e o Distrito Federal autorizados a manterem, até 31 de dezembro de 2022, as margens de valor agregado ou preço médio ponderado a consumidor final utilizados para o cálculo do ICMS sobre as operações com combustíveis e lubrificantes, derivados ou não de petróleo, vigentes em 1º de novembro de 2021.

Art X Na adoção das medidas previstas nesta lei, os Estados e o Distrito Federal ficam dispensados do cumprimento das exigências contidas no art. 14 da Lei Complementar n. 101, de 4 de maio de 2000.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo manter, até 31 de dezembro de 2022, o valor do ICMS nos mesmos patamares já estabelecidos em 1 de novembro de 2021, quando o barril do petróleo brent estava em US\$ 84,71.

A proposta, portanto, atende ao objetivo de neutralizar os efeitos da oscilação dos preços dos combustíveis a partir de eventos internacionais que impactem o valor do barril de petróleo, como foi o pior momento da terceira onda da pandemia e a atual guerra na Ucrânia, que colocou o barril a US\$ 130.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

Além disso, oferece as condições para que o problema seja atenuado do lado da própria formação básica do preço dos combustíveis pela Petrobras, com a aprovação de projeto que permita à União, com os seus dividendos e royalties, amortecer os efeitos de variações abruptas nos preços nas bombas de combustíveis.

Sala das sessões,

Assinatura manuscrita de Carlos Fávaro em tinta azul, caracterizada por um traço longo e curvo que se fecha no topo, com uma linha diagonal cruzando o meio.

Senador Carlos Fávaro
PSD/MT

EMENDA Nº - PLEN

(ao PLP nº 11, de 2020)

Insira-se onde couber, no PLP 11 de 2020, o artigo abaixo:

Art. X. Fica instituído o auxílio emergencial destinado a atenuar os impactos extraordinários sobre os preços finais ao consumidor da gasolina.

§ 1º O auxílio a que se refere o *caput* ficará limitado a R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais), e priorizará os beneficiários do Programa Auxílio Brasil, de que trata a Lei nº 14.284, de 29 de dezembro de 2021.

§ 2º O auxílio a que se refere o *caput* será pago em parcelas mensais nos seguintes valores:

I - R\$ 300,00 (trezentos reais) para motoristas autônomos do transporte individual, incluídos taxistas e motoristas, condutores ou pilotos de pequenas embarcações com motor de até 16HP e motociclistas de aplicativos, sempre com rendimento familiar mensal de até três salários-mínimos;

II - R\$ 100,00 (cem reais) para motoristas detentores de habilitação para conduzir ciclomotor (ACC) ou motos de até 125 cilindradas (A1), observados os limites de um benefício por família e rendimento familiar mensal de até três salários mínimos.

§ 3º Para os fins desta Lei, são considerados taxistas e motoristas de aplicativos os profissionais que residam e trabalhem no Brasil, o que deve ser comprovado, conforme o caso, mediante apresentação do documento de permissão para prestação do serviço emitido pelas municipalidades, plataforma de transporte privado acionado por aplicativo e comprovante de cadastro de operação junto ao órgão competente do ente federado.

§ 4º O auxílio de que trata o *caput*:

I - fica sujeito à disponibilidade orçamentária e financeira;

II - observará, para sua efetiva instituição, a Lei 9.504, de 30 de setembro de 1997.

§ 5º O Poder Executivo regulamentará a formação do cadastro para operacionalização do auxílio a que se refere o caput, bem como a sistemática de seu pagamento.

JUSTIFICATIVA

A subida dos preços dos combustíveis derivados de petróleo se acentuou de tal forma neste ano que se tornou um grave problema macroeconômico e uma tragédia social.

Nos dez primeiros meses de 2021, a gasolina, o óleo diesel e o gás liquefeito de petróleo (GLP) acumulam alta de, respectivamente, 38,29%, 36,32% e 33,34%. Mês a mês, os combustíveis têm impactado fortemente a inflação. Em outubro, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) alcançou 1,25%. A gasolina, com aumento de 3,10%, foi o item individual que mais pesou nesse resultado, contribuindo com 0,19 ponto percentual. Impulsionado principalmente pelos aumentos dos combustíveis, o IPCA já acumula alta de 8,24% em 2021 e de 10,67% nos últimos 12 meses.

Infelizmente, a inflação não dá mostras de arrefecer nos próximos meses: a prévia de novembro (IPCA-15) é a mais alta para esse mês em dezenove anos: 1,17%. Mais uma vez, a gasolina foi a grande vilã, causando o maior impacto individual entre todos os itens que compõem o índice: 0,40 ponto percentual, ou seja, cerca de 1/3 da inflação total do mês.

A taxa desemprego no país está alta. Em paralelo, encolhe a renda domiciliar per capita do trabalho, a menor em quase dez anos.

Nesse contexto, o aumento dos combustíveis derivados de petróleo castiga os trabalhadores de três formas: a primeira pela corrosão de seu poder de compra pela inflação, a segunda pela manutenção da taxa de desemprego em níveis altos e, por fim, a terceira pelo decréscimo da renda salarial média. Em suma, é uma verdadeira tragédia.

É fundamental que exista alguma medida de efeito imediato para minimizar os impactos dos aumentos sucessivos dos preços dos combustíveis, a gasolina, o diesel e o gás de cozinha.

Essa nova realidade tem prejudicado principalmente os mais pobres e, de forma acentuada, os trabalhadores do setor de transporte de cargas, condutores de pequenas embarcações e do profissional individual privado autônomo, que dependem dos combustíveis para o exercício de sua atividade profissional.

A presente emenda tem o objetivo de atenuar essa situação. Estamos proponho que seja criado, um complemento ao atual sistema de transferência de renda, um Auxílio Combustível para motoristas autônomos do setor de transporte de cargas e transporte individual, incluídos taxistas, motoristas e motociclistas de aplicativos e condutores ou pilotos de pequenas embarcações com motor de até 16HP. Os valores propostos são decorrentes da análise da participação do item

transporte e combustíveis nos orçamentos familiares, conforme Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF).

Caso acatada essa emenda, vai proporcionar manutenção de empregos existentes e geração de novos postos de trabalho.

Ante o exposto, considerando a relevância dessa emenda, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO BRAGA

EMENDA SUPRESSIVA
Ao Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 11, de 2020

Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para dispor sobre substituição tributária do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) nas operações com combustíveis.

Suprime-se o inciso IV do art. 2º do Substitutivo apresentado pelo Senador Jean Paul Prates (PT/RN) ao PLP 11/2020.

Art.2º

.....
.....
~~IV—querosene de aviação.~~

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei Complementar nº 11/2020 pretende implementar a substituição tributária (incidência monofásica) do ICMS sobre combustíveis, de forma a supostamente “reduzir” a elevação histórica de preços. Em 16/02/2022, o Exmo. Senador Wellington Fagundes apresentou Emenda 11, que inclui o QAV na lista de combustíveis sobre os quais o ICMS incidirá uma única vez.

Ocorre que a técnica da incidência monofásica não tem o condão de alterar a carga tributária da operação – e nem para esse fim foi concebida - servindo apenas como instrumento colocado à disposição dos Estados para facilitar a fiscalização e o recolhimento do ICMS. Ou seja, conceitualmente, a incidência monofásica não implica redução da carga fiscal e, por consequência, do preço do combustível.

É fundamental considerar que inúmeros regimes especiais de tributação relativos ao ICMS, concedidos por várias Unidades Federadas, devidamente convalidados no âmbito do CONFAZ sob a égide da Lei Complementar nº 160/2017, permanecem em vigor para as companhias aéreas e demais contribuintes que dependem da aquisição de QAV para a manutenção de suas operações regulares.

Referidos regimes especiais de tributação contemplam redução da carga fiscal na aquisição de QAV, mediante contrapartidas das companhias aéreas, notadamente a expansão do transporte aéreo regional, aumentando-se a malha aérea nacional e alcançando-se municípios que anteriormente não possuíam acesso ao transporte aéreo de passageiros.

Ademais, em prevalecendo a inclusão do QAV no rol de produtos sujeitos à monofasia, as companhias aéreas que prestam serviços de transporte aéreo de cargas também perderão o direito ao registro de créditos de ICMS sobre a aquisição deste insumo, que representa um de seus principais custos operacionais.

Com efeito, ao adquirirem o QAV em operação não sujeita à incidência do ICMS (dado que, de acordo com o regime monofásico, somente estará sujeita à incidência do ICMS a operação de venda realizada pelo importador ou refinaria), as companhias aéreas terão o direito ao registro de créditos de ICMS vedado (conforme art. 20, §1º da Lei Complementar 87/96), de maneira que haverá substancial aumento na carga fiscal do transporte aéreo das companhias menores e que fazem viagens regionais. Tal ação, afetará diretamente o oferecimento de serviços aéreos regionais, uma vez que, as empresas não suportarão os custos desses serviços retirando logicamente seu oferecimento, prejudicando diretamente as populações fora dos grandes centros que ficarão sem meios de transporte aéreo para locomoção.

Diante do exposto, torna-se urgente e necessário excluir imediatamente o QAV da lista de produtos sujeitos à incidência monofásica.

Sala de Sessões,

Senador Weverton
PDT/MA