

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1117, DE 2022

**Ementa:** Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

### EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_

Inclua-se na Medida Provisória nº 1117, de 2022, os seguintes dispositivos, onde couber:

“Art. X Os preços de realização da Petrobras serão fixados periodicamente e deverão ter como base os custos internos de extração (*lifting cost*) e de refino, bem como o objetivo de redução da volatilidade e a promoção da modicidade de preços.

Art. Y A Petrobras alocará, anualmente, percentual da sua receita para pesquisa e infraestrutura em energia renovável.

Parágrafo único. Com vista à política de transição energética, o percentual disponibilizado pela Petrobras deve ser aprovado, ou modificado, pelo Congresso Nacional e pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), com prévia oitiva de representantes da sociedade civil com notório conhecimento sobre o tema.

Art. Z A Petrobras publicará relatórios trimestrais sobre a composição dos preços aplicados ao longo do período de forma a demonstrar o cumprimento das determinações do artigo 1º e, ainda, sobre o investimento em energia renovável, nos termos no artigo 2º desta Lei.”

### JUSTIFICAÇÃO

Atual política de preços da Petrobras, instaurado em 2016 por Michel Temer e Pedro Parente, o Preço de Paridade de Importação (PPI) define que produtos derivados de petróleo e gás têm como base o preço de paridade de importação, formado pelas cotações internacionais destes produtos mais os custos que importadores teriam, como transporte e taxas portuárias, por exemplo. Isto é, mesmo a Petrobras produzindo em território brasileiro cerca de 80% dos combustíveis consumidos (isto com alta ociosidade do parque de refino, o qual abordaremos em seguida) no país nós pagamos como se eles fossem importados. Não só em termos de dólar, mas pagamos até uma tarifa portuária e de transporte inexistentes

Por isto, propomos a substituição do PPI por um modelo que leve em consideração os custos reais da empresa para a produção em solo nacional. São eles os dois principais componentes da estrutura de custos da empresa (e públicos, nos relatórios da companhia): os custos de extração e os custos de refino. O custo de extração, nomeado como *lifting cost*, equivale aos gastos operacionais da petroleira após a fase de exploração e perfuração de poços, quando entra na fase da produção do óleo em si. A descoberta do pré-sal e a sua atual exploração comercial está permitindo uma queda nos custos de extração da Petrobrás. Os custos de produção no pré-sal são 68% menores do que a extração em terra, águas rasas, águas profundas e ultra profundas. Com o aumento do volume de



óleo extraído do pré-sal, o custo total de extração vem caindo no país. O segundo componente, o custo de refino do barril de petróleo, é quanto a empresa gasta (aqui incluso todos os seus custos com as refinarias) para transformar um barril de petróleo no equivalente a um barril de produtos derivados de petróleo.

Aos dois valores seria aplicado uma margem para cobrir outros custos, tais como o de exploração, transporte, comercialização e a internalização de custos ambientais, além de uma margem de lucro para a empresa – todos a serem publicados trimestralmente pela Petrobras. Como se trata da exploração de um bem natural finito e não renovável e com uma contribuição decisiva do ponto de vista das emissões relacionadas às mudanças climáticas, é necessário que a política de preços do petróleo incorpore elementos que possibilitem uma transição energética. Nesse sentido, a Petrobras fica obrigada a estabelecer um montante anual de recursos que a para pesquisa e infraestrutura em energia renovável. O percentual disponibilizado deve ser aprovado, ou modificado, pelo Congresso Nacional e pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), com prévia oitiva de representantes da sociedade civil com notório conhecimento sobre o tema.

A Petrobras também deverá publicar relatórios trimestrais sobre a composição dos preços aplicados ao longo do período de forma a permitir o controle público sobre o cumprimento da política de preços aqui estabelecida, bem como a destinação de recursos para energia renovável.

A título de ilustração, se os preços dos combustíveis no mês anterior à entrada em vigor do PPI (setembro de 2016) fossem atualizados somente pelo IPCA ao invés da correção pelo PPI, hoje o preço médio do litro da gasolina e do diesel seriam, respectivamente, de R\$ 4,52 e R\$ 3,73. Já o GLP (gás de cozinha) estaria sendo vendido, em média, a R\$ 67,79 no botijão de 13 kg. Esses valores são apenas exemplificativos e o preço real, caso aprovado este Projeto de Lei, dependerá dos cursos internos correntes.

Pelas razões expostas, pedimos apoio do relator e ilustres pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Comissões, em 30 de agosto de 2022

**Dep. Sâmia Bomfim (PSOL/SP)**  
**Líder do PSOL**





## **Emenda de Plenário à MPV (Ato Conjunto 1/20)** **(Da Sra. Sâmia Bomfim)**

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Assinaram eletronicamente o documento CD229479615100, nesta ordem:

- |   |             |
|---|-------------|
| 1 Dep. Sâmia Bomfim (PSOL/SP) - LÍDER do PSOL   | *(p_119782) |
| 2 Dep. Reginaldo Lopes (PT/MG) - LÍDER do PT    | *(p_7800)   |
| 3 Dep. André Figueiredo (PDT/CE) - LÍDER do PDT | *(P_112403) |
| 4 Dep. Bira do Pindaré (PSB/MA) - LÍDER do PSB  | *(p_7695)   |

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

