



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0383/18	DATA: 23/05/2018	
LOCAL: Plenário 14 das Comissões	INÍCIO: 09h59min	TÉRMINO: 13h45min	PÁGINAS: 85

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
BRUNO CONDE CASELLI - Superintendente de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica da Agência Nacional do Petróleo, Gás e Combustíveis — ANP. RAVVI AUGUSTO DE ABREU COUTINHO MADRUGA - Coordenador-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE. FLÁVIO SANTOS TOJAL - Gerente-Geral de Marketing da PETROBRAS S/A. PAULO MIRANDA SOARES - Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes — FECOMBUSTÍVEIS. JOSÉ HÉLIO FERNANDES - Presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística — NTC.

SUMÁRIO
Debate sobre os preços dos combustíveis no Brasil.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Bom dia a todos.

Declaro aberta a reunião de audiência pública para debater sobre a situação dos preços dos combustíveis no Brasil, em atendimento ao Requerimento nº 189, de 2017, de autoria do Deputado Joaquim Passarinho, e ao Requerimento nº 197, de 2018, de autoria dos Deputados Altineu Côrtes e Carlos Andrade.

Haverá a participação dos expositores convidados, a quem solicito que tomem assento à mesa: Sr. Bruno Conde Caselli, Superintendente de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica da Agência Nacional do Petróleo, Gás e Combustíveis — ANP; Sr. Ravvi Augusto de Abreu Coutinho Madruga, Coordenador-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE; Sr. Flávio Santos Tojal, Gerente-Geral de Marketing da PETROBRAS; Sr. Paulo Miranda Soares, Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes — FECOMBUSTÍVEIS; Sr. José Hélio Fernandes, Presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística — NTC.

Inicialmente, cumprimento todos os senhores presentes, em especial os expositores. Informo que a lista de inscrição para os debates está aberta e que o Deputado que desejar interpelar os convidados deverá, primeiramente, dirigir-se à mesa e registrar o seu nome. Informo, ainda, que os senhores convidados não deverão ser aparteados no decorrer de suas exposições. Somente após encerradas as exposições, os Deputados poderão fazer seus questionamentos, tendo cada um o prazo de 3 minutos, e o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Outras entidades solicitaram participação no debate. Todas são bem-vindas. No momento do debate, todos poderão usar da palavra e colocar suas considerações, o que será muito útil para o bom andamento desta Comissão, especialmente desta audiência pública.

Passo a palavra ao primeiro convidado, o Sr. Bruno Conde Caselli, Superintendente de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica da Agência Nacional do Petróleo, Gás e Combustíveis — ANP, para proferir sua exposição. S.Sa. dispõe de 15 minutos.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI - Primeiramente, bom dia a todos.



Agradeço à Comissão o convite para a ANP estar aqui discutindo com os senhores a situação dos preços dos combustíveis. O objetivo dessa exposição é mostrar aos senhores o papel da ANP no que tange a essa temática e alguns números obtidos na base de dados da agência.

Eu deixei uma apresentação com a equipe da Comissão. Poderiam, por favor, colocá-la? *(Pausa.)*

Obrigado.

(Segue-se exibição de imagens.)

As atribuições da ANP estão estipuladas no art. 8º da Lei do Petróleo.

Nesta parte introdutória da apresentação, eu serei mais célere. Aqui estão descritas competências da ANP nas várias atividades que envolvem a cadeia petrolífera: proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta de produtos; garantia do suprimento; regulação, autorização e fiscalização do abastecimento nacional de combustíveis.

Para a promoção da concorrência, a ANP atua com um poder/dever de coibir práticas anticompetitivas. Com base também na atribuição de regulação, a agência sempre observa as questões de entrada no mercado e as barreiras regulatórias que podem estar atreladas à ordem de distribuição ou de revenda e observa aspectos que podem ser motivadores de um requisito técnico ou econômico para a entrada no segmento de petróleo. Também por força de uma atribuição legal, a agência tem a obrigatoriedade de comunicar ao CADE qualquer indício de conduta anticompetitiva.

São três as grandes dimensões de atuação da agência: preço, qualidade e oferta. Particularmente com relação ao preço, nós temos a pesquisa semanal de preço da ANP, que é o levantamento de preços e margens de comercialização de combustíveis. Há uma interação grande com o CADE nesse ponto. Como eu comentei, qualquer indício de infração está sujeito à comunicação ao CADE.

Em relação ao preço, há uma informação que sempre trazemos ao público e, quando somos provocados, também aos órgãos: desde 2002, o Brasil vive um regime de plena liberdade de preço, não havendo qualquer tipo de controle governamental ou definição de preço máximo ou mínimo sobre os derivados vendidos ou os biocombustíveis. Isso serve para qualquer elo da cadeia regulada



pela agência. Não há também qualquer tipo de autorização para modificação de preços dos produtos.

No que tange ao papel da ANP na defesa da concorrência, possuímos grandes interações, inclusive com o próprio Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência — SBDC. Atualmente o CADE e a Secretaria de Acompanhamento Econômico — SAE são os órgãos de maior interação conosco para a troca de informações de aspecto concorrencial.

Também temos uma interação grande com o Poder Judiciário, com o Poder Legislativo e com os órgãos do Ministério Público, que sempre provoca a agência com relação a denúncias de cartel apresentadas pelos próprios cidadãos ou outros processos de investigação em que são demandadas bases de dados da ANP.

Há também a interação com agentes regulados, com relação à representação de denúncias à agência sobre uma possível conduta anticompetitiva. Há o acompanhamento do mercado de petróleo, ação em que a ANP traz um conjunto de informações importantes sobre preço para diversos segmentos da cadeia: revenda, distribuição, produção, preço de produtos asfálticos, dados de movimentação de produtos.

O levantamento de preços da ANP é uma pesquisa realizada atualmente em 459 localidades e tem uma periodicidade semanal. Trata-se da pesquisa mais importante para o fornecimento ao consumidor em relação a preços de derivados de etanol e também de GLP. Esta é a base de dados de todo o conhecimento que é gerado e de toda a análise que é feita com relação a uma eventual conduta anticompetitiva, observando sempre o aspecto econômico dessa conduta, também para subsidiar os órgãos públicos de combate a carteis e as instituições de pesquisa para avaliação de outras dimensões envolvendo, por exemplo, transmissão de preço. Esta base histórica bastante completa e rica é utilizada por diversas fontes.

O levantamento teve uma pequena mudança nos últimos 12 meses, em função de corte orçamentário, passando para uma abrangência atual de 459 Municípios.

Além da pesquisa semanal de preços da ANP, temos os preços de produtores e importadores de derivados de petróleo. Isso é fruto de uma regulamentação da



agência. Esses dados declarados pelos agentes também estão disponíveis no *site* da ANP.

Há também a publicação dos preços de distribuição de produtos asfálticos, decorrente de uma decisão do Tribunal de Contas da União. Busca-se, assim, auxiliar o processo de auditoria das atividades envolvendo a pavimentação de rodovias.

Cito também os preços de GLP consolidados ao consumidor. Trata-se de uma tabela que nós colocamos com os componentes do produto.

Tentamos atender às demandas do Ministério Público com relação ao cartel. A ANP tem uma metodologia específica para a detecção do cartel e utiliza critérios estatísticos para avaliar se, do ponto de vista econômico, há algum indício naquele mercado. Avaliam-se componentes como margem, margem média, coeficiente de variação, variabilidade dos preços.

Essa metodologia é publicada no *site* da agência e fundamenta toda a nossa análise e o posterior encaminhamento às autoridades competentes. De 2016 a 2018, nós elaboramos 74 notas técnicas com essa perspectiva, a fim de atender à atribuição legal da ANP de comunicar ao CADE algum indício.

Os dados de que a ANP dispõe são públicos — o que eu estou trazendo para os senhores não é nada restrito — e vão trazer um pouquinho de luz para o cenário atual do preço dos combustíveis.

Um fato relevante observado nos últimos 12 meses, também com relação ao preço dos combustíveis, foi a elevação da alíquota PIS-COFINS em julho do ano passado para os três produtos da atividade de abastecimento nacional: gasolina, *diesel* e etanol. Houve uma variação mais significativa para a gasolina e para o *diesel*, o que vai ser observado no gráfico a seguir. Em relação ao etanol, houve uma elevação menor, tanto para a etapa de produção quanto para a etapa de distribuição.

Além dessa elevação dos tributos federais, particularmente do PIS-COFINS, também houve outro fato interessante: a revisão da política de preços da PETROBRAS, no sentido de aumentar a frequência dos reajustes e aderir os preços domésticos aos preços internacionais. Isso foi retirado da própria comunicação da empresa.



Os reajustes com essa frequência procuram trazer um pouco mais de flexibilidade a esse processo de competição da PETROBRAS com relação aos produtos importados, algo que começou a ser observado de forma muito mais intensa nesses últimos 12 meses, a partir dessa vinculação ou dessa aderência do preço interno ao preço internacional.

Em dezembro de 2017, houve uma revisão nos cálculos envolvendo a parte do *diesel*, com o objetivo de tentar recuperar uma parte da parcela de mercado que foi perdida pela empresa. A PETROBRAS sempre atua como um agente de participação extremamente relevante no mercado interno.

A partir do momento em que houve essa modificação da política, houve uma modificação em função da competição com os agentes importadores e da atratividade do preço para a importação. Em dezembro, houve um pequeno ajuste, com o objetivo de recuperar parte dessa parcela de mercado e — nas palavras da própria empresa — adequar o preço do combustível às mudanças de fluxo logístico e entrada de produtos importados no País.

Entretanto, manteve-se inalterada a política vigente do ponto de vista de frequência, de aderência ao acompanhamento das variações do preço internacional. Isso vai ser observado.

Inicialmente, este aqui é o preço do produtor. Isso está disposto no *site* da ANP. Esta foi a variação observada na etapa de produção em relação à gasolina e ao *diesel*, de julho de 2017 até abril deste ano. Então, na gasolina, nós tivemos uma variação observada, de um ponto a outro, de cerca de 47%; no *diesel*, de 45%.

O próximo gráfico é bem ilustrativo e indica essa observação da política de preços da PETROBRAS e como isso se manifesta em termos de frequência dos reajustes. Antes da linha tracejada, está demonstrada a frequência observada para a gasolina. Após a linha tracejada, já está em vigência a nova política de preços, em que houve a opção de fazer isso de forma diária. As colunas azuis são os reajustes positivos. As colunas vermelhas são os reajustes negativos.

Isso mostra claramente uma interessante vinculação a essa volatilidade do mercado internacional, também com influência do câmbio. É importante destacar que hoje, da forma como é precificado o produto pelo agente que detém maior participação no mercado — isso impacta os demais elos da cadeia —, essa variação



está muito atrelada à precificação dos derivados do petróleo no mercado internacional e também à taxa de câmbio, em função de estar calculada em dólar e de ser feita a conversão. Esses são dois componentes fora do controle interno do País que hoje influenciam os níveis de preço.

A mesma coisa ocorre com o *diesel*. Nós observamos o mesmo comportamento, o que reflete como o preço interno praticado no âmbito da PETROBRAS segue a volatilidade do mercado internacional, do dólar e do câmbio.

Dando continuidade à exposição, vou falar sobre os preços nas três etapas da cadeia, de acordo com a base de dados da ANP. A curva superior é a curva de revenda; a curva intermediária é a de distribuição; abaixo, a de cor laranja é a de produção; e a curva verde é a de produção de etanol anidro, que, no caso da gasolina, tem uma participação de 27%. No gráfico, nós observamos qual foi a variação percentual de cada um dos elos da cadeia nesse período de julho até recentemente.

Com a diferença dessa variação, não significa que aqueles valores não foram repassados. Como na revenda e na distribuição a participação do valor do produto original é menor, a variação também acaba sendo menor. Há outros componentes no preço da distribuição e outros componentes no preço da revenda, como a própria parte tributária e os custos inerentes à sua atividade, que jogam esse percentual para um valor menor.

Esta é uma comparação do preço da gasolina aqui e no mercado internacional. Nós observamos claramente uma aderência do mercado interno ao mercado internacional.

Em seguida, temos um pouco da composição do preço dos combustíveis. Essa foi uma informação que a ANP me passou, que foi incluída no *site* desde março. Na Semana do Consumidor, nós fizemos uma iniciativa de comunicação importante e a ANP passou a divulgar, com base nos dados do Ministério de Minas e Energia, a composição de preços dos produtos, para indicar quais são os componentes de cada um dos combustíveis.

Aqui, particularmente, trazemos a composição de preços em São Paulo, para mostrar um período anterior. A linha vermelha representa o imposto. As colunas



representam o preço absoluto com os diferentes componentes, de acordo com as cores: o preto representa o preço do produtor; o cinza representa os tributos.

A elevação do tributo a partir de julho é decorrente do aumento do PIS-COFINS, que fez com que essa participação tributária passasse de cerca de 35% para 45% em relação à gasolina. O restante são os demais componentes da cadeia: margem bruta de distribuição, preço do produtor, o anidro — o verde é o preço do anidro —, e também a margem bruta de revenda.

Em relação ao preço do *diesel*, há um comportamento semelhante, e os preços acabam sendo repassados ao consumidor final. Há uma variação, de julho para cá, na revenda, de 18%; na distribuição, em média, de 26%; e, na produção, de cerca de 45%. A mesma aderência que foi observada em relação à gasolina também se observa em relação ao *diesel*, o que está compatível com a forma de precificação do produto que foi definida pela PETROBRAS.

Com relação à composição de preços do *diesel*, também em relação a São Paulo, em julho nós observamos um acréscimo do PIS-COFINS, passando de 20% para cerca de 25% do valor do produto, o que deixa o *diesel* com uma carga tributária um pouco inferior à da gasolina. Os demais componentes são: produção, distribuição e revenda.

Com relação aos preços médios do etanol hidratado, há aqui uma informação interessante: nós estamos vivenciando o período de safra do produto. No caso do consumidor que tenha o etanol como substituto, é uma boa informação, já que ele é um combustível substituto e se coloca, portanto, como uma alternativa às variações do preço da gasolina. O Brasil tem essa vantagem em relação aos demais países em termos de produção de etanol. Isso pode ser absorvido pelos consumidores.

Eu trago também um pouco da evolução recente dos preços dos combustíveis por região, em relação à gasolina, ao *diesel* e ao etanol. No caso do etanol hidratado, vale ressaltar que, nas Regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste, houve uma anotação de queda dos preços. Também foram trazidos alguns dados de cada unidade federativa. Tudo está disponível no *site* da ANP.

Por fim, eu trago um dado interessante, que mostra a relação do Brasil com o resto do mundo no que diz respeito ao preço ao consumidor final. Com relação à gasolina, estamos na 90ª posição no *ranking* dos combustíveis mais baratos do



mundo, considerando 167 países. Esse é o último dado disponível. Portanto, estamos numa linha intermediária. Com relação ao *diesel*, podemos dizer a mesma coisa: estamos numa linha intermediária, pois, entre 166 países, ocupamos a 75ª posição.

Em termos tributários, há países com tributação até superior à nossa — esses são dados do Ministério —, tanto para gasolina como para o *diesel*.

Eu trouxe bastante informação e fico à disposição caso haja alguma dúvida.

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Pois não, Deputado Simão Sessim.

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Sr. Presidente, considerando que V.Exa. marcou uma audiência pública para 9h30min e uma reunião deliberativa para 11h30min; considerando que começamos às 10 horas; considerando que V.Exa. vai permitir a cada expositor o tempo regimental de 20 minutos e depois passará aos debates; considerando que há cinco expositores; considerando tudo isso; só nas exposições, já atropelamos a nossa reunião deliberativa.

Eu pergunto a V.Exa. se não haveria condições de consultar os expositores para que eles condensassem um pouco mais as apresentações. Não estou criticando a exposição do Dr. Bruno, mas ele foi forçado, pelo tamanho da exposição, a falar de forma muito rápida. Então, quase não deu para olhar os subsídios que ele trouxe. Melhor seria se cada um tivesse uma forma de condensar suas apresentações, para que nós pudéssemos buscar o debate, a fim de tentar resolver o problema do aumento do combustível, que é a nossa grande aflição.

A exposição histórica, esta Comissão já conhece bem. Esse problema é muito recorrente na nossa Comissão. Perdoem-me os autores do requerimento, Deputados Joaquim Passarinho e Altineu Côrtes, mas isso é muito recorrente aqui. Sabemos perfeitamente a história do aumento da gasolina neste País. A PETROBRAS alega que é problema internacional. No fundo, sabemos que é para tirar o prejuízo.

A preocupação do consumidor é que haja uma vontade enorme da distribuidora e das revendedoras de aumentar o combustível. Não é nada disso. O



mercado é livre. O CADE é que toma conta da história do cartel, se houver. A ANP não faz nada; não fiscaliza nada com relação a preço; só faz história.

Eu pergunto a V.Exa. o seguinte: nós vamos cancelar a nossa reunião deliberativa? Eu tenho um compromisso no Plenário, em uma sessão solene em homenagem ao Deputado Rômulo Gouveia, na qual vou falar em nome do meu partido. Nesta Casa, nós temos que estar, ao mesmo tempo, em dois ou três lugares. Então, eu queria saber se V.Exa. realmente vai confirmar o tempo de 20 minutos, para eu me posicionar em relação ao Plenário.

Agradeço a V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Já conversei com os demais expositores, que concordaram em falar em até 10 minutos, da forma mais concisa possível. Assim, podemos fazer uma audiência um pouco mais dinâmica e mais objetiva.

Concedo a palavra ao Sr. Ravvi Augusto de Abreu Madruga, Coordenador-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE, para proceder à sua exposição.

O SR. RAVVI AUGUSTO DE ABREU COUTINHO MADRUGA - Bom dia a todos.

Bom dia, Sr. Presidente, na pessoa de quem saúdo todos os convidados que fazem parte da Mesa.

No intuito de acelerar a audiência, serei bem objetivo. Antecipo que minha apresentação é bem sucinta.

(Segue-se exibição de imagens.)

Por que o preço final dos combustíveis para o consumidor é igual, muito próximo ou elevado? Resumi a apresentação em três tópicos principais: a cadeia de produção do petróleo e seus derivados; o sistema tributário e as alíquotas elevadas dos impostos; e os cartéis e a concentração de mercado, que são um terceiro problema.

A cadeia do petróleo no Brasil é caracterizada por um alto grau de concentração de mercado. Esse é um problema estrutural que os senhores, nesta Comissão, conhecem bem, porque ele é histórico. Vou passar rapidamente por esse tópico.



Hoje não há mais monopólio legal da PETROBRAS. Na exploração, temos um oligopólio e, no Brasil, a PETROBRAS é dominante na exploração do petróleo.

Depois passamos para o refino, área em que, de fato, há um monopólio no Brasil: a PETROBRAS é proprietária de todas as refinarias. Na área do refino, não temos concorrência interna, mas teremos concorrência externa a partir das importações.

O elo seguinte da cadeia é a distribuição, na qual temos um oligopólio: a BR é a distribuidora pertencente à PETROBRAS; a Ipiranga, ao Grupo Ultra; a Shell e a Cosan, atualmente são representadas pela Raízen. Essas são as três grandes distribuidoras de combustível do Brasil. De apenas uma empresa, passamos para três empresas distribuindo combustível no Brasil.

Temos também a ALESAT Combustíveis, que tem uma participação um pouco menor, além de cerca de 300 pequenas distribuidoras de combustível — muitas delas atuam apenas regionalmente. As quatro maiores distribuidoras são aquelas três grandes e a ALESAT, que detêm cerca de 90% do mercado.

Por fim, temos a revenda, que engloba os postos de combustíveis, área em que há uma concorrência mais pulverizada nas cidades. Há vários postos, com diversos empresários atuando na revenda. Então, saímos de uma estrutura já concentrada, que favorece a proximidade e a elevação de preços, e partimos para um sistema tributário.

Eu já antecipo que não combinei a minha apresentação com o Bruno, da ANP. Ele bateu forte nesse ponto da tributação, e vou fazer da mesma forma. Esse é um dos principais problemas para os preços serem elevados e influencia um pouco o fato de serem parecidos ou próximos no Brasil.

O nosso sistema tributário — não só as alíquotas, mas a forma como o tributo é cobrado — favorece a elevação e a proximidade de preços. Por exemplo, o ICMS que incide no valor dos combustíveis é cobrado na forma de substituição tributária, ou seja, o posto revendedor não recolhe o ICMS, quem o recolhe é a distribuidora.

Como é que a distribuidora recolhe o tributo se não é ela que faz o preço final? Pelo preço médio ponderado, que é o chamado preço de pauta. Os Estados determinam o preço que será utilizado para recolhimento do ICMS. O que decorre dessa forma de recolhimento da tributação? Decorre que o preço de pauta é único,



ou seja, independentemente da variação de preço para o consumidor, o recolhimento de imposto é o mesmo. Aquele posto que vende mais barato está sendo supratributado. O posto que cobra um valor mais elevado que o preço de pauta está recolhendo menos imposto. Então, essa é uma distorção do nosso sistema tributário. É o que sempre digo: o consumidor que busca o menor preço está pagando mais imposto. Esse preço de pauta é publicado de 15 em 15 dias no *site* do Ministério da Fazenda, no *site* do CONFAZ.

Na coluna da esquerda, estão as unidades da Federação, os Estados; nas demais colunas, está o preço por combustível. O Estado determina o preço final ao consumidor. Vejam bem, isso não é para tabelamento de preço, é para fins de recolhimento de imposto, mas acaba, de certa forma, influenciando o preço final.

Aqui temos os valores atualmente do preço de pauta para a segunda quinzena de maio. Como eu disse antes, esses valores são publicados quinzenalmente. E esses são os valores para gasolina. Eu grifei, em amarelo, os valores de ICMS recolhidos pelos Estados que são mais do que o dobro dos tributos federais.

Nós estamos aqui discutindo a elevação de preços. Órgãos federais estão presentes à Mesa: ANP, CADE. Mas os Estados não são trazidos para debater — eu, pelo menos, nunca vi. Não adianta o Governo Federal fazer a sua parte, reduzindo PIS-COFINS, se os Estados não alterarem a tributação. Vejam que a tributação estadual é mais do que o dobro da tributação federal. Isso é relevante.

Eu circulei o Rio de Janeiro, porque, apesar de ser produtor de petróleo e de ter a segunda maior refinaria do Brasil, é o Estado que tem um dos maiores preços de combustível no Brasil, por conta da tributação. Todos aqueles efeitos teoricamente benéficos ao consumidor do Estado do Rio de Janeiro são diluídos pela tributação. Apesar de o Estado ser produtor de petróleo e de ter uma refinaria muito próxima à cidade, os efeitos de ganhos de logística, entre outros custos, são perdidos por conta da tributação.

Vejam ali que PIS-COFINS mais ICMS, somados, dos Estados, chegam próximos a 2 reais, e, no Estado do Rio de Janeiro, a R\$2,30, quase metade do valor do combustível vendido nos postos.



Voltaremos rapidamente à questão da tributação, pois o tempo está se esvaindo. Em 2016 praticamente todos os Estados e o Distrito Federal aumentaram a alíquota de ICMS por conta da situação fiscal dos Estados. Este é outro ponto que eu gostaria de ressaltar. Um dos principais setores que sempre é alvo de elevação de impostos é o setor de combustíveis. Quando o Estado se vê numa situação de aperto fiscal, ele não pensa duas vezes antes de aumentar o ICMS de qual produto? Do combustível. Então, em 2016, 20 Estados e o Distrito Federal sobem o ICMS no País. Passaram-se 2 anos e não se ouve falar de redução. A situação fiscal possivelmente se alterou no Estado, ela melhorou, mas não se ouve falar em redução do ICMS.

Por fim, na outra parte que tange à questão de carteis e de concentração de mercado, no que diz respeito à competência exclusiva do CADE, ele tem feito a sua parte. Desde 2012, quando entrou em vigor a nova Lei de Defesa da Concorrência, o CADE já investigou 18 casos de carteis de combustíveis. Desses 18, ele condenou 12 carteis de combustíveis, e houve seis arquivamentos por falta de indícios.

Na outra parte, a de reprovação de atos de concentração, como vimos, o mercado brasileiro já é muito concentrado no setor. Foram apresentados ao CADE dois atos de concentração, um no setor de GLP e outro no setor de combustíveis, e os dois casos de concentração foram reprovados pelo CADE, porque o órgão entendeu que o mercado já estava demasiadamente concentrado.

Assim eu concluo a apresentação e estarei aberto às perguntas ao final.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado.

Vamos então ao próximo expositor.

Tem a palavra o Sr. Flávio Santos Tojal, Gerente-Geral de Marketing da PETROBRAS S/A, para que proceda à sua exposição.

Antes de V.Sa. iniciá-la, quero informar aos Srs. Deputados que, a fim de que nós possamos ter um pouco mais de tempo para debater e ouvir todas as pessoas que se dispuseram a vir até aqui e querem expor os problemas da sua associação ou do seu ramo de negócios, vamos cancelar a reunião deliberativa, que seria às 11 horas, para que esta reunião se estenda um pouco mais, e todos tenham a oportunidade de falar.



Tem a palavra, então, o Sr. Flávio Santos Tojal.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL - Bom dia a todos.

Muito obrigado pela oportunidade e pelo convite da Comissão de Minas Energia ao Deputado Marcelo Squassoni. Esta reunião deu oportunidade à PETROBRAS de trazer alguma ajuda para a compreensão do comportamento dos preços dos combustíveis, no caso gasolina e *diesel*, e de falar um pouco da sua política de preços.

(Segue-se exibição de imagens.)

Vou introduzir o assunto mostrando um pouco como funciona e como é que está estruturada a cadeia de comercialização de combustíveis no País. Hoje nós temos importação, temos um mercado competitivo, a oferta do produto não é um monopólio da empresa.

No caso da gasolina, centrais petroquímicas, formuladores também entregam produtos, participam desse mercado. O produto final que chega hoje aos postos é, no caso da gasolina, um misto de gasolina com álcool — já há algum tempo, 27% da participação na gasolina é de álcool —, e, no caso do *diesel*, é um misto de *diesel* e biodiesel, 10% da participação no *diesel* é de biodiesel.

Aqui, já entrando no tema de debate, mostramos como são compostos os preços de gasolina e *diesel*, reiterando o que já foi colocado pelo representante da ANP e pelo representante do CADE. Em termos de tributo, no caso da gasolina, vemos aí preço e acompanhamento — são da ANP esses preços; essa estrutura de preços não é da PETROBRAS. Esse é o acompanhamento que a ANP faz, e esses são valores do período de 6 de maio a 12 de maio, portanto bastante recentes.

Nesse período, 45% do preço que estava chegando à bomba, 45% do preço visto pelo consumidor, eram tributos, enquanto 32% cabiam ao preço de produção da PETROBRAS. Para facilitar um pouco a compreensão, se os senhores estiverem abastecendo o carro, colocando 300 reais no tanque dos seus carros, a PETROBRAS está levando 96 reais desses 300 reais, e 135 reais desses 300 reais são tributos, estão indo para a esfera tributária. No *diesel*, a participação de tributos é menor, mas também concorre para um impacto elevado em termos de tributação.

Vemos aqui um pouco de história. Atendendo solicitação da Mesa, não vou entrar muito nisso, mas mostro um pouco o que já foi dito pelo representante da



ANP, que temos um mercado aberto desde 2002, com possibilidade de participação de outros agentes, inclusive importadores, como acompanhamos atualmente.

Em termos de mercado aberto, o ambiente é de livre competição, as importações estão liberadas. No final do ano passado, cerca de 30% do *diesel* consumido no País não era colocado pela PETROBRAS, vinha de importação de produtos. Os preços são definidos livremente, e qualquer subsídio necessita, por força de lei, ser proposto pelo CNPE e aprovado pelo Congresso Nacional.

Os derivados de petróleo são *commodities*. Como caracterizamos *commodities*? Produtos com pouca ou nenhuma diferenciação, produzidos em larga escala e negociados internacionalmente. Há referências de preços, cotações, dadas internacionalmente.

Os preços são formados a partir do custo de oportunidade, o valor do produto no mercado internacional, e da avaliação desses preços pelos seus principais concorrentes, o comportamento desses concorrentes no mercado, o que chamamos no final de preço de paridade de importação.

Como se forma o preço de paridade? Cotação. Pegamos aqui um exemplo, que seria o do golfo americano, uma referência bastante utilizada e que é hoje a melhor frente de importação no caso do *diesel*. Existem outras frentes de importação.

Na formação dos preços da PETROBRAS, buscamos sempre a frente de importação mais barata. No caso da gasolina hoje, não é nem o golfo americano, como se ouve muito nos jornais, mas a frente europeia já há algum tempo vem mostrando preços mais competitivos, ou seja, o preço de paridade é o preço de cotação, preço FOB, custo de frete e custo de internação desse produto no País.

O termo de política de preço da companhia foi iniciado em outubro de 2016 e revisto em julho de 2017, quando houve um aumento da periodicidade dos reajustes, buscando seguir os preços internacionais. O valor de referência é o preço de paridade, esse que eu mencionei há pouco: cotação, frete e internação do produto.

Os reajustes eram mensais até junho de 2017, a partir daí eles não têm periodicidade nem frequência definidas.

Os reajustes mais frequentes são decorrentes de uma maior competição. Eu friso o que havia mencionado: em dezembro, nós tínhamos um mercado bastante



competitivo, uma competição bastante acirrada, em que 30% do *diesel* não eram fornecidos pela PETROBRAS, mas, sim, por importadores, seus concorrentes.

Este gráfico já foi apresentado pelos antecessores, mas eu gostaria de pontuar, primeiro, aquele salto da linha vermelha, o preço da PETROBRAS com CIDE e PIS-COFINS. Houve um salto, em 21 de julho, no caso da gasolina, porque CIDE e PIS-COFINS sofreram uma elevação em torno de 107%, impactando em mais ou menos 40 centavos no custo para o consumidor.

Em termos da adequação ou não da política — esse é um ponto importante e que vale a pena ser mencionado —, se nós tomarmos como referência a data de 2 de outubro de 2016, quando começa a política da PETROBRAS, o preço do produtor da PETROBRAS estava em torno de R\$1,55. Se pegarmos a data de 15 de março de 2018, o preço estava em R\$1,54, ligeiramente mais baixo do que o preço em 2016. O que acontece a partir de maio é uma elevação bastante grande das cotações internacionais do petróleo e de seus derivados, da mesma forma houve a elevação muito grande do câmbio, como foi mostrado pelos outros apresentadores.

A mesma situação é percebida com o *diesel*. Também chamo a atenção para a data de 21 de julho de 2017, quando houve a elevação de PIS-COFINS para o *diesel*, uma elevação que não foi de 107%, como a da gasolina. Se não me falha a memória, a elevação foi de 87%.

Da mesma forma que eu mostrei anteriormente, se compararmos o preço vigente em outubro de 2016 com o preço vigente em março de 2018, o preço é exatamente o mesmo que a PETROBRAS vem praticando.

Isso significa que tanto para a gasolina quanto para o óleo *diesel*, se buscarmos o intervalo de outubro de 2016, quando começa a política da PETROBRAS, a março de 2018, o preço se comportou, variou e ficou no mesmo nível. É o mesmo preço que temos.

O que temos hoje colocado é que, por conta de uma elevação muito forte do preço do petróleo, por questões de mercado externo, e por conta de uma elevação também muito forte de câmbio, nós tivemos essa elevação recente.

O resumo dessa explanação é que a política de preço que vem sendo praticada pela PETROBRAS tanto eleva preço, quando há condições de mercado que leva o preço para cima, como ela abaixa preço, quando há condições de



redução de preço. Tanto é assim que, entre outubro de 2016 e março de 2018, o preço está praticamente no mesmo nível.

Por último, quero fazer uma reflexão breve. Os preços praticados pela PETROBRAS têm um potencial reduzido de influenciar no preço de bomba, 32%, no caso da gasolina, e 55% no caso do *diesel*. A variação nas demais parcelas, como tributos, preços do etanol, biodiesel, margens de distribuição e revenda, também deve ser considerada numa análise de busca de mitigação do preço final ao consumidor.

A PETROBRAS não determina preço ao consumidor final, e a política de preços da PETROBRAS respeita a livre concorrência, acompanha as cotações internacionais e as variações de câmbio.

Era isso o que tinha a apresentar.

Muito obrigado. Agradeço, mais uma vez, ao Deputado Marcelo. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Muito obrigado.

Vamos passar a palavra ao Sr. Paulo Miranda Soares, Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes — FECOMBUSTÍVEIS, para que proceda à sua exposição.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - Bom dia a todos, pessoal presente aqui da revenda e da distribuição, Srs. Parlamentares, senhores da imprensa. Vou encurtar também aqui a minha apresentação.

(*Segue-se exibição de imagens.*)

A Federação representa 34 sindicatos em todos os Estados brasileiros, sendo que alguns Estados têm mais de um sindicato e há também o pessoal da distribuição de GLP — são mais de 60 mil revendedores e distribuidores de GLP no País.

Isso é só para terem, mais ou menos, uma informação mais atualizada do que há no País. São 18 refinarias; 151 distribuidoras de combustíveis neste momento funcionando, de acordo com a ANP; 384 usinas de etanol; 51 produtores de biodiesel, 42 mil postos de gasolina.

Os postos não podem comprar de outro agente que não seja o da distribuidora. Nós não podemos comprar das usinas de etanol, não podemos comprar da refinaria da PETROBRAS. Este é o esquema do mercado: das refinarias



se passa para as distribuidoras, que passam para os postos e também para os grandes consumidores.

Composição de preços.

Isso já foi mencionado aqui por quem me antecedeu, e é interessante que todos mencionaram as margens da revenda. Eu gostaria até de repetir: a margem bruta na gasolina é de 12%, mas ela é dividida entre distribuição e revenda. Então, normalmente, a distribuição fica com 4%, 5%, e os postos gasolina, com 7% de margem bruta. Desta margem, eu tenho que pagar todos os meus encargos, aluguel do imóvel, folha de pagamento, Imposto de Renda, tudo.

Esse setor hoje vive uma crise absoluta. Vocês viram também nos gráficos da PETROBRAS e principalmente da ANP que nós não conseguimos nem repassar os aumentos que foram dados de 1º de julho de 2017 até hoje.

O gráfico da ANP, apresentado pelo Bruno, mostra que a distribuição teve aumento maior no preço dos combustíveis do que nós conseguimos repassar para o consumidor nos postos de gasolina.

Hoje a situação é esta.

Eu ouvi, de manhã, um jornalista da *Rádio CBN* dizer o seguinte: “*Os Estados estão quebrados; não dá para reduzir imposto; se a PETROBRAS mexer, o Pedro Parente vai embora. Então, vamos mexer no posto; vamos tirar margem do posto*”. Querem controlar o preço no posto. Não há também a menor chance de espremer mais a margem, do jeito que está hoje. Não tem jeito; não há espaço para isso.

Então, o que nós queremos hoje aqui é tentar achar uma solução viável para os consumidores. Essa é a nossa preocupação. Hoje nós temos milhares de caminhoneiros parados, estacionados nos postos de gasolina, reclamando inclusive do preço do *diesel*.

E a maior reclamação que ouço dos caminhoneiros, Deputado, é que às vezes eles contratam um frete, têm a planilha de custo, mas, na hora em que chegam ao posto, o *diesel* subiu. Aí, quando eles vão e voltam, subiu o *diesel* de novo — subiu na ida, subiu na volta. Na semana passada o *diesel* subiu três vezes, e o aumento chegou a 10 centavos por litro nos postos de gasolina. A situação é esta.



Recebi ontem do Ricardo Maranhão, informação da Associação dos Engenheiros da PETROBRAS no sentido de que há até 25% de ociosidade do parque de refino — não sei se está correta essa informação — e houve dispêndio de 10 bilhões 2017 com importações em 2017. O barril de petróleo subiu 56%, mas, em real, subiu 74%, porque houve também uma desvalorização do real frente ao dólar. Então nós tivemos a situação agravada não só pelas altas do preço do barril, mas também pelo robustecimento do dólar.

A PETROBRAS, de 1º de julho 2017 até hoje, deu 114 aumentos, com média de 1,28%, e 88 reduções, com média de 1,19%.

Eu sou indagado diariamente, principalmente pelos PROCONs, pelo Ministério Público e pela imprensa — inclusive pela Rede Globo, por meio da *GloboNews* — sobre isso: “*A gasolina, quando a PETROBRAS sobe, os postos sobem; quando a PETROBRAS abaixa, os postos não abaixam. Por que os postos não abaixam?*” Não abaixam por causa disso. Há semana em se somam vários aumentos da PETROBRAS. A PETROBRAS subiu o valor do produto na segunda-feira, na terça, na quarta e, na quinta-feira, abaixou. Então eu tenho um aumento de preço na segunda, outro aumento na terça, na quarta-feira, aí, na quinta-feira, baixou. Como eu vou baixar o preço na bomba, se eu ainda nem repassei os três aumentos que houve?

Então, só para os senhores conferirem junto comigo o que estou dizendo, aqui eu peguei todos os aumentos da PETROBRAS de julho para cá e separei algumas semanas — eu peguei quinzenalmente, senão iria ficar muito longo, mas considere algumas semanas. Então, você pega, por exemplo, os dias 22, 23, 24 e 25 de novembro. No dia 22, subiu 0,6% o óleo *diesel* e baixou 2,6% a gasolina. No dia seguinte, subiu 0,2% o *diesel* e 5% a gasolina. No dia 24, baixou 0,3% o *diesel* e subiu 1,19% a gasolina. E, no dia 25, baixou meio por cento o *diesel* e baixou 1,8% a gasolina.

Como o posto de gasolina, que atende ao consumidor, se porta nesses casos? Ele banca esses reajustes diários. Eu não consigo fazer isso todo dia. Então, eu somo os aumentos, ou reduzo quando a PETROBRAS reduz, e o resultado disso eu costumo passar para o consumidor na segunda-feira. Quer dizer, às vezes, eu banco mais de uma semana. Eu vejo que as companhias distribuidoras também já



estão fazendo esses repasses semanalmente, e nós, postos revendedores, fazemos esses repasses semanalmente ou quinzenalmente, quando o gatilho chega pelo menos em 10 centavos — porque, às vezes, não queremos aumentar o preço quando o resultado da semana dá 3 centavos, 4 centavos, 5 centavos, e nós acabamos acumulando até chegar em 10 centavos, para então repassarmos ao consumidor.

Dos impostos já se falou aqui. Todo mundo citou isso — o Ravvi, o Bruno, a PETROBRAS também. Nós tivemos um aumento expressivo no PIS-COFINS. A CIDE está mantida, e há ainda a tributação por Estado.

Nós temos hoje também problemas de contrabando e de sonegação de impostos. Apesar de toda a fiscalização do setor, nós ainda sofremos muito, principalmente com o etanol, mas com a gasolina e o *diesel* também.

Vamos mostrar aos senhores isto claramente. O Deputado Simão Sessim é do Rio de Janeiro, paga a gasolina mais cara do País, não é, Deputado? Lá no Rio, 34% do preço da gasolina é de ICMS; em São Paulo, 25%. O que está acontecendo nas divisas dos Estados? Uma distribuidora de São Paulo emite uma nota fiscal para um posto de São Paulo, finge que vendeu para o posto de São Paulo e leva esse produto ao Rio de Janeiro. Há muitos casos assim.

Os postos de fronteira hoje estão todos em crise, quando o Estado vizinho tem alíquota menor. Por isso, a FECOMBUSTÍVEIS está defendendo aqui a monofasia no ICMS. O ICMS é percentual — cada Estado tem um percentual —, e isso acaba não só gerando sonegação fiscal, que leva o Estado a não conseguir arrecadar tudo o que gostaria, como também alterando a vida de todos da cadeia: da distribuição, da revenda, de todo mundo.

A nossa sugestão seria que o ICMS fosse igual ao PIS-COFINS: *ad rem*. O ICMS, no meu Estado, é de R\$1,60 por litro. Então, o CONFAZ chegaria a um acordo de valores. Para nós não interessa se é mais alto ou mais baixo, embora, para o consumidor, o ideal seria que fosse mais baixo; para nós, interessa que as alíquotas sejam iguais.

Se fosse estipulado um valor fixo — se o ICMS fosse R\$1,20 por litro em todos os Estados brasileiros, por exemplo, como é o PIS-COFINS —, isso mataria a sonegação fiscal, acabaria com o contrabando. Para isso, basta uma decisão dos



Srs. Parlamentares, junto com o CONFAZ, com a Secretaria de Fazenda. Com certeza absoluta isso melhoraria a arrecadação dos Estados.

Eu fiz também um gráfico sobre o óleo *diesel*. Acontece a mesma coisa. A menor alíquota de ICMS no País é 12%, e a maior, 25%. Vejam a diferença de alíquota. Existe Estado em que a alíquota do ICMS é o dobro da de outro Estado. Certamente vai haver contrabando de produto nas suas divisas.

Com relação ao etanol acontece o mesmo: a menor alíquota de ICMS é 12%, e a maior, 30%.

A grande dificuldade do nosso setor hoje, Deputados, é que 60% das nossas vendas, em média, são feitas com cartão de crédito. Então, 31 dias atrás, um consumidor passou no meu posto e encheu o tanque, e o cartão de crédito só hoje, 31 dias depois, está depositando o dinheiro na minha conta. Mas o preço da gasolina já subiu umas dez vezes! Dessa forma, há uma descapitalização generalizada no setor, e nós não estamos conseguindo comprar a mesma quantidade de litros vendidos ao receber o pagamento. Essa é a grande reclamação que eu tenho hoje da revenda nacional.

Eu só gostaria de fazer mais um pequeno comentário, arrematando, Deputado. Nós queremos encontrar uma solução para os problemas. Nós somos massacrados diariamente, apesar de este comércio ser o mais transparente do País. Nenhum comércio no Brasil os senhores sabem por quanto compra e por quanto vende o seu produto; só postos de gasolina. O nosso é um comércio totalmente transparente, com margens de Primeiro Mundo. Não existe abuso; isso é raro. E nós queremos atender o consumidor, queremos resolver os problemas.

Se se falar em mexer em preço da PETROBRAS, o Pedro Parente vai embora — não tem jeito. A PETROBRAS teve momentos de crise, teve prejuízos enormes. Eu acho que a política da PETROBRAS está correta: o combustível tem que ser lastreado realmente no preço do barril. Os Estados estão com dificuldades de caixa. Então, falar em redução de impostos também é um tabu, um negócio complicado.

O Governo, ontem, disse que vai zerar a CIDE. Os senhores sabem quanto é a CIDE sobre o óleo *diesel*? É 5 centavos por litro. Mas o óleo *diesel* tem 10% de biodiesel. Então isso não vai dar nem 5 centavos; vai dar 4 centavos, porque só se



calcula a CIDE de 90% do óleo *diesel*. Esses 4 centavos vão resolver o problema dos caminhoneiros? Certamente eles não vão aceitar isso.

A nossa sugestão seria o seguinte: aproveitar que o preço do barril está lá em cima e que, com isso, houve um reflexo imediato nos *royalties* pagos para alterar a tributação. Eu fiz uma conta ontem e dei uma checada: este ano a arrecadação dos *royalties* deve subir 80%, quer dizer, o Governo deve arrecadar 40 bilhões de reais em *royalties*, o que é um aumento expressivo. Talvez o Governo pudesse voltar o PIS-COFINS aos valores de junho passado. O PIS-COFINS era 38 centavos e foi para 79 centavos — subiu 41 centavos. Se fizesse isso, o Governo acrescentaria a esses 4 centavos — no caso do *diesel*, não; o PIS-COFINS do *diesel* é mais baixo também: 24 centavos... No caso da gasolina, são 10 centavos de CIDE. Na verdade, a gasolina tem 30% de anidro. Então são 70% desses 10 centavos, mais os 40 centavos de PIS-COFINS.

Nós entendemos que a única forma de amenizar hoje a situação para o consumidor seria racionalizar esses tributos.

Ao mesmo tempo, isso teria um reflexo no ICMS, que é calculado de acordo com a média de preços praticados nos Estados, o PMPF — Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final, como vocês viram, que é publicado e mostrado ao público.

Então, se a gasolina cair 47 centavos, por exemplo, é claro que a média de preço no Estado vai cair. Como o ICMS é calculado em cima daquele valor — é a alíquota do Estado em cima da média praticada naquele Estado —, certamente isso daria também um reflexo de 10 a 15 centavos no ICMS, o que somaria cerca de 50 centavos para o consumidor.

Nós não enxergamos outra alternativa para contribuir com este debate a não ser a redução da CIDE, e a perda na tributação seria compensada pelo aumento da arrecadação dos *royalties* do petróleo, uma vez que o barril está custando 80 dólares.

Estou à disposição para qualquer pergunta que vocês queiram fazer.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado.

Passo a palavra ao último expositor, o Sr. José Hélio Fernandes, Presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística.



O SR. JOSÉ HÉLIO FERNANDES - Obrigado, Deputado Marcelo, pelo convite.

Cumprimento os demais membros da Mesa e os Srs. Parlamentares.

Vendo essas exposições todas, na verdade, eu vou só concluir. Acabamos de ver a dificuldade em relação a um transportador para sair de um lugar a outro.

Primeiramente eu quero dizer que a NTC é uma entidade empresarial. Fui perguntado aqui em relação ao movimento. Esse movimento é dos transportadores autônomos, legitimamente representados pelas respectivas entidades dos autônomos.

Mas eu também não posso deixar de registrar que a dificuldade que vivem os transportadores autônomos é reflexo da crise que vive o setor de transporte como um todo. E essa crise tem origem, não posso deixar de mencionar, na própria crise econômica que o País vem atravessando ao longo dos últimos 4 anos.

O setor transporta aquilo que é produzido, aquilo que se vende. Na medida em que a economia caiu, caiu a demanda. Este é um setor extremamente competitivo, livre, espalhado pelo Brasil todo. A maioria de nossas empresas, 90% mais ou menos, são micro e pequenas empresas. Daí dá para imaginar a dificuldade que se tem para lidar com isso.

O setor vem travando uma luta dura para se manter e tentar sair da crise junto com a economia. Eis que no meio dessa caminhada veio a política da PETROBRAS. Realmente, isso é um entrave muito grande.

Na semana passada — eu só estou repetindo o exemplo —, uma carga liberada de São Paulo para Belém ou para Fortaleza chegaria ao destino com três aumentos de combustível. No retorno, talvez houvesse mais três aumentos. Como é possível negociar frete dentro de uma situação como essa? É algo totalmente inadministrável! Não tem como!

Agora, há empresas que tem contratos a cumprir, contratos pactuados, e começa-se a gerar atrito com o embarcador. Não é nada disso o que queremos.

E mais: o *diesel* é um dos maiores custos que nós temos em nossas planilhas. E ele é o tipo de custo que não dá para esperar. Se aumentar hoje, eu não posso dizer que, como vou utilizar o *diesel* só daqui a 15 dias, vou esperar para ver se reduz. O impacto é imediato: anunciou o aumento, está na bomba. Ou você para



o caminhão, ou você vai pagar. Não tem como lidar com isso. Não há outra perspectiva.

O que nós imaginamos? Essa política pode ser — e com certeza é — muito boa e eficiente para a PETROBRAS. Agora, não é justo que, para resolver o problema da PETROBRAS, se penalize outro setor, e com reflexos muito grandes para a sociedade, porque tudo aquilo que nós transportamos vai parar no supermercado, no CEASA, na farmácia e em outros lugares. Não há como não ter reflexo.

Às vezes, nós somos interpelados com alguma razão. Nós sabemos que o mundo é dinâmico, a economia é dinâmica, tudo muda, é assim mesmo, mas, no final da década de 80, nós chegamos a ter uma inflação de 70% a 80% ao mês. Mesmo assim, não foi praticada essa política de reajuste. Por isso, a pergunta é: como aquilo foi possível? Porque é possível!

A própria PETROBRAS, como a uma única refinaria, e as outras distribuidoras não deixaram de ser viáveis economicamente.

Nós, da própria NTC, procuramos a PETROBRAS em dezembro — tivemos reunião no Rio de Janeiro, e depois via ofícios —, e a resposta que obtivemos foi sempre a de que a política será essa, como foi enfatizado ontem. Realmente, nós achamos que ela não funciona nos postos e não funciona para ninguém.

Então, o que nós esperamos, para não nos alongarmos muito aqui e para propiciar o debate, é que prevaleça o bom senso. Está aí a paralisação. Eu acho que o bom senso deve imperar para procurar caminhos, porque eles sempre existem, e para que se resolva isso e se viabilize a nossa atividade.

O que nós realmente queremos é fazer aquilo que nós gostamos de fazer e sabemos fazer bem, que é transportar carga e movimentar a riqueza que este País produz com eficiência e segurança. É isso que nós desejamos. É isso que o setor quer.

No dia 9, nós tivemos um evento aqui no auditório Nereu Ramos, presidido pelo Deputado Domingos Sávio, da Comissão de Viação e Transportes, e, na ocasião, nós falamos sobre esses problemas da PETROBRAS, pedindo inclusive aos Parlamentares que ajudassem a intermediar uma saída para isso.



Eu acho que, sempre que houver disposição e diálogo, vai ser possível resolver. O nosso setor já convive com alguns problemas graves, como a falta de infraestrutura, o problema do roubo de carga, que todo o mundo está vendo aí ocorrer todo dia, uma mazela para o nosso setor. Agora, ainda temos que conviver com algo que não conseguimos nem resolver, porque é impossível negociar frete com os nossos clientes e com os nossos embarcadores diante da política que aí está, já que não se sabe o preço do combustível no dia de amanhã.

Essa política não nos atende nem quando eleva o preço e nem quando reduz, porque o problema é a negociação que precisamos fazer diariamente. Portanto, nós entendemos que essa política realmente está equivocada e por isso precisa ser revista.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Muito obrigado.

Nós vamos passar a palavra para o próximo inscrito.

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Sr. Presidente, eu queria fazer um apelo. Eu já apelei para o meu querido amigo e parceiro Deputado Altineu e vou apelar para o Deputado Joaquim Passarinho, porque eu tenho que me pronunciar na sessão solene que está sendo realizada agora em homenagem a Rômulo Gouveia — sou o primeiro inscrito.

Como não vou usar levar mais do que 3 minutos, peço para usar a palavra antes dos demais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Pois não. Antes, vou apenas listar a ordem em que as coisas vão acontecer aqui.

Cinco associações me pediram a palavra pelo prazo de 3 minutos, mas vou permitir a V.Exa. que utilize antes a palavra, para enriquecer o debate.

Peço aos colegas e às associações que aguardem alguns minutos para apresentarem a sua posição. Assim fica mais fácil para depois cada um formar o seu juízo e usar da palavra.

Está bem para todos?

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Sr. Presidente, segundo o Regimento Interno, a prioridade é dos autores do requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Sim, há três autores.



O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Deputados Altineu Côrtes e Joaquim Passarinho, para quem já fiz um apelo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - V.Exa. merece nossa consideração. É o mais longevo desta Comissão.

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Sou Vice-Presidente e acho que tenho direito.

Sr. Presidente, sinceramente, eu queria parabenizar os autores do requerimento, os Deputados Altineu Côrtes e Joaquim Passarinho, pela iniciativa desta audiência pública, que, sem dúvida, neste momento é a mais importante, uma vez que o País vive uma verdadeira crise de aumento de combustíveis, o que o povo não está aguentando mais.

Se nós pudéssemos encontrar, como bem disse o Paulo Miranda, uma fórmula e levá-la ao Governo, seria excelente. Mas o Governo não ouve.

Houve um período, sobre o qual o nosso Hélio Fernandes falou muito bem, em que diziam que não precisava haver aumento, e não havia, mas a PETROBRAS reclamava que estava cada vez mais deficitária. Eu não sei quem tinha razão: se a PETROBRAS poderia acolher isso de forma que não precisasse dar aumento ou se o Governo estava jogando para a plateia: *“Segura, deixa a PETROBRAS quebrar, e os aumentos não saem”*.

O que nós verificamos é que há uma verdadeira balbúrdia, uma confusão. Pelas exposições a que assistimos aqui, vemos que há uma verdadeira balbúrdia.

No sistema tributário, nós estamos precisando urgentemente de uma reforma, com tratamento especial para o preço dos combustíveis, porque ele reflete em toda a cadeia econômica. Não há outra maneira de tratar esse problema! Devem-se chamar os Estados e lhes dizer que o ICMS da cadeia do combustível não é para gerar receita para os Estados. Ele tem que ser administrado de maneira que o povo possa comprar gasolina, e não deixar de consumir gasolina porque o seu preço está alto.

O que se observa, Sr. Presidente, com a minha experiência nisso, com tantos anos — estou há 40 anos debatendo isso aqui nesta Comissão — é que ninguém encontra uma fórmula, uma solução.



O grande problema é que, quando se diz que o preço da gasolina vai aumentar, a primeira coisa que o consumidor faz é xingar a ponta, o revendedor, onde está o Paulo Miranda — ele, que está lá na ponta, é que é xingado —, ou então o Governo como um todo. Se é uma forma de — vamos dizer assim — fraude ou sonegação, isso é problema da ANP, do CADE, que tem que fiscalizar mais com relação ao problema de cartel.

Então, o que nós verificamos é que o Governo não quer realmente ouvir os setores que estão participando disso. A reunião de ontem à noite deve ter sido com dois ou três Ministros, sem ouvir ninguém do setor. Aí tiram a CIDE — 0,04, segundo o representante do setor.

Eu queria cumprimentar os senhores expositores pela forma didática com que apresentaram as suas considerações e espero que nós tenhamos aqui — depois vou consultar meu amigo Altineu e o Passarinho, para recolher o final desta discussão —, no mínimo, a transformação dessa demanda em um projeto, Altineu, que segure essa história de preço.

Pedro Parente quer ficar livre de dizer que a PETROBRAS está deficitária. A grande pergunta é esta: “*É a PETROBRAS o grande vilão disso tudo?*” Eu estou vendo na cadeia que parte lá do produtor, do importador — aí entram dólar, as *commodities* — ou do distribuidor. Se o distribuidor tem cartel — vi ali oligopólio — isso é problema do CADE. Tem que prender, sim, se houver cartel! O preço da gasolina vai direto ao bolso do consumidor da classe média!

Essas são as minhas observações. Eu as deixo aqui. Sei que não haverá grandes perguntas dos nossos colegas que estão aqui. Faço de V.Exa. o meu consultor para saber como proceder para ajudar na solução desse problema.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

O SR. DEPUTADO JOAQUIM PASSARINHO - Presidente, há quantas entidades?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Cinco.

O SR. DEPUTADO JOAQUIM PASSARINHO - Deixe-me só fazer uma sugestão, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Pois não.



O SR. DEPUTADO JOAQUIM PASSARINHO - Vamos intercalar com os Deputados? Já ouvimos cinco entidades. Se mais cinco falarem, daqui a pouco os Deputados começam a sair, e não se consegue debater.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Sem problema.

O SR. DEPUTADO JOAQUIM PASSARINHO - Então, dois ou três Deputados, uma entidade, mais dois Deputados intercalando. Acho que fica mais dinâmico.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Está certo. Vamos fazer isso.

O SR. DEPUTADO FELIPE MAIA - Só para ajudar e agregar argumentos aos apresentados pelos colegas Deputados, quero dizer que é importante que se acate a sugestão dele, porque todos os membros desta Comissão são membros também de outras Comissões permanentes. Então, nós temos projetos a serem relatados.

Eu, particularmente, tenho um projeto na CCJ. Se nós formos os últimos a falar nesta reunião, ou não iremos nos pronunciar, ou não iremos relatar os projetos em outras Comissões Permanentes.

Peço ao Presidente que possa intercalar os oradores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Está bom, Deputado Felipe. Vamos fazer dessa maneira, então, e intercalaremos os representantes de entidades e os Deputados.

Eu vou convidar a Sra. Elizabeth Farina, Presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar, para fazer o uso da palavra por 3 minutos.

Quero informar aos senhores que o Governador do Estado de São Paulo, Márcio França, me ligou aqui, pedindo empenho desta Comissão e dos Parlamentares para a solução deste problema. Sua preocupação é que grande parte do Estado de São Paulo agora corre o risco de não ter abastecimento por causa da greve dos caminhoneiros. Serviços essenciais como saúde, educação e infraestrutura estão correndo sérios riscos. Já está faltando combustível no Vale do Paraíba. Isso é alguma coisa grave.

Esta Comissão está diante de um problema grave, e esta audiência pública já havia sido pré-agendada, mas coincidiu com o problema de distribuição justamente na data em que estamos aqui reunidos — isso não foi combinado.



A senhora tem a palavra.

A SRA. ELIZABETH FARINA - Muito obrigada pela oportunidade.

Eu represento a União da Indústria de Cana-de-Açúcar, neste caso, o etanol hidratado e o etanol anidro.

Eu queria ratificar e pegar uma carona na apresentação da ANP, quando ela falou do papel do etanol na precificação da gasolina.

O preço ao consumidor vai ser influenciado fortemente pelo etanol?

À gasolina C, hoje, é misturado 27% de etanol anidro, para gerar a gasolina A. O Brasil ainda é o único país que tem uma realmente uma alternativa, um substituto para a gasolina, que é o etanol hidratado. Somando o consumo dos dois, isso já dá 40% dos combustíveis para a frota leve no Brasil, se nós considerarmos 2017.

Então, eu queria só relatar para os senhores o que aconteceu desde o início da safra que se iniciou agora em 2018 e vai até 2019 no Estado de São Paulo.

Para o produtor, a gasolina A, a gasolina pura, subiu 29% desde o início da nossa safra, que vai do início de março até dezembro. Ao mesmo tempo, o etanol anidro que vai 27% para essa gasolina A, caiu 9,9%. O etanol hidratado, que é o substituto da gasolina, caiu 14,8% desde o início da safra agora no começo de março até maio. Se nós considerarmos o preço de bomba, o preço ao consumidor, nesse mesmo período, veremos que a gasolina C subiu 1,4%, e o etanol hidratado caiu 9,6%.

Então, eu gostaria de chamar a atenção dos senhores para o papel que desempenha um combustível alternativo, que aumenta a pressão competitiva sobre o seu substituto e faz com que o consumidor, ao ter a escolha, se mova na direção de consumir mais etanol.

Em abril de 2015, nós consumimos 900 milhões de litros de etanol durante 1 mês — estou comparando o mês. No ano seguinte, 1,3 bilhão; e, um 1 ano depois, mais 1,5 bilhão. Isso se soma a outros benefícios, como a redução de emissões de gases de efeito estufa, a redução de poluição local, e, portanto, a redução de gastos com saúde.

Eu só queria deixar mais uma palavrinha, Presidente. Mexer com imposto é algo que precisa ser feito com muito cuidado, porque nós já assistimos a um inferno



astral dos combustíveis, do etanol principalmente, ao desonerar os fósseis e onerar os renováveis. Isso gerou como resultado o fechamento de 80 usinas no Brasil e a perda de mais de 200 mil empregos. Então, vamos levar isso em conta, porque a competição entre os produtos exige isso.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Muito obrigado.

Vamos, então, passar a palavra aos autores do requerimento.

O primeiro autor do requerimento a ter a palavra é o Deputado Joaquim Passarinho.

O SR. DEPUTADO JOAQUIM PASSARINHO - Presidente, muito obrigado.

Eu quero agradecer a presença de todos os convidados.

Nós requeremos a realização desta audiência ainda no ano passado, Presidente, por solicitação da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes — FECOMBUSTÍVEIS, do nosso Estado do Pará, dos nossos amigos, e calhou de ela ser realizada, talvez o melhor momento possível, uma vez que nós temos todo esse imbróglio no País como um todo.

Não é fácil falar do assunto. Nós não queremos voltar ao que fazia o Governo passado, que interferiu não só no setor de combustível, mas também no setor elétrico, acabando, destroçando esses setores do nosso País. Mas nós precisamos ter algum tipo de política e nós não estamos tendo. Hoje a PETROBRAS está usando o aumento diário e o aumento do dólar simplesmente para rever seus caixas, sem se preocupar com o resto do Brasil.

Desculpem-me! A PETROBRAS está resolvendo um problema dela.

A ANP falou sobre flexibilidade. Flexibilidade para a PETROBRAS, para mais ninguém, porque ninguém pode entrar nessa flexibilidade da PETROBRAS. Todo mundo tem que acompanhar o que a ela faz.

Aumento diário é uma coisa que ninguém suporta, nem a dona de casa, nem o cidadão comum, que sai de casa e não sabe por quanto vai abastecer seu carro, muito menos o transportador, que não sabe como planejar seu frete. O que adianta haver aumento na bomba de zero vírgula não sei quanto num dia, aumento no outro, redução no outro dia? É uma maluquice! Há a mão de obra, o custo de mexer na bomba...



Nós precisamos ter outro tipo de política! E a PETROBRAS não pode fazer a política dela sem chamar todos os atores que participam do processo. Se ninguém distribuir, ninguém vender, a PETROBRAS vai ficar com esse estoque parado. Há uma cadeia nisso. Todo mundo tem que participar. Mas a PETROBRAS toma uma posição de cima para baixo.

Eu tenho uma profunda admiração pelo Presidente da PETROBRAS, mas ele disse: “*Se mexer no processo, eu saio da PETROBRAS*”. O que é isso? O que é isso? Ninguém é insubstituível.

Apesar de toda a admiração e respeito que eu tenho pela competência do Presidente da PETROBRAS, acho que nós precisamos fazer uma política de reajuste. Se o barril de petróleo for para 160, nós vamos continuar aumentando? E o etanol? Eu não entendo: se o barril era 40 e passou para 80, por que o etanol continua subindo junto com a gasolina?

Nós não temos alternativa. Nós não temos uma política de alternativas. Este pedido de audiência nosso e de outros Deputados se deu em razão pela aflição que da população, porque quem apanha é o distribuidor. Ninguém vai fazer greve na frente da PETROBRAS porque aumentou o combustível hoje; ninguém vai fazer greve na ANP. Bate-se é no posto de combustível, na ponta, no distribuidor.

Quando se vai contratar um frete, o valor já aumentou. Como é que o transportador vai dar o preço do frete? Ele já vai apostar no reajuste, vai jogar o preço para cima, porque não sabe qual será o aumento nem amanhã, imaginem daqui uma semana, quando ele voltar!

Então, a política da PETROBRAS não pode ser feita exclusivamente para ela, para salvá-la pelo roubo que fizeram. Ela não pode adotar essa política simplesmente contábil, para resolver o seu problema, empurrando o problema para os outros! A PETROBRAS resolveu o problema dela de caixa, deu lucro e empurrou o problema para os distribuidores, para os transportadores, para a sociedade como um todo. E se livrou do problema. Eu acho que a PETROBRAS não pode ser uma bolha.

Nós não queremos intervir na PETROBRAS. É lógico que se o preço do barril do petróleo sobe, nós temos que acompanhar o preço. Todos os Deputados aqui entendem. Agora, nós precisamos que o Governo tenha coragem política de intervir



nessa lógica. Essa política de reajustes inclusive gera inflação. Se nós brigamos aqui neste Congresso para votar leis que desonerem, que tirem inflação, como é que se joga o aumento de combustível em cima?

A CIDE foi tirada ontem. Tudo bem; é um pedacinho. Entretanto, o Governo tira a CIDE, mas já pede que nós façamos aqui a reoneração da folha de pagamento. Ou seja, o Governo não abre mão de nada: ele entrega aqui e toma dali. A reoneração da folha já está projetada. Já foi o acordo.

Então, nós precisamos saber. E aumenta PIS-COFINS. Só é aumento de imposto e carga tributária. O Governo parece que não consegue pensar além disso! Precisou de dinheiro, taxa a população, taxa o mais carente, taxa o que é mais fácil! Taxar o combustível é muito fácil. Se você taxar a bomba hoje, amanhã o dinheiro está na conta. Você não tem um programa, um projeto de desenvolvimento para este País, infelizmente.

Nós estamos passando por este momento grave, empurrando essa conta para a dona de casa, para o trabalhador, para quem está produzindo na ponta, para o nosso agricultor que tem que botar combustível nas suas máquinas, para o nosso transportador, enfim.

E nós vamos entender que este País não vai aceitar mais isso. Lembrem-se da confusão que aconteceu em São Paulo por causa de 20 centavos no aumento da passagem de ônibus. Deu toda aquela confusão! E se nós não prestarmos atenção, vai dar de novo, porque nós estamos mexendo com alguma coisa que ainda está funcionando neste País: transporte, agricultura.

Estamos mexendo com uma parte básica da população, que está perdendo a paciência. A população não aguenta mais! Tem que dar um basta nisso!

Volto a dizer, com todo o respeito à economia, que nós somos a favor da PETROBRAS. Esperamos que ela saia do buraco em que ela foi metida, mas ela não pode fazer isso metendo a mão no bolso do cidadão, do contribuinte, da pessoa que está produzindo e pagando seu imposto neste País.

Por isso, Sr. Presidente, a nossa ideia é que nós possamos tirar desta Comissão talvez algumas propostas. O Presidente da FECOMBUSTÍVEIS fez uma proposta. De todo mundo que falou aqui, ele foi o primeiro que apresentou uma proposta exata.



Então, nós precisamos trabalhar nisso: diminuir PIS-COFINS. O Governo vai ter que fazer algum tipo de trabalho. Se o barril de petróleo passar de 80 dólares para 90 dólares, por que não reduzir a carga do etanol e conseguir que essa diferença entre a gasolina e o etanol seja de menos de 30%, para que possamos todos nós abastecer com etanol, que é produzido dentro do nosso País? Assim nós não ficamos dependendo de trazer o combustível de fora.

Nós temos uma política pensando nisso? Quando nós vamos dar esse gatilho para dar essa diferença do etanol para a gasolina? Não temos. Toda vez que sobe a gasolina, sobe o etanol junto. Parece que é de propósito, para não ser competitivo, para que eu não prefira botar o etanol. E a matéria prima do etanol é plantada aqui; ele é produzido aqui; nós não dependemos de *commodities* — nós estamos no País das *commodities*, presos às *commodities* e somos escravos das *commodities*.

Então, Sr. Presidente, eu acho que neste momento esta Comissão passa a ser a Comissão mais importante desta Casa. Espero que possamos criar aqui um grupo de trabalho junto com o Governo, com o Ministério de Minas e Energia, para que possamos encontrar uma solução. Essa é a política que está apenas resolvendo o problema e o caixa da PETROBRAS, metendo a mão do bolso de todos os outros atores deste processo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Vamos passar a palavra para o próximo orador, o Deputado Altineu Côrtes, que também é autor do requerimento. Em seguida, ouviremos mais uma associação, e depois voltaremos a outro Deputado.

O SR. DEPUTADO ALTINEU CÔRTEZ - Sr. Presidente, eu primeiro quero dar os parabéns aos expositores aqui presentes.

Quero também saudar os Deputados e todos os presentes nesta reunião.

Por incrível que pareça, a reunião está sendo realizada hoje, um dia trágico para o País — lembro que uma greve de caminhoneiros no Chile derrubou um Presidente da República.

O que acontece hoje no País é uma tragédia. Eu cheguei cedo aqui hoje. Recebi um telefonema de um empresário lá do Rio de Janeiro que emprega muitas pessoas, que tem uma empresa com dificuldade, dizendo que a matéria prima não



chega à empresa; que 60% do seu faturamento é no final do mês; e que ele não vai aguentar e vai quebrar. Então, vai gerar desemprego.

O meu nobre companheiro Deputado Passarinho, que tem muita experiência, fez essa dissertação sobre a PETROBRAS e disse que a empresa foi criada para servir ao Brasil. Mas ela não está servindo ao Brasil. Será que essa política de preços é para recuperar toda a corrupção que sofreu a PETROBRAS e com a qual todo o povo brasileiro também já sofreu?

Eu sou da cidade de Itaboraí. Há duas refinarias lá enferrujando, paradas. Sr. Flávio, com todo o respeito — não é ao senhor, diretamente, que eu me refiro; o senhor está aqui representando a PETROBRAS, e é à PETROBRAS como um todo que eu me refiro —, lá foram roubados 40 bilhões de reais. Nós visitamos lá e vemos que está tudo enferrujando. Poderia estar refinando e, talvez, esse fosse um motivo para o combustível estar mais barato no Brasil.

A PETROBRAS dolarizou o País. Isso é um absurdo! Os custos da PETROBRAS são em real. Nós produzimos o petróleo a 200 quilômetros da costa. Como é que a PETROBRAS reajusta o preço do combustível todo dia? Qual é o país que vai suportar isso? Isso é um verdadeiro absurdo! Isso não existe!

Eu acho que o Presidente da PETROBRAS age assim para mostrar competência, mas isso não é necessário, porque ele é reconhecidamente um gestor competente. Isso vai quebrar o País! E, como o Deputado Passarinho disse, ninguém mais suporta isso. A base da PETROBRAS aqui em Brasília acabou de ser fechada. Vai haver desabastecimento. Aonde nós vamos parar? O Governo tem que tomar uma providência imediata!

Eu quero dar os parabéns aos expositores. Eu ouvi o jovem representante da ANP, o Bruno.

O representante do CADE falou em cartel: 90% do mercado está na mão da Ipiranga, da Shell/Raízen e da BR.

Eu vi uma propaganda na televisão desse sindicato pedindo que reduzam os impostos. Mas a BR é do Governo brasileiro, e ela pede que reduzam os impostos do Governo que ela representa? Então, até o dinheiro dessa propaganda... Como é isso? Se a BR é do Governo, faz uma propaganda na televisão para reduzir o imposto, e o imposto é do Governo...



Em 1998, o Governo Fernando Henrique baixou um ato ministerial que dava liberdade para um posto bandeirado vender combustível de outra distribuidora. Isso é um ato que o Governo tem que praticar imediatamente, porque vai ajudar a resolver a dificuldade exposta pelo Sr. Paulo, da FECOMBUSTÍVEIS. Dessa forma, aquele posto Ipiranga, BR ou Shell, que representa 90% da distribuição, vai poder comprar combustível mais barato de outra distribuidora. Isso vai aumentar a concorrência e vai reduzir o preço do combustível — hoje a redução nunca chega à bomba.

A ANP, no ano 2000, sustou essa portaria. Por que não a retoma?

Eu tenho algumas propostas concretas, Sr. Presidente, que já foram faladas. Eu não sou um *expert* nisso; pelo contrário, sou muito mais um ouvinte, mas também estou vendo o que está acontecendo. Ontem, antes de vir para cá, eu estava em Itaboraí e parei na bifurcação da BR-101. Todos os caminhões estavam parados. Parei o meu carro e perguntei: “*Quem é o representante aqui?*” “*É o Fabinho*”, representante do sindicato dos caminhoneiros naquela região. Fui lá falar com o Fabinho. Os caminhoneiros estavam todos parados. No cruzamento da BR-101 quem vinha lá da REDUC, em Caxias, e de Magé, os caminhões estavam parados; quem ia para o Espírito Santo e quem ia para o Rio de Janeiro também via os caminhões parados. Os caminhões estavam todos parados, os motoristas parados.

O Governo tem que tomar uma posição imediatamente hoje. Obviamente, qualquer 1% é importante, mas dizer que vai tirar o imposto, que vai tirar a CIDE? O que isso representa?

Eu quero aqui apontar propostas concretas. Primeira, a proposta do Sr. Paulo de voltar o imposto de 1 ano atrás, já que está havendo o aumento do barril de petróleo, dos *royalties*. A PETROBRAS paga os seus funcionários em real, ou o funcionário da PETROBRAS está tendo aumento diário também? Os custos da plataforma estão tendo aumentos diários? Não estão tendo. É um absurdo nós quisermos atender ao mercado internacional quando o petróleo está aqui em primeiro lugar para servir o Brasil! Essa é a primeira proposta que eu assino embaixo.

Acho que desta Comissão deve sair daqui hoje talvez duas ou três propostas, iremos conversar sobre elas com o Presidente da Câmara, levá-las ao Governo, ao



Ministro Padilha, ao Presidente Temer, numa comissão de Deputados. O assunto que estamos tratando hoje é sobre a proposta do Sr. Paulo relativa à incidência dos impostos sobre o preço de 1 ano atrás.

Segunda, proponho que sejam imediatamente desbandeirados os postos de gasolina no Brasil e seja cedida uma bomba de gasolina em cada posto. Acho que o CADE tem que ter uma atuação firmíssima nesse caso. Se os senhores já estão apontando o cartel, pergunto: qual é a solução para o cartel? É abrir naquele posto uma bomba de gasolina. Já que 90% está na mão das grandes companhias, qual diferença vai fazer?

O que existe é uma ganância — ganância. Hoje o povo brasileiro está sofrendo com toda essa corrupção. Será que essas grandes empresas aqui no Brasil, um país que passa por tanta dificuldade, terão problema em abrir uma bomba de combustível para ser sustentada por um distribuidor, por um importador menor, só para regular o preço daquele posto de gasolina? Isso é uma coisa que o Brasil tem que fazer imediatamente. Isso já aconteceu, Sr. Presidente.

A terceira proposta citada aqui é a de acabar com o preço em pauta. Nós temos que ver, numa reunião com os Governadores, como isso seria feito porque é uma coisa extremamente injusta. Aliás, eu desconhecia isso. Peço até desculpas pela minha ignorância no assunto. Se um posto vende combustível mais barato, além de interferir imediatamente no percentual do ICMS, que seria essa terceira sugestão, também enfrenta essa questão do preço em pauta. Se um posto vende mais barato, pelo menos que seja pelo menor preço dos 90% abaixo da pauta.

Seriam quatro sugestões, Sr. Presidente. Primeira, voltar o combustível ao preço que incidiu o imposto há 1 ano — talvez isso reduzisse 50 centavos do preço, imediatamente; segunda, sentar com a PETROBRAS para acabar com essa verdadeira falta de respeito com a população. A PETROBRAS tem os preços em real. Como é que dolariza a economia do Brasil? Está arrebatando o trabalhador, está arrebatando as empresas; terceira, acabar com a exclusividade. O senhor citou o cartel. Qual será a posição do Governo brasileiro, se o CADE está citando que existe um cartel? Vamos voltar ao que fez Fernando Henrique em 1998 e, depois, foi acabado pela ANP, com uma simples assinatura. Pegue uma bomba num posto e deixe qualquer um vender, desde que cite ali: combustível da distribuidora



tal. Qual é o problema disso? Isso vai matar as grandes empresas? São multinacionais triliardárias! E hoje o povo está passando essa necessidade. E, quarta, o preço em pauta.

Essas são as quatro sugestões que eu vou encaminhar, para que possamos levá-las ao Presidente da Câmara.

O SR. JOSÉ HÉLIO FERNANDES - Deputado...

O SR. DEPUTADO ALTINEU CÔRTEZ - Pois não, doutor.

O SR. JOSÉ HÉLIO FERNANDES - Nós fizemos esta sugestão à PETROBRAS, quando a abordamos: poderia também se estudar uma espécie de gatilho ou de percentual ou de tempo. Quando chegar a 10% ou sei lá a quanto, reajusta-se o preço, ou estipular um tempo: 90 dias, algo desse tipo, porque isso dá previsibilidade ao mercado.

O SR. DEPUTADO ALTINEU CÔRTEZ - Sr. Presidente, eu só vou tomar mais 10 segundos e ler uma declaração do Ministro Moreira Franco, quando Ministro da Secretaria-Geral da Presidência. Ele disse: "*Queremos que a queda de preços da PETROBRAS chegue aos consumidores. Não podemos assistir de mãos atadas à atuação cartelizada das corporações do setor em prejuízo da população*".

São palavras do Ministro Moreira Franco. Então, está na hora de nós executarmos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado. Concordo com V.Exa.

Passo a palavra ao próximo orador, o autor do requerimento, o Deputado Carlos Andrade.

O SR. DEPUTADO CARLOS ANDRADE - Deputado Marcelo Squassoni, é um prazer estar neste debate oportuno para o momento que está ocorrendo. Quero cumprimentar os expositores nesta manhã. Estive atento praticamente a todas as apresentações e penso que este é um conjunto de forças que nós precisamos trilhar.

O que me leva a tecer comentários a respeito da apresentação do Dr. Bruno Conde Caselli, da ANP, é o seguinte: a elevação da alíquota de PIS-COFINS, Decreto nº 9.101, de 20 de julho de 2017, que foi mencionado também pelo



representante da PETROBRAS, o Dr. Flávio Tojal. Observem quando eu falo do conjunto de forças.

As exposições dos senhores foram perfeitas do ponto de vista técnico, mas, do ponto de vista do que a população e o Governo precisam fazer, existe um espaço considerável, existe um *gap* deste tamanho. Observem: a alíquota antiga da gasolina — estou pegando estas informações da apresentação dos senhores — era de 0,3816 real o litro. Ela praticamente teve um acréscimo de mais de 100% — nós estamos falando de PIS-COFINS. Ela foi para 0,7925 real o litro, um acréscimo de 107%, Dr. Paulo. O *diesel* saiu de 0,2480 real o litro — alíquota antiga — e foi para 0,4615 real o litro, um acréscimo de 86%. Estamos falando de alíquota, o.k.?

O Presidente da PETROBRAS, em declarações recentes, disse: “*Se mexerem nas diretrizes, eu deixo a presidência da PETROBRAS*”. Ele não quer uma política de governo. A PETROBRAS não tem uma política de governo: é uma política do Presidente da PETROBRAS.

E esses 210 milhões de brasileiros que aí estão? Oitenta e dois por cento da frota, do que é produzido no Brasil, rodam em cima de caminhões. Os senhores mesmo disseram isso. Essa é a produção inicial. Quando chega lá, aumentam o preço do combustível e automaticamente todos os produtos que circulam ali têm reajuste. Naturalmente, isso é uma cadeia.

O Presidente da PETROBRAS disse que deixaria o Governo, deixaria a presidência, se mexessem nas diretrizes. Aí, vêm os Estados. Estão fazendo o ajuste fiscal em cima do combustível. Quem é que vai pagar essa conta? O povo brasileiro novamente? Caracas! Vejam, esta é uma questão de gestão, esta é uma questão de governo. O Governo brasileiro precisa tomar vergonha na cara e fazer aquilo que é melhor para o Brasil — precisa fazer o que é melhor para o Brasil!

Eu participei da CPI da PETROBRAS. Na refinaria de Itaboraí há mais de 10 bilhões de reais. O empreendimento está lá parado, enferrujando, como disse o meu amigo Deputado Altineu Côrtes. Mais de 10 bilhões de reais estão parados! Recurso do povo brasileiro. A PETROBRAS é a gestora desse processo. Na refinaria de Bacabeira, no Maranhão, foram investidos mais de 2 bilhões e meio. Pasmem! Abreu e Lima: mais de 40 bilhões de reais! E está parada.



Essa conta precisa fechar em algum lugar, pessoal. Eu não sou oposição ao Governo, não. Neste momento, represento uma categoria, represento a Nação brasileira. De um lado, há um governo que tributa as coisas e, do outro lado, há o Presidente da PETROBRAS com uma diretriz. Nós temos alíquota de ICMS de 34%. Senhores, não vai fechar essa conta — não vai fechar! E nós estamos aqui.

Por isso, eu afirmo aos senhores, à ANP, ao CADE: cada um pegue o seu processo. O Governo brasileiro precisa tomar vergonha na cara, fazer com que essa conta feche, parar de ficar de joelho para qualquer coisa e dizer: *“Vou sair, vou fazer isso”*. Ele tem que fazer o melhor para a população brasileira.

Sr. Presidente, eu teria mais coisas a dizer. Não é um desabafo, o negócio é que nós precisamos apresentar propostas. ICMS: precisamos padronizar e fazer uma unificação — e isso pode nascer nesta Casa. Eu proponho inclusive, Deputados Altineu Côrtes e Joaquim Passarinho, que são autores para a realização desta audiência, que construamos uma situação juntos nesse entendimento.

O Governo do Brasil precisa tomar uma linha. Nós não fazemos investimento. A nossa carga toda roda em cima de caminhões. A Europa toda roda em cima de ferrovias. Nós podemos fazer coisa diferente, e o Brasil não tem uma proposta diferente para a Nação brasileira.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Um grande abraço!

Fiquem com Deus!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Eu queria deixar bem claro — já conversei inclusive com alguns Deputados — que este debate que nós estamos tendo agora não pode encerrar ao término desta reunião. Nós temos que imediatamente nos reunir e tomar atitudes importantes ainda hoje. Alguns já receberam notícias de que há postos de combustível em Brasília sem etanol. Portanto, vai faltar combustível em todo o País em breve. A Câmara dos Deputados não pode se furtar a tomar as atitudes necessárias.

O SR. DEPUTADO CARLOS ANDRADE - Sr. Presidente, assim, talvez o Governo brasileiro, o Executivo brasileiro comece a se posicionar, de forma clara e transparente, para a sociedade brasileira.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Sr. Flávio Santos Tojal, da PETROBRAS, V.Sa. quer fazer um comentário?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL - Eu queria agradecer pelos comentários ao Deputado Carlos Andrade e ao Deputado Altineu Côrtes.

Eu vou levantar um ponto mencionado durante a apresentação, primeiro em relação à incapacidade ou à pequena área de manobra que a PETROBRAS tem sobre o preço que chega ao consumidor final.

Destacamos aquele exemplo apresentado no quadro anterior: se os senhores gastarem 300 reais para encher o tanque de um carro, a PETROBRAS está recebendo, desses 300 reais, 96 reais; 135 reais, com todo o respeito, correspondem a tributos. Eu acho que o meio político tem a capacidade de fazer ajustes importantes de gestão sobre isso, de maneira a beneficiar o consumidor final.

O segundo ponto que eu quero reforçar em relação à política de preço da PETROBRAS é que, se os senhores observarem o intervalo de tempo de outubro de 2016, quando começou a política de preços da PETROBRAS, e março de 2018, 2 meses atrás, o preço de refinaria era de R\$1,55 e foi para R\$1,54, ou seja, essa política que vimos praticando consegue oferecer aumentos e reduções. E o que há, em longo prazo, é que se chega a um equilíbrio.

Eu estou tentando dizer que, em qualquer mercado de *commodities* — soja, milho, trigo —, o preço varia diariamente. Esses preços são cotados diariamente. Ao longo da cadeia de suprimentos, esses amortecimentos ocorrem, e conseguimos minimizar os impactos para o consumidor final.

Desculpem-me a intromissão e estar repetindo o que já havia sido falado. Vou defender um pouco a posição do meu Presidente. Em momento algum eu o vi fazer uma declaração de que estaria abandonando o cargo por conta disso; pelo contrário: ontem, de manhã cedo, ele estava em Brasília, tentando buscar um equacionamento, uma solução junto ao Governo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado.

Eu vou passar a palavra ao Deputado Abel Mesquita Jr., por 1 minuto, seguindo a ordem. *(Pausa.)*



O SR. DEPUTADO SILAS CÂMARA - Sr. Presidente, a ordem vai ser seguida neste debate?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Vai ser seguida.

O SR. DEPUTADO SILAS CÂMARA - Eu também tenho um compromisso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Deputado Silas, V.Exa. vai falar em seguida. Apenas vamos seguir uma ordem.

Tem a palavra o Deputado Abel Mesquita Jr., para falar rapidamente.

O SR. DEPUTADO ABEL MESQUITA JR. - Meu colega Deputado Silas Câmara, só um minutinho.

Flávio, eu gostaria de saber o seguinte: quando faz essa comparação de preço, quando fala da PETROBRAS, você coloca junto a BR Distribuidora?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL - Não, estou falando só da PETROBRAS, de preço e refinaria.

O SR. DEPUTADO ABEL MESQUITA JR. - Tudo bem. Pergunto porque é muito bom lembrar aos colegas que a carga tributária é realmente absurda. Eu faço parte da cadeia, então vou falar aqui como Parlamentar com conhecimento, um pouquinho, de causa, porque estou afastado há 5 anos do meu segmento principal, que é combustível.

Na parte da revenda, levamos muita porrada. Estamos na ponta, e a revenda é o para-choque. Mas é inadmissível uma empresa do tamanho da PETROBRAS, com a maior distribuidora do País, ter diferença de preço em relação a uma distribuidora relativamente pequena, local, de 20 centavos no litro da gasolina. Eu gostaria de saber isso.

Eu gostaria que o CADE e a ANP, como órgãos fiscalizadores, vissem essa discrepância de preço na distribuidora, se não há nisso preço abusivo. Como disse o Paulo Miranda, Presidente da FECOMBUSTÍVEIS, quinzenalmente vocês fazem pesquisa de preço em todas as redes de postos, na qual está explicitado o preço de compra e de venda. Estão explícitas lá as nossas margens brutas. Uma distribuidora relativamente pequena tem uma discrepância de preço de 20 centavos no litro da gasolina, e na revenda, no valor bruto, não há os 20 centavos. Eu gostaria de saber, junto aos órgãos fiscalizadores, exatamente isso.



A PETROBRAS tem a margem de lucro na PETROBRAS, depois na distribuição, o Governo brasileiro nos impostos, e ainda há concorrentes pequenos que vendem com diferença de preço de 20 centavos! É isso que eu gostaria de saber por parte de vocês. Sobre isso é que vocês têm que dar uma resposta para a sociedade. Dá até vontade de citar o nome da distribuidora lá no Norte, em Roraima.

O Governo nem está preocupado com o contrabando de combustível da Venezuela, a 2 centavos de real o litro. Não está preocupado com o contrabando que vem de lá, com a evasão de divisas, com a evasão de impostos. O Governo não está preocupado com isso.

Vejo que eles lá também não estão preocupados com essa diferença de preço da BR Distribuidora. O colega há pouco disse que estão bandeirados. Em vez de a PETROBRAS manter uma política de preços para puxar para baixo o preço da concorrência, ela aumenta o preço para a pequena vir junto com ela, apenando o consumidor. Isso é que nós temos que rever!

Os órgãos fiscalizadores estão fechando os olhos para essa discrepância de preço entre a PETROBRAS e as distribuidoras.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Passo a palavra ao Deputado Felipe Maia.

Em seguida ouviremos mais uma associação.

O SR. DEPUTADO FELIPE MAIA - Presidente Marcelo Squassoni, cumprimento todos os membros da Mesa, por seu intermédio.

Quero cumprimentar os propositores desta audiência pública, que, por sorte ou destino, caiu justamente no momento mais crítico que o Brasil vive, em relação a esta pauta.

Para não me esquecer disso, repito o que foi dito: no Distrito Federal provavelmente já vai faltar gasolina hoje. E estão todos preocupados com o combustível automotivo. Não se esqueçam do combustível de aviação. Estradas estão bloqueadas, e talvez muitos dos senhores não possam sair de Brasília esta semana. As estradas estão bloqueadas, as carretas não podem transportar o combustível, seja automotivo, seja de aviação, nem os grãos, as *commodities*. A economia vai parar.



E aí nós pensamos: de que forma vamos resolver esse problema? Para que lado nós vamos pender? Quem é o mais forte e quem é o mais fraco? Indiscutivelmente o mais forte é o Governo. O Governo é um sócio privilegiado que detém 44% do valor de cada litro de gasolina vendido.

Eu aqui peguei como exemplo, a título de referência, a gasolina e sugeri o preço de R\$4,18 por litro. E R\$1,10 seria o preço da gasolina, referente a 73%, que é o valor estipulado; 56 centavos, que vai dar 13%, seria o do álcool, do etanol. O custo do transporte — o nosso amigo José Hélio Fernandes saiu — consumia 10%. Eu conheço bem o que é o transporte, e vou chegar à PETROBRAS. O ICMS significaria 0,65%, ou seja, 15%; impostos federais, 28%; participação do distribuidor, 4,3%; e participação do revendedor, 9,7%. Em resumo, o usuário paga 44% de imposto para ter o litro de combustível no Brasil. O preço da gasolina e do etanol, somando ainda os percentuais 73 e 27, dá 39,8%.

Perdoe-me a PETROBRAS se eu estiver enganado, Sr. Flávio Santos. O que está acontecendo no Brasil? Governos passados quebraram a PETROBRAS. Existia um rombo. A PETROBRAS deixou ser o orgulho nacional para ser a vergonha nacional. E o Sr. Pedro Parente, que é um executivo de altíssimo gabarito — e ele está certo, porque foi contratado para isso —, está dando jeito na PETROBRAS. Está apertando o transportador, está diminuindo as margens do transportador, a quem a PETROBRAS paga. Não está aceitando diminuir o custo do combustível na bomba porque ele precisa ter os 7 bilhões de reais de lucro no primeiro trimestre, fazendo com que a PETROBRAS volte a ser o orgulho nacional.

Agora, infelizmente, quem é que está pagando essa conta? É a família brasileira, é o transportador autônomo, que muitas vezes tem o seu carrinho agregado a uma empresa transportadora, a uma distribuidora, para sobreviver, para sustentar a sua família.

O Brasil vai parar. E qual foi a solução que saiu ontem? Não é das melhores. É reduzir a CIDE, é zerar a CIDE. Do que nós estamos falando? De 5 centavos. E o Governo propõe tirar 4 centavos — é um “toma lá, dá cá”. E olhem que eu sou da base do Governo, mas sou da base do Brasil. Comigo não existe negócio de governo, não, porque o mandato é meu e do povo do Rio Grande do Norte. Então, quando é para criticar, eu critico. Este Governo está errando. Há no Congresso um



“toma lá, dá cá”. Você aprova a desoneração, acaba a desoneração de 53 setores neste momento, e até 2021 serão 56 setores, para tirar 4 centavos da CIDE. Isso não é um “toma lá, dá cá”, isso é ganância de arrecadação.

Hoje de manhã, um programa matinal, o jornal da *Jovem Pan*, dizia o Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão que o Governo tem que arrecadar. É claro que ele tem que arrecadar! Mas não dá para arrecadar em cima do sofrimento da família brasileira, em cima do produtor, em cima do setor produtivo, em cima daqueles que querem viajar, seja por meio terrestre, seja por meio aéreo, que querem se alimentar, que querem transportar, que querem gerar riquezas.

Nós temos que sair daqui não só com o debate, mas com sugestões. Temos que buscar urgentemente uma solução, seja o Governo diminuir a sua ganância, seja a PETROBRAS rever as suas margens.

Quando o Sr. José Hélio Fernandes estava presente, eu citei, de forma rápida, o sofrimento dos transportadores por causa das licitações feitas pela PETROBRAS, que estão esmagando as margens — através de uma tal sala de cooperação, que ninguém sabe como é, mas de lá saem preços que ninguém sabe de onde vêm —, e isso está inviabilizando, muitas vezes, a operação das transportadoras. Diminui o custo do frete, mas não diminui o preço do combustível, baseado numa relação do barril de petróleo, que é comercializado com o dólar, que está em preços variáveis.

Eu até entendo a razão da PETROBRAS. Ela não pode fixar o preço, porque isso foi o populismo do passado, que ajudou a quebrar a empresa — se isto me custa 4, não posso vender por 3, para dar uma de bonzinho. Mas acho que a PETROBRAS pode rever as suas margens. O Governo Federal precisa rever as suas margens, sem esse “toma lá, dá cá” com o Congresso, sem acabar com a desoneração de 53 setores da sociedade, porque, assim, estará matando a galinha dos ovos de ouro, que é o setor produtivo do Brasil.

Aqui existe uma pauta, que é um pouco mais profunda, o monopólio do refino que a PETROBRAS detém. O Presidente Pedro Parente até se pronunciou favoravelmente ao fim desse monopólio, porque, uma vez que outras companhias podem refinar o petróleo — é o que eu quero colocar nesta pauta que aqui foi sugerida —, pode também haver concorrência de mercado e redução das margens.



No momento em que alguém tem o monopólio, ele dita o preço do refino, vende para as outras distribuidoras, e aí não se tem como mexer naquele valor. Então, eu acho que essa é uma proposta que pode ser colocada, inclusive ela vem ao encontro da proposta do Presidente Pedro Parente, que já se pronunciou, 1 ano atrás, favorável a essa ideia de rever o monopólio do refino. E por que não voltamos a essas reduções dos valores do PIS-COFINS de 1 ano atrás? Nós estamos falando na ordem de 107%.

Eu quero deixar a minha preocupação com o setor produtivo, com o funcionamento do País. A situação é a mais caótica possível. Em todas as regiões, em todas as áreas do País, os transportadores, que têm a sua razão, estão fechando as rodovias e fazendo com que bens e artigos de suma importância para o dia a dia do brasileiro não possam trafegar. Então, eu deixo aqui as minhas palavras, a minha preocupação e o meu compromisso de participar, por meio desta Comissão, em busca de soluções, para que nós possamos já nas próximas horas, nos próximos dias, encontrar uma resposta para a redução dos preços do *diesel*, da gasolina e do álcool.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Eu vou passar a palavra ao Deputado Silas Câmara. Antes, peço ao Deputado Altineu Côrtes que assuma a Presidência da Mesa por alguns minutos.

Tem a palavra o Deputado Silas Câmara.

O SR. DEPUTADO SILAS CÂMARA - Sr. Presidente, ilustres convidados e expositores, Deputadas e Deputados aqui presentes, servidores da Casa que estão acompanhando e assessorando esta audiência pública, povo brasileiro que nos acompanha através das mídias e da comunicação social desta Casa, meus cumprimentos.

Está muito claro, absolutamente claro!

Eu não sou do ramo, nunca participei dessa atividade, comercialmente falando, até ouço com muita atenção quem tem conhecimento profundo sobre o tema, ou porque é da área, ou porque é empresário. Aqui represento o povo do Estado do Amazonas.

Anotei quatro coisas que acho fundamentais.



Primeiro, quero dizer claramente que não é preciso debater muito para encontrar a solução do preço dos combustíveis no Brasil. No meu Estado do Amazonas, por exemplo, 42% de tudo que se paga de combustível vai para os cofres do Governo do Estado e do Governo Federal — ponto final. Então, não precisa o Congresso ficar alvoroçado, tumultuar-se. Não precisa disso! É preciso o Presidente da República, do outro lado da Praça dos Três Poderes, sentar com a equipe dele e definir o que o Governo quer cortar de propaganda do Governo, de gastos supérfluos do Governo. É só anunciar agora, daqui a pouco, quem sabe até às 13 horas, o que ele está disposto a cortar dessa arrecadação absurda que quer fazer, diante de uma ferramenta.

Todo mundo disse certo aqui: *“Ah, o Governo precisa arrecadar! Tribute os combustíveis que rapidinho o dinheiro está no cofre”*. No Estado do Amazonas mesmo, quando se aumenta o preço do combustível, o ICMS já vem na frente. Então, o dinheiro está saindo do cofre pelo ladrão. E tudo bem! Que bom que esteja havendo bastante dinheiro lá, para o povo poder usufruir. Mas não a esse preço nem dessa forma. Portanto, eu não vou aqui discutir fórmulas, senhores, porque está claro: é o Governo diminuir o imposto, e ponto final.

Outra coisa que gostaria de dizer é que as pessoas pensam duas vezes antes de falar aqui no Congresso Nacional, pois precisam saber se estão agradando a quem está lá fora. Tem gente até que quer saber qual a tendência, o que a população quer ouvir, dado o desgaste dos políticos no Brasil. Temos que falar a mesma linguagem.

Também não vejo a PETROBRAS como esse bicho-papão que estão pintando, não, sinceramente. O próprio Presidente da FECOMBUSTÍVEIS disse que a política está correta; o que não está correta é a fórmula. E, aí, a PETROBRAS tem que ter sensibilidade, porque, vamos combinar, é complicado acordar todo dia de manhã com o anúncio de um novo aumento no preço dos combustíveis. Não precisa nem ser bom de matemática, basta ter bom senso. Não custa nada instituir um critério em que se tenha, minimamente, um tempo razoável para absorver o que foi anunciado. É necessário vender o que se comprou a um preço por um novo preço, porque, se não for vendido por esse novo preço, não se consegue repor o estoque. Não precisa ser muito inteligente para ver isso. Como também não precisa ser muito



inteligente para admitir que, se a PETROBRAS e o Brasil estão passando por isso, é porque há uma origem, e essa origem está sendo corrigida, o preço está sendo pago.

Digo mais: daqui a 4 ou 5 meses haverá outra eleição, e vamos ver o que a população quer de fato para o País. Ninguém pode dizer que não foi o voto que colocou quem colocou, que fez o que fez com o País — nem quero citar nomes. E não é apenas a PETROBRAS, não, os fundos de pensão estão do mesmo jeito! E quem está pagando são os funcionários, que repõem um percentual em cima do que arrecadam a fim de, no futuro, terem a garantia da aposentadoria.

Contudo, dá para debater outras coisas, diante do que está acontecendo no País neste momento, em virtude do preço do combustível. Por exemplo, se nós estamos reclamando do preço do combustível aqui no centro de Brasília, imaginem lá em Envira, no Rio Tarauacá, no interior do Estado do Amazonas, onde uma embarcação leva até 30 dias para chegar com o combustível ao Município, dependendo do volume de água, a fim de levar luz, para os carros andarem, as pequenas rabetas pescarem, influenciando a vida de toda a população, e onde se paga até 6 reais pelo litro da gasolina.

Na verdade, este País, com todo o respeito, precisa ser reinventado, sem o dedo apontado para ninguém. Nós estamos reorganizando uma pátria falida, destruída, e só nos resta bom senso.

Eu não defendo a PETROBRAS, mas tenho certeza absoluta de que essa política transparente de instituir preços... E até digo para o nosso colega Deputado Federal de Roraima que essa política de livre concorrência faz isto: uma produtora pequena vender a 20 centavos, e a PETROBRAS, por causa de sua política de comércio, vender um pouco mais caro. Quem pode comprar mais barato vai comprar mais barato, porque agora tem uma liberdade relativa, que é a tal da bandeira. Se o posto é da rede PETROBRAS, ele só pode comprar da distribuidora PETROBRAS. Trata-se de uma ditadura meio acobertada pelo sistema, porque acaba sendo o poder econômico funcionando. Quem tem mais dinheiro, como a PETROBRAS, pode financiar a construção de um posto bem estruturado, e o indivíduo que construiu o posto passa a ser refém da PETROBRAS, tanto no pagamento, no financiamento da construção do posto, como na compra da bandeira. Existe um



sistema. Mas a solução não está aí, porque, quanto a isso, o livre mercado resolve. O que soluciona mesmo o problema do combustível neste momento é a quebra desse absurdo de a boca e a garganta dos Governos quererem, a cada litro de gasolina, de 42% a 46% de tributos federais e estaduais, dependendo do Estado. Isso é um absurdo!

A Bíblia diz que erra quem não conhece. A população precisa entender que o culpado não é a PETROBRAS. Do meu ponto de vista, o culpado não é quem tem um posto de gasolina. O culpado, nesse momento, é o Governo Federal e os Governos dos Estados, que resolveram tirar o que lhes falta no preço do combustível, pela incompetência de fiscalizar outras atividades econômicas, como bem disse o Sr. Paulo, porque o dinheiro volta facilmente aos cofres do Governo Federal e do Governo dos Estados através dos tributos.

Portanto, a minha sugestão é simples: diminuam os tributos e diminuam o preço do combustível!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Altineu Côrtes) - Vou conceder a palavra ao Deputado Givaldo Carimbão. Depois nós vamos intercalar, conforme foi combinado pelo Presidente, e ouvir o Sr. Carlos Germano, representante da Associação das Distribuidoras de Combustíveis — BRASILCOM.

Tem a palavra o Deputado Givaldo Carimbão.

O SR. DEPUTADO GIVALDO CARIMBÃO - Sr. Presidente Altineu Côrtes e companheiro Deputado Joaquim Passarinho, autores dos requerimentos; companheiro Deputado Carlos Andrade, coautor do requerimento; minhas senhoras e meus senhores; estou atento, há algum tempo, escutando todos aqueles que se pronunciaram na Mesa e os Srs. Deputados. Ouvi alguns se posicionarem, dizendo que o Governo deve tomar providências. Isso é óbvio! Só quem pode tomar providências é o Governo. Está nas mãos do Governo tomar providências.

O que é uma audiência pública? São as partes debatendo, para tentarem um consenso ou um entendimento, de modo que a própria base do Governo leve a ele uma proposta. O Parlamento, representante do povo, absorve o sentimento da sociedade, discute matérias técnicas, escutando todos os atores, e leva isso ao Governo Federal. Eu acho que cada um deve dar sua contribuição e sugestão, como



o Deputado Altineu Côrtes, que fez quatro propostas, e o Paulo Miranda, que fez outra proposta aqui.

Eu queria fazer algumas considerações pelas quais posso até não ser bem compreendido. São Paulo, o Estado mais rico do Brasil, tem o menor imposto nesse aspecto: 12%. E o Márcio França, nosso companheiro Deputado Federal e hoje Governador, ainda faz um apelo. Vejam que é o Estado que cobra menos imposto!

Eu estava olhando os números dos impostos em cada Estado. Por exemplo, São Paulo cobra 25% de ICMS sobre o preço da gasolina, que é o menor percentual do Brasil. O percentual de 34% é cobrado num Estado rico, o Rio de Janeiro, onde a gangue que lá se montou, que está na cadeia, quebrou o Estado. Isso é público, para todo mundo ver. Quanto ao *diesel*, São Paulo cobra 12%, e o meu Estado de Alagoas e outros Estados do Nordeste, como Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, cobram em média 18%, a média nacional.

É claro que a sociedade quer educação pública de qualidade, quer atendimento hospitalar pelo SUS para toda a população. Mas para isso tem que haver impostos. Se esse imposto está sendo bem gasto ou não, bem aplicado ou não, é a sociedade que tem que fiscalizar, através de seus poderes competentes.

A PETROBRAS vem aqui e diz que, quando você coloca 300 reais no seu tanque, noventa e poucos reais é da PETROBRAS. Eu pergunto: esses 90 reais saem caro ou barato, é muito ou pouco? Podia ser 60 reais?

Eu ouvi o Deputado Altineu Côrtes dizer que 80 bilhões de reais — número colocado por ele — de uma refinaria foram jogados fora. O Deputado Carlos Andrade, que estava ali, disse que a Abreu e Lima custou 40 bilhões de reais. Aí eu pergunto: de 300 reais, 90 reais são para alimentar essa podridão que está aí no Brasil, essa ineficiência, essa incapacidade? Aí está caro! Vão dizer que 90 reais de 300 reais é a menor parte. Mas essa menor parte não pode ser revista também? Estão jogando tanto dinheiro fora, como colocaram aqui os companheiros. Para isso, faz-se composição de custos. Para investimentos, faz-se composição de custos.

Está aí a quadrilha que se montou na PETROBRAS. Será que, com esse custo de 90 reais, como foi colocado muito bem, essa quadrilha que se montou na PETROBRAS está financiando todo esse roubo que houve aqui? Essa é a grande verdade.



Quem paga isso é o coitado — respeitadamente — do dono do posto de gasolina, que está lá embaixo. Dizem: *“Está muito caro!”* Ele tem sua margem de lucro. É um negócio. E o nosso companheiro Deputado da Amazônia diz: *“Como é que pode?”*

A PETROBRAS cobra 20 centavos a mais do que uma empresa menor, e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica fica calado! Eu fiquei olhando para o rosto do representante do CADE e o vi calado, travado, com a cabeça baixa. O CADE não toma providência porque faz parte do Governo? Há um cartel de três distribuidoras, mas ele engole tudo. O CADE, representante do Governo, fica calado, não diz nada, não toma providência. Isso foi colocado aqui pelo Deputado Altineu Côrtes. Cadê a portaria que foi feita por vocês e que agora não têm coragem de tirar? É para cobrir a PETROBRAS?

Eu estava aqui sentado e ouvi falarem dez Deputados, sendo nove da parte do Governo. Todos criticaram o Governo — todos! Eu não vi um que defendesse o Governo. E não tomam providência? O CADE fica de lado. O cartel onde está? Não sabem onde está? Vocês são criancinhas? É preciso chamar o Moro, por acaso? Oh, meu Deus do céu! Temos criancinhas aqui dentro!

Você da PETROBRAS e você do Governo têm que tomar providências. Não é a sociedade que tem que pagar e, com todo respeito, nem são os postos de gasolina. Meu filho um dia teve um posto de gasolina e saiu do ramo urgentemente: *“Painho, isso não é negócio de gente, não”*. Saiu do ramo há uns 4 anos e nunca mais voltou, graças a Deus!

A PETROBRAS é uma boca feroz que engole tudo, como foi dito aqui. Financiam alguém para fazer um investimento que era para o Governo Federal fazer, com juros baixos, e depois a PETROBRAS vende por quanto quiser, e fica por isso mesmo. E quem paga isso é o dono do posto de gasolina, que, se tiver a bandeira da PETROBRAS, só pode comprar daquela empresa. Imaginem um país de 220 milhões de pessoas só poder comprar de uma empresa, que é a PETROBRAS. Isso é um absurdo!

E o CADE fica calado! CADE, acorde! Vou cobrar de vocês providências. São 20 centavos! O Governo está discutindo baixar a CIDE, que é de 4 centavos, e não toma providências quando a PETROBRAS cobra 20 centavos a mais.



Sr. Presidente, eu acho que dá para entender perfeitamente o que está acontecendo aqui. O Governo tem que tomar uma providência. Ele tem como tomá-la. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Altineu Côrtes) - Sr. Deputado, eu gostaria que V.Exa. pudesse, depois da audiência pública, participar da reunião conosco para encaminhar essas propostas.

O Presidente da República hoje vai ter que decidir sobre diversos pontos. Um deles é se atende as multinacionais poderosas ou se abre para a livre concorrência nos postos de gasolina. *(Palmas.)* Ele vai ter que decidir se volta a portaria do Fernando Henrique de 1998, que dava direito de estimular a concorrência no posto de gasolina lá no interior do Amazonas, lá no interior do Rio de Janeiro, onde só existe aquela bandeira, e obriga a comprar daquele indivíduo, por aquele preço. Esse é um dos assuntos. Outro é a sugestão do Sr. Paulo. E outro é a questão da PETROBRAS. Há vários fatores, como está escrito ali, que compõem o preço do combustível. O Governo tem que atuar nesses diversos fatores.

O Governo anunciou ontem que iria atuar na CIDE, que corresponde a 0,04%. E no resto? E nos outros itens que compõem o preço?

Eu quero pedir desculpas aos meus companheiros. Não devia ter falado agora, porque já havia anunciado a concessão da palavra ao Sr. Carlos Germano, da BRASILCOM. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO FAUSTO PINATO - Sr. Presidente, peço só 1 minutinho. Eu vou esperar a minha vez, mas gostaria de falar algo. Nós sabemos que só há quatro distribuidoras ativas homologadas — quatro apenas! O Brasil é deste tamanho e só tem quatro distribuidoras homologadas. Há outras homologadas, mas as que podem entrar nos aeroportos são só quatro. Isso é uma vergonha!

Estou olhando atentamente o Sr. Carlos Lima, representante de uma delas, a Gran Petro. Eu gostaria, Sr. Presidente, que ele explicasse por que há só quatro. Eu queria aproveitar a presença dele para saber por que isso ocorre.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Altineu Côrtes) - Ele está na lista para falar, Deputado.

O SR. DEPUTADO FAUSTO PINATO - Então está bem.
Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Altineu Côrtes) - Concedo a palavra ao Sr. Carlos Germano, da BRASILCOM.

O senhor pode ocupar a mesa ou falar em pé. Fique à vontade.

O SR. CARLOS GERMANO - Prezados, boa tarde!

Eu me chamo Carlos Germano, sou de Pernambuco, já atuo no mercado de distribuição de combustíveis há cerca de 20 anos e hoje estou aqui representando a BRASILCOM, a Associação das Distribuidoras de Combustíveis.

A BRASILCOM é composta por cinco sindicatos de distribuição de combustíveis, sendo esses do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, do Paraná, de Minas Gerais e de Goiás. E até o final do ano vamos ter novos sindicatos.

É uma federação essencialmente formada por distribuidoras regionais. Como bem colocado pelo Dr. Paulo Miranda, atualmente há no Brasil de 150 a 155 distribuidoras de combustíveis com autorização para funcionar. Dessas 150 a 155 distribuidoras, 42 fazem parte como associadas à BRASILCOM.

A BRASILCOM, atualmente, através de suas associadas, já consegue atingir, em gasolina C, em torno de 25% do mercado nacional. Em óleo *diesel*, estamos chegando a 19,5% — quase 20% — do mercado nacional.

Eu vou ser rápido, porque acho que o debate tem sido enriquecedor e as explanações foram muito diretas. Não vou falar aqui de carga tributária, de quanto é o percentual de PIS-COFINS, de quanto é o percentual de ICMS. Só vou mais uma vez ressaltar qual é a margem da distribuidora e do posto revendedor naquele litro de combustível que é vendido.

Conforme foi colocado pelo Dr. Flávio, representante da PETROBRAS, isso aqui é fácil de ser localizado, pois está disponibilizado no *site* da PETROBRAS. (*Mostra gráfico.*) Nós temos aqui a formação do preço médio ao consumidor, lá na ponta, no posto revendedor. O posto revendedor, por sua vez, está levando muita pancada, da mesma forma que o distribuidor está levando pancada.

O que tem que ficar claro aqui, conforme parâmetros já apresentados, é que o que chamamos de margem bruta de distribuição e do posto revendedor é só de 12% na gasolina e de 9% no *diesel*. Isso significa o que para nós distribuidores regionais, Deputado? Que todo o meu custo operacional, as despesas, a folha e os demais custos são arcados pela divisão dessa receita junto com os postos revendedores.



Eu ouvi o nobre Deputado do Estado do Amazonas falar. V.Exas. não têm noção de quanto é o custo para uma distribuidora de combustíveis ter condições de capilarizar e distribuir os combustíveis através de rios, do transporte aquaviário. O transporte aquaviário e o transporte ferroviário, para nós do Nordeste que recebemos muito navio, através de cabotagem, tem um custo terrível.

Quanto aos distribuidores e postos revendedores, repito, o empresário que tem uma distribuidora e que tem um posto revendedor não pode assinar a assunção de culpa por uma coisa que ele não está causando. Este é um dos pontos que eu queria deixar bem claro.

Em relação ao outro ponto, para finalizar, nós da BRASILCOM somos, obviamente, totalmente a favor da livre concorrência, Deputado, desde que seja uma concorrência justa, limpa e transparente. Deixo claro que, como foi dito aqui anteriormente, o mercado de distribuição de combustíveis e o mercado revendedor talvez sejam os mercados mais fiscalizados do Brasil. Todos os dados das distribuidoras de combustíveis, desde sua aquisição à sua venda, são informados à Agência Nacional do Petróleo de forma compulsória.

Hoje o maior banco de dados sobre a distribuição de combustíveis, entenda-se preço, qualidade, etc., está na mão da Agência Nacional do Petróleo em um sistema que se chama SIMP, o Sistema de Informações de Movimentação de Produtos. Todo dia 15 nós somos obrigados a mandar o DPMP, o Demonstrativo de Produção e Movimentação de Produtos.

Então, todos os dados de imagens, de preço de aquisição, ou do importador, ou da PETROBRAS, são públicos e estão disponíveis para o acesso de todos junto à Agência Nacional do Petróleo.

Em relação à eventual existência de cartel, obviamente nós somos totalmente contra. Ninguém ganha com isso, o Brasil só perde.

Srs. Deputados, desde já agradeço, mais uma vez, ao Presidente, ao Deputado Joaquim Passarinho e aos demais pela atenção. Nós não podemos aceitar que o Brasil, que tenta se recuperar de uma crise, tenha o segundo combustível mais caro do mundo. Isso é inaceitável!

Muito obrigado, senhores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado.



Eu quero informar aos Srs. Deputados que acabei de conversar pelo telefone com o Ministro Carlos Marun, e ele vai nos receber às 16 horas. Sendo assim, os membros desta Comissão e os que estão aqui presentes, se quiserem, poderão levar uma proposta e ouvir do Governo qual a atitude que será tomada imediatamente. Então, está agendado para as 16 horas.

O SR. DEPUTADO ALTINEU CÔRTEZ - Quero só fazer uma sugestão, Presidente, que os trabalhos apresentados e os dados possam ficar aqui em posse da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Isso é importante para podermos levar até lá uma proposta mais concreta.

Nós temos um problema. Dois membros que estão compondo a Mesa precisam se ausentar: o Sr. José Hélio Fernandes e o Sr. Bruno Conde Caselli. Então, vamos dispensá-los, senão os Deputados não falam, nem os membros da Comissão. Pedimos aos senhores que deixem alguma orientação sobre o documento que trouxeram, para termos subsídios para hoje à tarde. Também pedimos aos senhores que estejam à disposição desta Comissão para que possamos debater um pouco mais durante a semana.

O Sr. Ravvi Augusto, do CADE, quer só dar uma palavra, e o Sr. Bruno Caselli, da ANP, vai ter que se ausentar.

O SR. RAVVI AUGUSTO DE ABREU COUTINHO MADRUGA - Vou ser breve, para não tomar muito o tempo dos senhores.

Quero apenas responder ao comentário do nobre Deputado, que infelizmente não se encontra presente no momento, sobre a fala de que o CADE não se manifestou diante das acusações de cartel. Na minha apresentação eu mostrei bem claramente para os senhores que, dentro das suas competências, o CADE tem atuado. Nos últimos 5 anos, o CADE condenou mais de doze cartéis no setor de combustíveis. Quanto à questão da concentração, do oligopólio na distribuição, de haver apenas três grandes distribuidoras no Brasil, trata-se de algo estrutural, histórico, em que o CADE não tem muita margem para atuar. No que o CADE pode atuar, ele tem atuado, que é evitando maior nível de concentração.

Como mostrei na minha apresentação, o CADE, nos últimos 2 anos, reprovou dois atos de concentração nos setores de GLP e de combustível, evitando a fusão



ALESAT com Ipiranga e a fusão Liquigás com Ultragaz. Pode ter havido certa confusão na questão das competências entre CADE e ANP. Quanto à parte da exclusividade, que foi muito atacada aqui, e ao questionamento se o CADE não faria nada a respeito, trata-se de uma previsão regulatória que compete à ANP, e não ao CADE.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado.

O Sr. Bruno quer falar também, rapidamente.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI - Agradeço a oportunidade de participar. Peço desculpas por ter que sair. A ANP está integralmente à disposição para responder aquilo que foi apresentado aqui por escrito, já que não há oportunidade de eu comentar agora o aspecto regulatório envolvendo a venda de combustíveis aos distribuidores bandeirados.

Com relação à participação da ANP na segurança do abastecimento neste momento de crise, o que envolve algumas bases de distribuição, eu obtive a informação de que a ANP está envolvida na questão civil, cuidando e articulando com a Polícia Federal, também com relação à abusividade de preço, que se dá por meio da análise de conduta anticompetitiva, como o cartel, com base na metodologia da Agência.

Então, eu estou aberto a responder a isso formalmente, por escrito. Infelizmente, tenho voo marcado, mas fico à disposição. O material apresentado está aí para consulta.

O SR. DEPUTADO FAUSTO PINATO - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

Acho uma falta de respeito, quando se está falando aqui sobre uma questão de interesse do Brasil, essa ausência. Não é possível que não haja outro representante da ANP. Eu me recuso a falar se não houver aqui um representante da Agência. Vou esperar a minha vez, mas é inaceitável não haver aqui um representante da ANP e do CADE. O grande ponto está nessas duas frestas. Se for para ficar sem representante, o debate ficará esvaziado.

Eu peço a V.Exa. que, se for o caso, o Sr. Bruno mande vir outro representante, porque não vamos fugir do debate, não. Nós vamos até o fim, Deputado Altineu Côrtes. Hoje é o Dia D. Precisamos continuar esse debate, até



porque temos perguntas a fazer. E eu gostaria, Sr. Presidente, que, se for o caso, ele mande outro representante e espere até o outro chegar. Gosto do contraditório.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Deputado Fausto, o Sr. Bruno, da ANP, vai tentar fazer alteração no voo dele.

O SR. DEPUTADO FAUSTO PINATO - Sr. Presidente, se ele não puder fazer alteração, que venha outro representante. Não existe só um representante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Tudo bem. Nós vamos solicitar.

Vamos tentar dar andamento à reunião. Há muita gente que tem vontade de falar, de marcar a sua posição aqui. Vamos continuar!

Peço a todos, por favor, que compreendam a necessidade de falarem rapidamente, porque, senão, acabamos cansando demais as pessoas e deixando o debate menos produtivo.

Tem a palavra o Sr. Valdemar de Bortoli Júnior, do Sindicato Brasileiro das Distribuidoras de Combustíveis — SINBRACOM. *(Pausa.)* Ele se encontra presente? *(Pausa.)*

Vou então passar a palavra ao próximo convidado, o Sr. Eusébio Luís Pinto Neto, Presidente do SINPOSPETRO do Rio de Janeiro. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO ALTINEU CÔRTEZ - Sr. Presidente, quero só dar uma informação sobre a falta de respeito que está havendo — é uma coisa incrível! Quem falou, agora há pouco, foi a BRASILCOM, que é a representante das distribuidoras pequenas. Mas a Plural, que era o antigo SINDICOM, representa 90% da distribuição no Brasil e não está aqui. Isso é um absurdo! Sabe por que não está? Porque é um cartel. Como é um cartel, não está aqui!

Eles não estão preocupados com nada. O indivíduo chega lá, e tem que pagar o preço deles. É um absurdo eles não estarem aqui hoje. E isso vai ser levado ao Governo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Concedo a palavra ao representante do SINPOSPETRO.

O SR. LUIZ ARRAES - Sr. Presidente, eu agradeço a participação.

Nós estamos atentos a esta audiência e pouco ouvimos falar do aspecto social, do que essa política de preço da PETROBRAS está causando.



Eu sou Luiz Arraes, Presidente da Federação dos Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo. Nós somos em torno de 600 mil trabalhadores no Brasil. Seguramente, já perdemos em torno de 100 mil postos de trabalho com essa política, com o que está acontecendo hoje com a revenda de combustíveis no País. Sabemos pelo que a revenda está passando.

Hoje, está uma esculhambação a revenda no Brasil: há quadrilha organizada operando posto de gasolina; está acontecendo todo tipo de malefício. Praticamente todas as negociações coletivas estão travadas no Brasil, com alguns se digladiando às vezes, por conta do aumento de 50 centavos no *ticket* refeição, porque a revenda está estrangulada.

Não sabemos se essa política de preços da PETROBRAS leva em consideração apenas agradar os investidores internacionais, e não leva em conta o Brasil.

Há muito tempo a PETROBRAS está deixando de ser uma empresa brasileira que olha para os brasileiros. Essa política de preços está prejudicando muito os trabalhadores. O que estamos vendo aumentar no Brasil é o desemprego, a violência, os malabaristas de farol, os moradores de rua, por conta de um Governo que não está olhando para o social, não se preocupa com o emprego, não se preocupa com os trabalhadores, não leva em consideração nada disso. No País inteiro estamos nos digladiando na revenda, sem conseguir fechar as nossas convenções coletivas, brigando por qualquer coisa. E a revenda está sem poder atender os trabalhadores.

Acho que os Deputados devem pensar muito nisso, devem se preocupar com esse tema. O Brasil precisa de investimento interno para decolar, e não ficar agradando a investidores estrangeiros.

Os trabalhadores estão morrendo nas filas dos hospitais, não há nenhuma assistência, a educação está péssima, mais de 27 milhões de pessoas estão desempregadas, além dos que estão na informalidade. O Brasil precisa retomar o seu crescimento. E esta Comissão tem que olhar com muito carinho esse aspecto social por que o Brasil está passando hoje.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Muito obrigado.

Apenas quero informar ao Deputado Fausto Pinato que outro Superintendente da ANP já se encontra à mesa conosco.

O SR. DEPUTADO FAUSTO PINATO - Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Assim vamos continuar em paz, discutindo.

Obrigado pela sua presença.

Vou passar a palavra ao próximo convidado, o Sr. Carlos Lima, da Gran Petro, a quem peço que se limite aos 3 minutos, por favor. Eu lhe agradeço desde já.

Antes de ele iniciar, gostaria de dar outra notícia. O Governador de São Paulo acabou de nos enviar uma mensagem que deve ser do responsável pelo aeroporto de Viracopos, em Campinas: *“Governador, bom dia! A situação em Viracopos, com a greve de caminhoneiros, ficou gravíssima! Em algumas horas, passaremos a ter passageiros no chão, órgãos para transplante sem transporte, etc. É necessário o apoio da PM para liberar caminhões com combustível para o aeroporto”*. Isso é para os senhores terem noção do que está acontecendo em todo o País.

Tem a palavra o Sr. Carlos Lima.

O SR. CARLOS LIMA - Agradeço ao Presidente, aos Deputados e a todos os presentes a oportunidade de me manifestar.

Sou empresário, sócio de uma empresa com 36 anos de atuação no mercado de distribuição e revenda de combustíveis de aviação. Hoje nós atuamos nos dois mercados, tanto no automotivo quanto no de aviação.

Tudo o que se falou aqui, em boa parte, realmente é verdade.

Nós, como *players* do mercado de combustíveis, defendemos uma política de livre concorrência, uma política de liberdade de preços. A PETROBRAS está correta em praticar preços alinhados com o mercado internacional. Com qualquer coisa diferente disso, nós voltamos ao que aconteceu: destruição do mercado de álcool, por conta de uma concorrência desleal, com preço artificialmente congelado.

Eu gostaria de falar mais do segmento de aviação. Aqui se falou muito do automotivo, se criticou a resolução da ANP que limita a venda a postos bandeirados. Inclusive, por conta da resolução, a ANP acaba servindo como polícia de um



contrato privado entre as grandes distribuidoras e os postos, penalizando os postos e eventualmente as pequenas distribuidoras que venham a vender a esses postos. Não acho que esse seja o papel da ANP. Realmente deve haver mais liberdade no segmento automotivo, e é esse aumento de concorrência que vai favorecer a redução de preços.

No segmento de aviação a situação é muito mais crítica do que no automotivo. Hoje, nós temos apenas três distribuidoras com 100% do mercado. Há 10 anos, a minha empresa luta para ter acesso a esse mercado fechado. Já levamos uma denúncia, uma impugnação de operação ao CADE, que votou favoravelmente, obrigando a Shell a vender ativos. Mas, hoje, a situação não mudou. Não há acesso à infraestrutura de distribuição de combustíveis dentro dos aeroportos. Isso está controlado por apenas três distribuidoras, o que faz com que o custo do combustível de aviação aqui seja um dos mais altos do mundo.

Essa situação está sendo contestada por nossa empresa no CADE. Existe lá uma representação por cartel há 3 anos, a mais antiga do CADE em análise. Está sendo questionada na ANP, porque a ANP não regula os terminais de combustíveis nos aeroportos. Então, hoje, por falta de regulação, esses terminais são controlados pelas três distribuidoras, que detém 100% do mercado. Sem concorrência, não há entrada de novos *players*, não há desafio de mercado, e isso faz com que os preços sejam elevados.

Além disso, sem o acesso à infraestrutura aeroportuária, não se pode importar combustível, porque não há escala para se importar a preço viável. Se não existe o canal de venda, não se consegue importar. E tanto o CADE quanto a ANP têm papel importante nisto: primeiro, mudando as resoluções; segundo, atuando fortemente contra esse cartel que hoje sufoca a aviação e sufoca o segmento automotivo.

Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado.

Passo a palavra ao Deputado Weliton Prado.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Quero parabenizar o Deputado Altineu Côrtes, cumprimentar todos os membros desta Comissão e dizer que a situação realmente é grave, é urgente e não tem mais como esperar.



Os senhores não têm ideia do que está acontecendo. É um verdadeiro estopim. Três dias só de greve dos caminhoneiros estão trazendo reflexos gravíssimos para o Brasil inteiro, inclusive para a economia, e com apoio da população. Não sabemos como isso vai terminar.

O Governo tem que tomar uma posição urgente. Não adianta ficar com birrinha, dizer que não vai mudar a política de preços da PETROBRAS, porque as consequências podem ser muito maiores. Então, a PETROBRAS, a ANP e o CADE têm que decidir rapidamente.

A população não aceita. Estão circulando vídeos na Internet, mostrando um posto da PETROBRAS no Paraguai vendendo gasolina a R\$2,62. O cidadão fica revoltadíssimo, e revoltadíssimo com razão.

O Governo Federa tem que se posicionar rapidamente e tomar uma providência não só em relação ao *diesel*, mas em relação aos combustíveis de uma forma geral, porque o problema agora não vai ser apenas os caminhoneiros, não, é toda a população brasileira.

Tem que haver um posicionamento também dos Governos Estaduais, porque um sério problema é o ICMS, que pesa muito no valor dos combustíveis cobrado. Prova disso é que Minas Gerais teve um reajuste considerável nos últimos meses, que pesou muito para o conjunto dos consumidores. Então, o caso é muito sério.

A PETROBRAS está tendo uma elevação de suas receitas, porque está sendo favorecida com o aumento do dólar, com o aumento do preço do barril de petróleo também, com essa política de preços, que eleva o valor dos combustíveis. Foram mais de 16 aumentos — mais de 16 aumentos! Então, não brinquem com fogo, porque o povo brasileiro não está de brincadeira. Essa situação vai se agravar.

Tenho certeza absoluta de que a mobilização não será só em relação aos caminhoneiros, que estão conseguindo mexer com o sistema financeiro, porque o sistema capitalista não suporta boicote. Os caminhoneiros interferiram em todas as cadeias: vai faltar frango; já está faltando combustível; voos já estão sendo cancelados; o Presidente já colocou o problema de transplante de órgãos na área da saúde. Enfim, vai virar um caos total.

Não há mais tempo, o Governo tem que se reunir com seus órgãos, PETROBRAS, ANP, CADE, e tomar uma posição imediata, porque as



consequências são gravíssimas. O povo brasileiro não aceita mais essa política de preços, com os custos dos combustíveis tão altos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Eu gostaria de pedir um pouquinho de silêncio às pessoas, porque tem gente que não está conseguindo ouvir o que os oradores estão falando ao microfone. A colaboração de todos é importante.

Vamos ouvir o próximo inscrito, o Deputado Fausto Pinato.

O SR. DEPUTADO FAUSTO PINATO - Sr. Presidente, em primeiro lugar eu gostaria de parabenizá-lo por esse grande debate, V.Exa. e os colegas que me antecederam.

Pontos cruciais discutidos hoje foram a concorrência e o cartel. Eu ouvi o representante da ANP, que saiu, dizer que fiscaliza a concorrência de preços. Isso é mentira! É um ledro engano. A ANP tem sido inerte e, mais ainda, tem demonstrado sua benevolência em relação ao oligopólio criado entre as grandes empresas distribuidoras de combustíveis. Não há de se colocar a culpa apenas na carga tributária. Temos que rever a carga tributária, porém, o mais importante é a falta de fiscalização e de abertura à livre concorrência no País. Não existe concorrência no mercado de distribuição de combustíveis. Os novos *players* são banidos do mercado, são engessados do mercado.

Eu gostaria de fazer perguntas à ANP: quantos processos estão parados? Quantas solicitações foram feitas de empresas que querem virar distribuidoras?

Como disse o representante da PETROBRAS, a gasolina é uma *commodity*, ou seja, um produto sem variação, ou com pouquíssima variação, seja ela nacional ou importada. Ressalte-se que 95% da gasolina produzida no Brasil é fornecida pela PETROBRAS. Ainda que não haja diferenciação do produto, a ANP criou uma regra que proíbe as distribuidoras de bandeira branca de venderem a mesma gasolina para os postos bandeirados. De outro norte, as distribuidoras bandeiradas têm livre acesso para efetuar suas vendas para os postos de bandeira branca, de maneira simples. Isso é um declarado protecionismo. Isso é criação de barreira. Isso é limitar concorrência. Não venha a ANP dizer que faz isso para informar o consumidor. Não, isso é mentira! *“O consumidor tem em mente que a gasolina vendida no posto*



bandeirado é melhor que as demais”, isso é mentira. Lembre-se de que estamos falando de *commodities*.

Já o CADE trouxe aqui uma excelente observação sobre a composição da base de cálculo do ICMS, tributo que mais pesa no preço de combustíveis. No regime de substituição tributária, as distribuidoras antecipam o pagamento do ICMS para todas as empresas que fazem parte da cadeia produtiva. A base de cálculo do ICMS, portanto, é composta de maneira presumida. Logicamente, essa presunção é sempre para maior. Então, cria-se uma supertributação, pois, no ato da venda, normalmente os valores são mais baixos do que aqueles que foram presumidos.

Aliás, eu gostaria de parabenizar o Governo de São Paulo, que acaba de assumir esse erro. A Portaria nº 42 reconhece esse erro.

A PETROBRAS, por sua vez, vende seus produtos por meio do regime de cotas. Apenas as grandes distribuidoras do País, apenas aqueles que detêm o cartel no País têm acesso a grande parte do produto da PETROBRAS. As pequenas, que poderiam driblar esse nefasto oligopólio e que poderiam gerar concorrência, por sua vez, não têm acesso aos produtos em larga escala. Então, aqui é culpada a PETROBRAS, a ANP e o CADE. Assim o mercado permanece na mão de três ou quatro grandes distribuidoras, que sabiamente formam cartéis e controlam o preço dos mercados. Essa é a grande verdade deste País. Mesmo já tendo sido autuadas pelo CADE, a prática continua de maneira abrupta.

A propósito, esta Comissão deveria fazer um requerimento para saber quando foram instauradas as denúncias, como está o andamento delas e quais foram as decisões tomadas. Tenho minha dúvida em relação ao CADE, que hoje é o grande responsável por acobertar os monopólios deste País. Foi assim no caso da JBS, é assim no caso das bebidas, e é assim hoje no caso dos combustíveis. Isso tem que acabar! O CADE faz parte disso, na minha opinião, de maneira meio indireta, até culposamente, acobertando esse monopólio.

O inquérito mais antigo do CADE diz respeito ao cartel formado nesse setor pelas grandes distribuidoras. Eu gostaria de saber como está esse inquérito. Ontem e hoje alguns voos foram cancelados por falta de combustível. Tudo isso, Sr. Presidente, porque está nas mãos das grandes distribuidoras. Em São Paulo, por exemplo, como foi dito aqui, no Aeroporto de Guarulhos, há um cartel formado pelas



grandes empresas, que descumprem, inclusive, ordem judicial. Isso é uma vergonha! É uma vergonha da ANP e, principalmente, uma vergonha do CADE.

Nós precisamos, Sr. Presidente, abrir a livre concorrência neste País. É importante que a população fique sabendo também: os postos bandeirados não podem ser crucificados, porque se tornaram reféns, diante dessa política nacional de combustíveis.

Sr. Presidente, nós temos hoje um governo que está no poder há quase 2 anos, mas esse problema existe há vários anos. Conheço o Presidente Michel Temer, sempre sensível a essa questão. V.Exa. já marcou uma reunião para tratar disso, e vamos conversar. Mas eu queria dizer que seria bom se pudéssemos fazer uma mesa-redonda com os órgãos reguladores deste País e a Presidência da PETROBRAS. Se falta legislação, nós temos que fazê-la. E cabe a este Parlamento fiscalizar a ANP e o CADE, para que possamos, de certa forma, voltar a dar dignidade ao povo brasileiro. Trata-se de um problema muito sério. Temos que abrir a questão de cotas da PETROBRAS. Acredito que a livre concorrência quebra o monopólio.

Sem mais a dizer, Sr. Presidente, eu gostaria de, junto com alguns colegas, fazer alguns requerimentos à ANP, ao CADE e à PETROBRAS, para que possamos tomar as providências cabíveis assim que eles forem respondidos.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Vamos ouvir mais uma associação.

Tem a palavra o Sr. Pedro Lopes, da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga — ABTC.

O SR. PEDRO LOPES - Sr. Presidente, Srs. Deputados, em relação à manifestação do setor de transportes, muito já foi dito pelo Sr. José Hélio Fernandes, representante da NTC.

Foi dito que 60% do transporte brasileiro nas rodovias são feitos pelo transportador de carga. Eu queria destacar e deixar registrado nesta Casa que, na verdade, o transportador de carga brasileiro, tanto o de empresa quanto o autônomo e o de carga própria, movimenta 100% da economia, porque é ele quem busca a produção na lavoura. Dali é que nasce tudo da produção primária neste País.



E há mais um detalhe: os produtores primários hoje compram combustível para a produção desse legado extraordinário que está sendo mostrado ao País de 225 milhões de toneladas de grãos produzidos. Todos festejam, mas, na verdade, 90% disso é para pagar o preço de bomba, é quanto isso representa para o produtor brasileiro.

Há outra questão que foi colocada aqui pelo Sr. Paulo Miranda, da FECOMBUSTÍVEIS, com o qual eu concordo. Por que essa diferença de alíquotas? Um caminhão sai de Santa Catarina com 12% de ICMS sobre o seu combustível. Quando ele chega a São Paulo, é outro percentual; se for no Rio de Janeiro, é outro. Essa carga foi contratada, e é evidente que essa cadeia não pode ser suportada durante a estrada. A proposta é pertinente, mas isso tem que ser feito através do CONFAZ, estabelecendo-se uma alíquota única no País.

Por que há essa diferença de 8% no Nordeste, quando um transportador chega à divisa da Bahia, por exemplo? Nessa Região, os Estados obrigam esse transportador a ter comprovação de que o recebedor do produto está legal junto ao Estado. Ele tem que ficar na divisa e, se não pagar pelo seu embarcador, não descarrega o produto. E como é que ele vai voltar? Essa é a realidade que o transportador brasileiro vive hoje.

Paulo, eu deixo como proposta que façamos isso unificando as alíquotas. E isso só pode ser feito através do CONFAZ. Já seria esse um primeiro passo para chegarmos ao equilíbrio.

Outra questão diz respeito aos aumentos constantes, e o Paulo colocou isso de maneira muito correta. Se a PETROBRAS já sabe de quanto vai ser esse aumento considerado e continuado de alíquotas — 1, 2, aumenta; 3, diminui —, por que ela não estabelece um prazo, de 10 ou 15 dias, para pautar esses aumentos? É impossível que ela não saiba o que vai acontecer depois de amanhã. Como o transportador brasileiro pode suportar isso com essa diferença de alíquotas ao longo do trecho?

Em relação a cartel, verifico também outra coisa. Se há um levantamento de preço e um aumento da gasolina no dia seguinte, como aconteceu agora, já haveria uma retenção no dia anterior de quanto isso custaria lá na frente. Faço uma comparação de um trecho que percorro constantemente, da saída de Balneário



Camboriú, em Santa Catarina, onde moro, até uma propriedade que tenho no Rio Grande do Sul: ao longo desse trecho, eu saio pagando 4 reais o litro do *diesel* e chego pagando 5 reais, mais ou menos, em Caçapava do Sul. Então, há essa diferença também, mas em determinados locais os valores são mais ou menos iguais. A situação tem que ser analisada pelo custo regional.

Quero deixar como proposta também a manifestação da ABTC em relação à abertura de mercado à livre concorrência. Não podemos ficar à mercê de grupos limitados, que podem de qualquer maneira estar pressionando e também controlando isso.

Então, são duas propostas que apresento, acompanhando a sua, de trabalharmos com o CONFAZ, além da proposta de livre concorrência, que é fundamental, importante.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - Eu só queria colocar mais três informações aqui. Eu sei que os Srs. Deputados têm a melhor intenção do mundo, querem resolver o problema, trazer uma solução. Como o nosso mercado é muito específico, quero trazer essas informações, para que possamos até enriquecer o debate.

Cada Estado tem uma alíquota de ICMS diferente, e temos trabalhado com o CONFAZ em relação a isso já há muitos anos. Temos procurado esse Conselho e já participamos de reuniões com eles. O que percebemos é o seguinte: há Governadores que têm medo de perder receita. As decisões do CONFAZ só são aprovadas por unanimidade e, quando sugerimos a mesma alíquota em todos os Estados brasileiros, sempre há um ou dois Estados que não concordam com isso. Então, nunca conseguimos a unificação de alíquotas por causa de um ou dois votos favoráveis.

No ano passado, houve uma decisão do Supremo Tribunal Federal que preocupou muito os Estados. O consumidor paga o preço da gasolina. Com um Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final — PMPF muito acima, recolhe-se o ICMS em cima desse preço. Eu vou chutar aqui um número só para arredondar os valores e dar uma ideia: no Rio de Janeiro, compra-se 1 litro de gasolina por 5 reais. O ICMS de lá é de R\$1,60. Mas, se essa gasolina foi comprada em um posto que a



vendeu por R\$4,60 ou por R\$4,70, aquela empresa tem o direito de entrar com uma ação contra o Estado e pegar de volta o que se cobrou, 34% da diferença. Então, já há na Justiça centenas de ações de pessoas cobrando o valor que foi excedido no cálculo da média quinzenal do Estado.

A nossa ideia para o CONFAZ era sair do sistema de alíquota para o sistema *ad rem*, que é igual ao PIS-COFINS. O Conselho consideraria a média nacional, por exemplo: a média nacional do ICMS sobre a gasolina é de 28%, quanto dá isso em dinheiro? Dá R\$1,20 por litro. Então, em vez de ser alíquota, seria R\$1,20 por litro em todos os Estados brasileiros. Isso acabaria com esse problema que os Estados estão tendo de ações na Justiça cobrando a diferença e acabaria também com o contrabando entre as fronteiras do Brasil, porque existe muito contrabando em virtude disso. Portanto, a ideia do CONFAZ seria a unificação, adotando-se o sistema de monofasia.

Alguns Deputados falaram aqui, inclusive nosso amigo Deputado Abel, a respeito da diferença de preço de uma companhia distribuidora para outra. Já estivemos com o Ravvi, no CADE, tratando disso. Isso se chama preço predatório, e há algumas ações, algumas denúncias contra ele. Às vezes, uma distribuidora vende para um posto de gasolina, na mesma área de influência, a mesma galonagem com o mesmo prazo, com a mesma distância, por preços diferentes. A lei diz que não pode. Isso é o preço predatório. A companhia teria que justificar essa cobrança. A exceção que se faz na lei é quanto ao volume. Às vezes, alguém compra 1 milhão de litros de combustível, e outro compra 100 mil litros. A companhia pode dar a ele um desconto, porque ela está tendo economia de escala. A outra exceção é quanto ao pagamento: se um paga à vista, e outro paga no prazo de 10 dias, há o custo financeiro. São as duas exceções, Deputado Abel. Portanto, se a companhia estiver vendendo com preço diferente na mesma área, nessas situações que eu citei, pode-se entrar com uma ação contra a companhia pela prática de preço predatório. Mas já fizemos esse tipo de denúncia.

A outra coisa relaciona-se à liberdade do mercado e aos postos bandeira branca com relação aos postos bandeirados. A Federação lutou muitos anos, muitos anos, para nós termos o direito de ser totalmente livres. Eu, por exemplo, tenho alguns postos da minha rede que não ostentam marca comercial de ninguém — sou



o famoso posto bandeira branca. Tenho postos embandeirados e tenho postos sem bandeira alguma.

Agora, você não pode permitir — e o Código de Defesa do Consumidor é muito claro — que alguém entre num restaurante, compre um litro de Coca-Cola e, dentro da garrafa de Coca-Cola, tenha Pepsi-Cola ou outra Cola qualquer coisa — você está enganando o consumidor. Se o consumidor entrou num posto de bandeira Ipiranga, Shell, Ale, etc., ele tem que receber o produto daquela companhia. O posto que optou por ostentar uma marca comercial obrigatoriamente — isso é regulado pela ANP — tem que vender um produto comprado daquela empresa. Se ele quer comprar mais barato, ter um preço melhor, uma participação maior no mercado e ser mais competitivo, na hora que terminar o contrato com aquela companhia, ele o encerra, compra os equipamentos — ele pode comprar os tanques, as bombas — e vira bandeira branca. E aí, como bandeira branca, ele tem 151 distribuidoras hoje autorizadas pela ANP para escolher. Então, ele vai fazer um leilão toda manhã. Liga para a companhia, pergunta o preço, vê se está bom ou não, negocia.

Hoje, o mercado já é livre, e é importante que tenhamos, dentro da nossa atuação, o conceito de que a nossa proteção maior é para o consumidor, para ter produto de qualidade, com preço justo e não ser enganado.

Hoje também nós podemos importar. Se a PETROBRAS detém o monopólio de refino, as companhias distribuidoras regionais hoje estão importando muito combustível. Eu não sei o número exato — talvez o Flávio possa passar para vocês — mas, eu acho que a PETROBRAS hoje supre de 70% a 80% do mercado, e o restante é importado pelas outras companhias.

Este mercado é livre, e está sendo trabalhado de uma maneira adequada, porque há uma regulação para proteger o consumidor, mas nós também temos que tomar muito cuidado para que eventuais liberdades não desorganizem o mercado.

Por exemplo, existe um projeto de lei aqui na Casa que autoriza as usinas de etanol a vender direto para o posto. Nós temos uma experiência larga, antiga, que mostra que esta não é a melhor solução — 50% das usinas tem processo na Secretaria de Fazenda por sonegação fiscal. Então, nós já temos um índice de sonegação mais alto no etanol, porque você tem 384 usinas de etanol no Brasil, e



você tem postos querendo comprar sem nota fiscal e usinas, também, querendo vender sem nota fiscal.

Então, nós não podemos permitir que esse mercado caia na informalidade. É preciso haver uma regulação da ANP para vigiar esse mercado, para fazer com que esse mercado funcione dentro da lei e que haja também proteção ao consumidor.

A nossa preocupação é com a informalidade, porque ela acaba criando a pior das concorrências, que é concorrência desleal, de não recolhimento de impostos. E, no Brasil, se existe uma coisa que compensa é sonegar imposto. Eu conheço companhia distribuidora que consegue uma liminar para não pagar imposto, e o cara fica milionário em 6 meses. Até que o Governo consiga caçar a liminar, o cara já fez o caixa, já ganhou sozinho o correspondente a três Mega-Senas, pode ir embora, mudar do País, porque na hora em que o Governo pegar a companhia, ela não tem nada para tomar; o que há é “laranja”.

Então, nós não podemos permitir a volta da informalidade.

São essas as minhas considerações.

Deputado, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado.

Concedo a palavra ao próximo orador, o Deputado Assis do Couto.

O SR. DEPUTADO ASSIS DO COUTO - Presidente da Comissão de Minas e Energia, Deputado Marcelo Squassoni, esta não é uma Comissão de que participo no cotidiano, mas o assunto me traz aqui.

O transporte rodoviário de cargas foi uma opção do Brasil. Hoje, em torno de 80% das cargas são transportadas por esse setor. E as consequências são dramáticas. O problema está aí, e precisamos resolvê-los.

Esse setor é, na grande maioria, composto por autônomos. Inclusive, não sei se há aqui alguém da CNTA — Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos.

Quanto a esse segmento que hoje faz paralisação, eu acompanhei o movimento de 2013, de 2015, e hoje estou próximo, acompanhando, como Parlamentar e como alguém que está um pouco ligado a esse setor, a paralisação que está ocorrendo. Por isso, queria dizer ao Presidente e aos demais membros da Mesa, em especial ao representante Flávio, da PETROBRAS, que a saga dos



caminhoneiros autônomos, principalmente, passa pelas curvas perigosas da insegurança pública, vive um cotidiano difícil; passa pela subida do cansaço, principalmente por ouvir mentiras políticas, notícias de corrupção; passa pelas descidas perigosas da descapitalização, da perda do patrimônio, do caminhão que teve que vender para manter o outro — porque esses autônomos têm um, dois, três caminhões e, nos últimos anos, muitos tiveram que vender um para manter o outro; passa pelos buracos do pedágio, que engole grande parte do lucro; passa pelas transportadoras virtuais, que pagam de frete 100 e repassam por 50 para o autônomo — subcontrato —, ficando, portanto, com 50% do faturamento do frete, inclusive, em transportes públicos do próprio Governo — na CONAB, no petróleo, assim por diante.

Por fim, e este é o tema que está em debate, de tantas curvas, de tantos buracos, de tanta pista escorregadia, a pista está bloqueada.

O que o órgão regulador fez nos últimos meses com a política de preços dos combustíveis é como se tivesse, Dr. Flávio, derrubado uma montanha, ou seja, interrompido o caminho. A estrada está interrompida!

O Governo pode, revendo a posição do Decreto nº 9.101 e a política em geral de preços, desobstruir essa estrada, mas eles vão continuar ainda transitando por uma estrada muito ruim.

Mas o fato, Sr. Flávio, que representa aqui a PETROBRAS, é que a estrada está interrompida. Não coloquem a culpa nos caminhoneiros, no transportador, pela paralisação, porque eles estão diante de uma montanha que caiu sobre a estrada. Eles não podem ultrapassar essa montanha! Colocar o caminhão para rodar com esse quadro é impossível! O Governo derrubou uma montanha de terra e pedra, como se uma ladeira desmoronasse, como se houvesse um deslizamento, interrompendo essa estrada. Ela está interrompida.

Como vamos sair dessa? Primeiro, desobstruindo a estrada, revendo a política de preço. Mas não é só isso. Há um conjunto de políticas públicas que sempre marginalizou esse setor, como, por exemplo, a política de incentivo à compra de caminhão para a renovação de frotas, que foi um desastre. Já que estamos falando de concentração, de oligopólio, de monopólio, posso dizer que se concentrou o setor, e o CADE também nunca olhou para isso. Eu participei do



processo da BRF e do processo da JBS e sei que o CADE fecha os olhos para isso tudo. Então, também na área de transportes, o mercado se concentrou em meia dúzia de grandes transportadoras, e esses milhares de autônomos estão sacrificados.

Enfim, Sr. Presidente, demais pares, eis a questão: a estrada está interrompida. Se os aeroportos vão cancelar voos, como estão cancelando; se os transplantes não poderão ser feitos, é porque o Governo, mais do que tudo, obstruiu a estrada. O Governo interrompeu a estrada pela qual passam milhares de caminhoneiros todo santo dia, com suas dificuldades.

O desafio é desobstruir as estradas e, mais do que isso, pensar em um conjunto de políticas para esse setor marginalizado ao longo dos anos, afetado por várias políticas públicas, para que este episódio não volte a ocorrer. A greve de 2015 criou transtornos semelhantes, mas não havia o problema da política de preços de petróleo. E nós amargamos, em 2015, consequências graves daquela greve, principalmente em regiões rurais interioranas, como a nossa, lá no sudoeste do Paraná, onde chegou a faltar até medicamento e gás em hospitais.

Nós estamos em fim de Governo, diante de uma situação em que parece que se espera a luz apagar e talvez uma nova luz acender, mas o fato é que as pessoas, mesmo em fim de Governo, com todas as tragédias que temos enfrentado, precisam viver, sobreviver.

Volto a dizer: não coloquem a culpa desse caos instalado hoje naqueles que não têm culpa, os caminhoneiros, que tiveram que parar porque a estrada foi interrompida pelo próprio Governo.

É isso, Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Passo a palavra à Deputada Conceição Sampaio.

A SRA. DEPUTADA CONCEIÇÃO SAMPAIO - Presidente Marcelo, primeiro, quero parabenizar V.Exa. e todos os membros da Comissão de Minas e Energia pela iniciativa.



Eu não sou membro desta Comissão, mas este é um tema que interessa a cada um de nós que estamos aqui como representantes de um Estado brasileiro — venho do Amazonas.

O Deputado Silas Câmara, há pouco, fez um retrato do que nós do Amazonas, do Norte — e certamente de todas as partes do País —, estamos enfrentando, pois a dificuldade de acesso é muito grande. Quem conhece o Amazonas sabe que o acesso a vários Municípios depende de embarcação, que precisa de combustível para chegar a lugares distantes, onde várias famílias brasileiras amazonenses estão vivendo.

Certamente, nós, que estamos aqui como representantes da população, sabemos o momento difícil que o País atravessa. As pessoas que por nós são representadas, mais uma vez, estão se sentindo lesadas nesse momento difícil que nós estamos enfrentando.

A greve dos caminhoneiros só trouxe à tona aquilo que a sociedade já vem enfrentando: preços abusivos na hora de abastecer o seu carro; preços que aumentam a cada dia. Nós não temos certeza se amanhã vamos acordar com um novo preço estabelecido para os combustíveis. Quem pode nos dar a certeza de que amanhã não haverá novos aumentos?

Deputado Marcelo, a condução desta Comissão é muito importante, é fundamental. Iremos hoje à tarde ao Governo para conversar com o Ministro Marun, para cobrar providências enérgicas. Nós não temos mais o dia de amanhã para esperar. Amanhã nós podemos acordar com o País parado, totalmente parado. Esperamos que isso não aconteça. Lutaremos para que não aconteça.

Agora, estabelecer critérios... Vários Deputados deram sugestões importantes. Não quero aqui dizer quem é culpado. Nós precisamos de uma solução. Precisamos nos unir para trazer a solução que a população brasileira merece receber. Hoje, é hora de unidade. Talvez, lá na frente, os culpados sejam apontados. Hoje nós precisamos trazer para a sociedade e para os nossos consumidores de um modo geral soluções importantes para que amanhã não precisemos ver o Brasil mais uma vez parado em função das dificuldades que nós estamos vivendo.



Falava há pouco com o Deputado Flavinho que esta Legislatura foi marcada por muitas crises, por momentos muito difíceis, como este que nós estamos hoje enfrentando.

Então, espero que nós tenhamos a capacidade de encontrar soluções importantes, sem onerar mais a população, como hoje é onerada. Isso é importante.

Mais uma vez, cumprimento todas e todos que aqui estão, porque penso que a saída de que nós precisamos vai depender, neste momento, da unidade desta Casa e do Executivo, acima de tudo, respeitando a população brasileira. Os preços precisam ser acessíveis e justos. Hoje, não há justiça social.

Ouvindo todos os expositores e os colegas Parlamentares, Presidente, percebemos que há uma insegurança, e nós não podemos mostrar ou devolver essa insegurança à população. Temos que encontrar caminhos, porque fomos eleitos para isso. Cada um, dentro da sua função, do seu posto, foi aqui colocado aqui para encontrar soluções. Quem não pode pagar a conta, como está pagando, é a população brasileira.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputada Conceição.

Vou passar a palavra ao Deputado Paulo Foletto e, em seguida, aos Deputados Flavinho e Beto Mansur.

V.Exa. tem a palavra, Deputado Paulo Foletto.

O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO - Saiu ontem, lá no Espírito Santo, matéria em um jornal de grande circulação, copiada de uma coluna nacional. Vou ler o que saiu na imprensa:

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) foge, como o diabo da cruz, de explicar sua resolução 43/2009 proibindo os mais de 400 produtores brasileiros de etanol de vender esse combustível diretamente aos postos, obrigando-os a entregar o produto a três distribuidoras, que atuam como atravessadoras. Por isso, o etanol que sai da usina a R\$ 1,54, chega em vários postos de Brasília a R\$ 3,27 para o consumidor. (...) Dirigentes da



ANP devem ter lá suas razões para se esconder quando indagados sobre a resolução bizarra beneficiando os atravessadores. (...)

Quem manda na Câmara? Esse é o nosso autoflagelo.

O lobby poderoso das atravessadoras também impede que a Câmara vote a urgência do projeto que suspende a resolução 43/09 da ANP.

Vários companheiros já falaram sobre essa questão de alguns de haver alguns que dominam esse processo.

A ANP, como outras agências brasileiras, ou como toda agência reguladora, acaba refém do regulado. Isso acontece com relação a passagem aérea, a petróleo, à saúde. É uma desgrameira! Os grandes e poderosos dirigentes das agências nacionais, qualquer uma, se acham senhores absolutos de suas decisões. É incrível como os senhores se tornam deuses nessa condição. Não são os senhores só da ANP, não, mas dessas agências todas — que foram politizadas no processo do PT, continuam politizadas e não fazem o seu papel, que é ser agente regulador.

São dominados pelos regulados, sim, e nós temos que chupar essa manga, aguentar essa bomba. Os senhores ficam sentados nos seus tronos, todopoderosos, e pouco falam com a população brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Flavinho.

O SR. DEPUTADO FLAVINHO - Sr. Presidente, nesta bancada, eu represento o povo brasileiro. O Deputado Paulo Foletto acabou de falar como representante do povo do Espírito Santo; eu sou representante do povo do Estado de São Paulo, como Deputado eleito por aquele Estado.

Aqui estão representadas várias agências, desde a PETROBRAS, o CADE, a ANP, a FECOMBUSTÍVEIS, entre outras que estão aqui também nesta bancada falando.

Mas no fim, no fim, quem está sofrendo no País é o povo brasileiro, porque R\$5,20 por 1 litro de gasolina é um escândalo! Isso é um escândalo! Na Bolívia a gasolina está 1,99, a mesma gasolina nossa que está lá, e no Paraguai o preço da gasolina é 2,62 mais ou menos.



Eu não sou especialista — perdoem-me os especialistas da área de combustíveis —, mas não vejo como explicar à população essa conta que faz com que paguemos pela nossa gasolina, que sai daqui, R\$5,20, e se pague a metade do preço da mesma gasolina quando ela é vendida em outro país. Aqui se produz álcool, que deveria estar no tanque do brasileiro, daquele trabalhador que tem que encher o seu tanque para trabalhar; que às vezes tem que gastar três, quatro, cinco tanques numa semana para levar o sustento para a sua família, que não é lá grandes coisas ainda, por um preço justo. Como explicar que temos cana-de-açúcar para dar como pau neste País, e o álcool não é usado como combustível; vira açúcar, para poder dar mais lucro para o agronegócio — que eu respeito e reconheço que tem feito muito pelo nosso País. Não entro nessa discussão, não. Mas como explicar àquele que está na ponta que ele não pode colocar álcool no seu carro, que ele é obrigado a colocar gasolina, porque a produção de álcool no País não atende à demanda em razão de outros interesses, como o desses cartéis, que, como já foi dito aqui, mandam em agências, mandam neste Congresso Nacional?

Parece que não há Deputado e Senador nesta Casa com colhões para enfrentar esses cartéis neste País. Não tem agência, não tem Governo. Entra e sai Governo, continua a mesma porcaria: cartéis mandando nesta Casa, mandando em cadeira de Presidente, em cadeiras de Ministro.

Há uma pouca-vergonha neste País, uma corrupção endêmica e sistêmica, e esquecem que existe gente lá fora, existe povo neste País que está sofrendo, minha gente! E, enquanto ficamos aqui muitas vezes nessa balela, nessa falação, a gasolina está o mesmo preço na bomba. Enquanto estamos discutindo aqui, já existe matéria dizendo que vai faltar gasolina aqui no Aeroporto de Brasília e que amanhã talvez não possamos ir para casa.

Aí alguém pode dizer: *“Isso é meme de Internet”*. Como assim meme, se os caminhões ainda estão todos parados na pista? Vai faltar mesmo e já está faltando. O meu filho me ligou de São José dos Campos, onde moro, dizendo que teria que correr para o posto para abastecer, porque já estão dizendo que vai faltar gasolina lá, que é uma cidade que tem mais de 700 mil habitantes e é um polo de tecnologia do País. Agora imaginem numa outra cidade do interior como já está o desespero do povo brasileiro.



Enquanto ficamos com balela aqui dentro, com falação, com números, com estatísticas, com mentira — exatamente isso, Deputado Paulo Foletto —, o povo está lá fora sofrendo. E o nosso papel é falar pelo povo. Enquanto isso, a gasolina está desse jeito, e o povo está desesperado.

E eu falo aqui pelo povo. Não falo pela ANP, não falo pelo CADE, muito menos pela PETROBRAS, pela FECOMBUSTÍVEIS ou pelo agronegócio. Eu falo pelo povo brasileiro, que não aguenta mais.

Espero que este Congresso tome vergonha na cara. Estou falando para nós agora. Esta é uma autoanálise, porque somos nós que fazemos as leis. Já foi dito por outro Deputado que aqueles que estão reclamando aqui são Deputados da base.

Estamos falando e discutindo muito macroeconomia, mas a microeconomia, que está na pontinha da bomba de gasolina, que cai dentro do tanque de gasolina do cidadão brasileiro é o que importa. A macroeconomia é um número para o Meirelles e para todos os presidenciáveis discutirem, para essas conversas muitas vezes fúteis dentro desta Casa, que não servem para nada, que não atingem a população de verdade. Agora, com a economia que sai ali da bomba e cai dentro do tanque do cidadão, que depois vai passar o cartão de crédito no desespero e não sabe como vai fazer para pagar esse tanque que ele teve que encher para trabalhar ou para levar a família para alguma atividade familiar, com essa daí nós não temos preocupação nesta Casa.

Então, desculpem-me, mas eu não vou me abster de defender a população brasileira, que não aguenta mais.

Aqui foi dito por um Deputado que em 2015 já houve esse problema com os caminhoneiros. Eu respeito e apoio a ação que eles estão fazendo.

Lá em São José dos Campos existe a Dutra, rodovia que corta a região do Vale do Paraíba. Muitos caminhoneiros estão parados lá, e eu os apoio, ainda que fechem a rodovia. Eu não sou favorável a esse tipo de greve que atrapalha o direito de ir e vir do cidadão, mas ninguém aguenta mais isso. Como vamos falar para o cara que ele não pode fazer isso? Ele não está aguentando mais! Já foi dito aqui o custo de jogar uma carga em cima do caminhão e levar para algum lugar! Isso é desespero! Então, nós temos que olhar para essas pessoas.



Desculpe-me, Sr. Presidente, pela exaltação mas eu acho que nós chegamos a um ponto da política do nosso País em que não dá mais para ficarmos com essa balela dentro desta Casa, essa falação inútil, fútil, mentirosa e que de fato não toca na realidade do povo que está lá fora precisando que esta Casa tenha vergonha na cara e trabalhe mais para resolver os problemas da população brasileira.

Muito obrigado, Sr. Presidente. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado.

O que V.Exa. disse é oportuno, mesmo sendo contra nós mesmos.

Talvez se nós Deputados ficássemos presos aqui amanhã, impedidos de ir para os nossos Estados, não só uma minoria, mas a Câmara toda se movimentasse para tomar alguma atitude em conjunto.

Então, mesmo que seja contra nós, eu gostaria que isso acontecesse, só por um momento, para todo mundo tomar um susto pelo menos. Se não vamos por bem, vamos por mal.

Passo a palavra para o Deputado Beto Mansur.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, esta é uma audiência pública. Então, nós não podemos eventualmente fazer convites. Portanto, farei uma sugestão a V.Exa., até porque eu quero fazer um comentário e estou vendo o pessoal da ANP, o pessoal ligado aos combustíveis.

Eu acho que é importante nós discutirmos um pouco as questões que envolvem a política da PETROBRAS. Eu não acredito que a Câmara dos Deputados ou o Senado tenham prevaricado em qualquer tipo de ação relacionada à questão dos combustíveis. Eu acho até que, no passado, a ex-Presidente Dilma apresentou uma política de controle dos preços da PETROBRAS, e nós vimos no que deu. Nós vimos que a maior empresa brasileira, uma das maiores do mundo, passou a ter — não só pela questão de corrupção e da malversação do dinheiro público, com indicação política e etc. — uma política de contenção de preços no mercado nacional e internacional.

Eu gostaria de fazer um comentário. Eu sugiro que o Deputado Marcelo Squassoni, que é Presidente da Comissão de Minas e Energia, convide o Presidente



da PETROBRAS, Pedro Parente, a vir explicar se há uma política de combustível para o Brasil.

A PETROBRAS é uma grande empresa brasileira, e o petróleo que está lá no pré-sal ou no pós-sal pertence à sociedade brasileira.

Eu, por exemplo, defendo que nós tragamos empresas para explorar o petróleo. Eu sou um privatista por natureza, e as pessoas já me conhecem, pois estou há bastante tempo dentro da Casa, mas defendo também que nós tenhamos uma política de combustível no Brasil, para não ocorrer o que está ocorrendo hoje.

Eu gostaria de registrar um dado que foi me passado pela ANP hoje. Está se dizendo muito que o aumento do preço do combustível dentro do Brasil está ocorrendo exatamente em função do aumento do preço do petróleo no mercado internacional, mas eu gostaria de contestar um pouco isso. Por quê? Porque nós importamos em torno de 23% do *diesel*, ou seja, dos 100% do *diesel* que nós consumimos no Brasil, 23% é importado e 77% é produzido dentro do País. Nós importamos 12% da gasolina que é consumida no Brasil, ou seja 88% é produzida aqui dentro. Nós importamos 33% do GLP, e, assim, nós observamos que 67% é produzido aqui dentro.

Então, como podemos começar a discutir que temos que aumentar o preço do combustível — da gasolina, do *diesel*, do GLP, etc. — porque o petróleo subiu no mercado internacional?

A PETROBRAS produz e prospecta petróleo junto com as empresas e faz essa exportação, e eu não vejo absolutamente nenhum problema nisso, até porque a empresa tem que auferir lucro, pois os seus participantes têm ações dentro da estrutura. O próprio Governo é acionista da empresa; nós temos gente no mercado nacional e internacional que é acionista, e a PETROBRAS é uma empresa que tem que auferir lucros.

Mas eu defendo que venha, sim, o Presidente da PETROBRAS; que venha o Ministro de Minas e Energia, Moreira Franco, exatamente para nos dar uma noção de qual é a política de investimento ou de qual é a política de combustível dentro do Brasil.

Como estamos vendo, como estamos percebendo, este é um País que se locomove através das suas rodovias. Nós não nos locomovemos por ferrovia ou por



meio da utilização de energia eólica, elétrica; nós queimamos combustível. Então, se nós queimamos combustível, temos que criar uma política específica para isso.

Eu fiz o seguinte comentário ontem no plenário: eu visualizo que, do mês de julho de 2017 até hoje, ou seja, pouco menos de 1 ano, nós tivemos um aumento da gasolina de cerca de 58%; do *diesel*, 59%; e do GLP, 48%. Não tem cristão que aguento isso! Não tem empresa de transporte que aguento isso! Não tem caminhoneiro que consiga aguentar isso!

É muito difícil pagar o preço do frete. A gente que é produtor, no interior do Estado, tem um limite para pagar o fretista. Então, este aumento não tem absolutamente nenhum cabimento, porque ele está indo para o bolso de quem transporta, para o bolso do caminhoneiro, para o bolso de quem trabalha dentro do País.

Uma coisa são os Estados Unidos, a Alemanha, a França, países que são muito desenvolvidos, aumentarem o preço do petróleo, da gasolina e do *diesel* e os donos de caminhão ou os donos de carro pagarem por isso. A diferença é que lá eles ganham muito mais do que a média aqui para poderem bancar um tanque de gasolina. O Brasil é um país que ainda está em desenvolvimento. É um país que — vou dizer para vocês — tem muitas riquezas, mas é um país pobre ainda. Então, este aumento não tem absolutamente nenhum cabimento.

Eu não quero que voltemos à política da D. Dilma Rousseff, que determinou e controlou os preços da PETROBRAS — não quero isso —, mas também não quero a política do Pedro Parente, como estou vendo e estou percebendo — por isso acredito que nós temos que convidá-lo para vir aqui nos dar explicações. E eu não quero esta política totalmente liberal, sem um plano para atender ao desenvolvimento do Brasil.

Sr. Presidente, eu encerro dizendo que é muito importante que a Câmara e o Senado toquem neste ponto. Lá fora a sociedade está exigindo que a gente faça isso. Estão agora culpando o Michel Temer, que é a Geni hoje de todo País. Estão culpando o Michel por isso. Ele não é culpado por isso. Na verdade, a gente tem é que discutir uma política energética para o Brasil.

Obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Squassoni) - Obrigado, Deputado Beto.

Só quero lembrar que eu e o Deputado Beto Mansur somos da mesma região de São Paulo, Guarujá e Santos, onde está localizado o maior porto da América Latina. Os estivadores do Porto de Santos estavam combinando, agora à tarde, com os caminhoneiros de paralisar também o porto. Então, o efeito pode ser muito maior do que nós estamos imaginando.

Tem a palavra o Sr. Deputado Nilson Leitão.

O SR. DEPUTADO NILSON LEITÃO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhores convidados, eu vou tentar não ser redundante e repetitivo.

O fato é um só: a PETROBRAS infelizmente passou da fase, há alguns anos, com tudo o que ocorreu, com sua moral elevada, em que não precisava explicar sua política de preços, porque não precisa mesmo: era uma empresa que orgulhava todo o Brasil, orgulhava o mundo. Era a maior empresa do Brasil no mundo.

Hoje ela não é mais. Ela passou pela Operação Lava-Jato, mostrou as suas vísceras, expôs tudo o que aconteceu no Governo anterior. Revelou como esta empresa foi abusada e estuprada durante todo aquele período, sem que houvesse nenhuma atitude das nossas agências, dos nossos órgãos de controle.

Obviamente que a parte boa ficou agora com aqueles que não se corromperam, com aqueles que não fizeram esquema, com aqueles que não fizeram rolo e que estão lá tentando reconstruir uma PETROBRAS histórica, para tentar devolver aquilo que ela foi para o Brasil.

Devido a isso, o brasileiro comum hoje quer, sim, questionar o que é o combustível, coisa pela qual ele nunca teve curiosidade. Como se compõe esse preço? Hoje nós sabemos que 40% a 41% é do produto da PETROBRAS. O restante disso são impostos e custo de distribuição.

Mas nós precisamos nos sentar à mesma mesa com a realidade muito clara de entender o que ocorreu para chegarmos a este momento que, claro, é consequência também do que fizeram com a PETROBRAS; que, claro, é consequência de uma política que não foi feita de forma correta nem com a energia nem com o combustível nos últimos anos e que tem a ver com este preço altíssimo que o brasileiro comum está pagando.



A paralisação dos caminhoneiros hoje é consequência exatamente de uma falta de política concreta para o setor. Não dá mais para anunciar numa quarta-feira o aumento de combustível para uma sexta-feira. Como assim? Como assim? É uma afronta à inteligência de cada um, mesmo com todas as explicações.

E eu tenho convicção de que esta nova direção da PETROBRAS tem tentado fazer o melhor possível, mas o melhor possível tem que ter mais comunicação; o melhor possível tem que ter mais organização, o melhor possível tem que ter aviso prévio do aumento, porque o trabalhador comum não tem esse aviso, o distribuidor não tem esse aviso, aquele que gera emprego e renda no País não tem esse aviso e precisa dele para se organizar.

O Brasil é um país rodoviário. É um país rodoviário! Para comer, para beber, para vestir, para produzir, para construir, precisamos do transporte rodoviário de cargas. E esse modal rodoviário depende do quê? Do combustível.

Então, é óbvio que, se estas manifestações não servirem para nada mais, têm que servir para que o Presidente da República convoque todos os Governadores para discutirem o ICMS, que representa de 12% a 26% desse combustível. É preciso convocar todos os atores da PETROBRAS. Não é nenhuma afronta vir aqui o Pedro Parente. Não é nenhuma afronta vir aqui o Ministro de Minas e Energia. Ao contrário, o problema é de todos nós. Ninguém quer ter este preço elevado. É preciso chamar os atores, as distribuidoras, os postos, os TRRs e todos aqueles que participam de tudo isso, para acharmos uma forma de reduzir, sim, o preço do combustível no Brasil. Nós não podemos ser um País que mantenha um preço de combustível que é o segundo mais alto do mundo, de forma proporcional.

O que é necessário? É compreender que esta Casa hoje ainda terá reuniões com o Presidente da República e que esta paralisação começou lá em 2014. Nessa época houve vários projetos, inclusive nosso, pedindo para retirar o PIS-COFINS do óleo *diesel*, para tentar dar um alento naquele momento.

Mas tudo isso é paliativo. É paliativo. Agora, vêm com um PDC para derrubar a portaria do Presidente que flexibiliza o aumento do preço, para que a PETROBRAS possa trabalhar. Também vamos discutir isso.

O dólar precisa ser mantido desta forma, com esta mesma política? Eu acho que precisamos rediscuti-la. Ninguém é o dono da verdade. Ninguém pode achar



que está com o melhor caminho. Tanto isso é verdade que chegamos ao pior caminho: ao preço mais alto.

Então, é momento de um passo atrás, de humildade e de perceber que nós falhamos com a sociedade brasileira em relação ao combustível no Brasil, em relação ao preço. Nós falhamos. Todos nós falhamos.

As autoridades deste País, que têm responsabilidade para cuidar disso, vacilaram e vacilaram em vários momentos: ou no momento da corrupção lá atrás, ou no momento atual, não interessa; vacilaram. Vamos assumir que nós falhamos, nós todos — não é preciso ter nome nem sobrenome —, mas a autoridade, o Estado brasileiro, falhou. Por isso, nós temos que ter a responsabilidade de reduzir impostos nem que seja para cortar na carne neste momento.

Sem este modal rodoviário, o Brasil vai parar. O que adianta cobrar 25% de ICMS? O que adianta cobrar 14% a 16% de PIS-COFINS? O que adianta isso, se o País paralisar? O que adianta, se não arrecadar nada? Não é melhor reduzir isso e fazer com que, de fato, o Brasil possa avançar com preço menor para poder produzir mais, criar mais empregos e gerar mais renda?

Cada aumento deste significa um emprego a menos. Cada aumento deste significa a pobreza aumentando. Cada aumento deste significa a miséria chegando mais perto.

Então, é necessário mais do que nunca não acharmos que somos donos da verdade. Não adiantam argumentos. “*Vou argumentar por que a situação está assim*”. Não precisamos de desculpas mais; precisamos de solução; e solução é reduzir o preço do *diesel* e da gasolina no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Altineu Côrtes) - Tem a palavra o Deputado Valdir Colatto.

O SR. DEPUTADO VALDIR COLATTO - Deputado Altineu, parabéns pelo trabalho.

Saúdo toda a equipe presente e parabenizo aqueles que já colocaram suas propostas.

Eu ouvi o Deputado Nilson Leitão e gostaria de fazer algumas propostas porque não adianta só ficarmos discursando sem apresentar propostas.



Sr. Presidente, acabo de sair de uma reunião da Comissão de Agricultura, cujo Presidente é o Deputado Roberto Balestra, da Frente Parlamentar da Agricultura, para buscar algumas coisas concretas e ver se conseguimos parar com a greve hoje. E digo por quê: porque que o Brasil não aguenta mais um dia de greve.

Só quero apresentar números de alguns setores que batem em todos nós: o setor alimentício. Ninguém vive sem alimento. Ninguém vive sem combustível, mas ninguém vive sem combustível humano. Segundo dados que nos foram enviados hoje pela manhã, temos 75 unidades frigoríficas paradas no Brasil — 75 unidades. São 21 unidades de ração. Os animais não estão recebendo alimentação e já estão praticando o canibalismo. Suínos e aves, que são confinados, estão nessa situação. Estamos com essa dificuldade.

Nós vamos perder o mercado externo. Vai ser um caos na opinião pública. Estamos fazendo uma administração destes 2 dias, mas, mais do que isso, não temos como passar.

Trinta e um frigoríficos estão sem insumos para abastecimento. O desabastecimento do mercado está acontecendo em todas as áreas e pode ficar mais grave. Hoje cerca de 140 mil funcionários estão sendo demitidos.

Sobre o leite, só para se ter uma ideia, na Região Sul são produzidos 17 milhões de litros por dia; na Região Sudeste, 14 milhões de litros por dia; na Região Centro-Oeste, 6 milhões de litros por dia. A coleta do leite ocorre a cada 2 dias, e hoje pararam a coleta do leite. Onde os agricultores vão colocar esse leite? Eles o enviam para a indústria, que o industrializa e coloca no mercado. Portanto, nós estamos aí com um problema gravíssimo — gravíssimo!

Dentro deste quadro que está aí, a proposta que levamos ao Governo é que não se pode esperar mais nada. O Governo tem que resolver isso hoje. Como é que vai fazer? Se vai tirar imposto, se não vai tirar imposto, se vai buscar outras situações...

Falando com a Polícia Rodoviária Federal, soube que temos várias liminares Brasil afora e a Polícia está tentando demover os caminhões que estão nas rodovias da ideia de parar. Inclusive chegou a informação de que eles não estão nas rodovias, mas nos postos parados, e foi fixada multa de 5 mil reais por caminhão



parado nas rodovias. Está aqui o Chefe da Polícia Rodoviária Federal, numa outra Comissão, e eu acabei de falar com ele, que está buscando solução para isso.

Qual é o problema? Resistência. Os motoristas não querem sair. Eles não querem conduzir os caminhões, e os policiais não têm como pegar esses caminhões e transportá-los. Segundo os policiais, os motoristas se negam a retirá-los.

Enquanto a crise vai se agravando, nós tomamos a decisão de ir ao Palácio — e gostaria de convidar o Deputado Altineu, os Deputados que queiram ir lá e algum representante do setor — às 14 horas, para sermos recebidos pelo Ministro Padilha. Não sei se alguém que esteja aqui quer ir lá, mas é para tratar deste assunto. Nós decidimos, junto ao Deputado Balestra e a outros Deputados, que vamos ao Palácio às 14 horas.

Nós vamos fazer um plantão lá — convidamos V.Exa. e quem queira ir — para encontrar uma solução hoje para este problema. Se vai tirar imposto, se não vai tirar imposto, se a PETROBRAS vai resolver mudar a política de preços ou não vai, se o Congresso tem que votar ou não alguma... Nós temos aqui vários projetos para retirada do PIS-COFINS, inclusive um de minha autoria.

Falei hoje pela manhã com o nosso Presidente Rodrigo Maia, na Marcha dos Prefeitos, e ele nos disse que nós temos que fazer uma proposta do Legislativo. Então, ele se dispõe a votar a retirada do PIS-COFINS do *diesel* e também a CIDE. Nós temos que trabalhar isso para ver se conseguimos pautar essa matéria. Ele aceita que a gente caminhe neste processo de ver o que o Legislativo pode fazer.

Existe uma contraproposta do Governo, que é votar a reoneração da folha das empresas. Mas acho que, se fizermos isso, vamos dar um tiro no pé, porque você dá com uma mão, tira com a outra, e não vai resultar em nada.

Também falou-se ali — e acho que é uma coisa importante — em compor os custos, em conversar com os Governadores. Nós temos de 12% a 27% de ICMS. Os Governadores estão recebendo mais porque o preço aumentou, arrecadou-se mais, e esta é a hora... *(Pausa.)* Sou agora informado de que é de 34%. Eu achava que o máximo era 27%.

Eu falei com o Governador de Santa Catarina, e ele já está estudando a possibilidade de fazer essa redução no Estado. Mas teríamos que fazer em todo o Brasil, porque aí entra o CONFAZ na parada, e acho que nós podemos trabalhar.



Outro fator é a mudança desta política de fixação do dólar. O Governo tem que acertar isso. Ninguém consegue viajar. Estão aqui os representantes saindo de casa com um preço do combustível, no meio do caminho é outro preço, depois, no final, é outro e, para voltar, outro. Quem consegue administrar ou fazer uma gestão com este processo?

Então, que o Governo faça uma política de reajuste, como, por exemplo, ocorre com a da taxa SELIC. A taxa SELIC é estabelecida a cada mês. Reúne-se o Conselho Monetário Nacional e resolve-se a taxa SELIC. Por que não pode ser o mesmo com o petróleo, para pelo menos acertarmos isso?

Portanto, eu queria deixar essas propostas, Sr. Presidente, e pedir a V.Exa. que, à tarde, nos ajudasse, como Presidente da Comissão, para tentarmos pautar aquilo que se refere à Câmara. O que podemos fazer? Podemos votar o PIS-COFINS ou a CIDE? Enfim, como resolver isso? Acho que devemos criar esse grupo para buscar soluções.

E, à tarde, estaremos de plantão. O Presidente da Comissão de Agricultura já solicitou nossa presença a partir das 14 horas. Vamos para lá. Quem quiser pode ir.

Vamos chamar todas as pessoas envolvidas no processo: a PETROBRAS, o Ministério da Fazenda, o Ministro da Agricultura, o Ministro dos Transportes, seja lá quem for. Mas que venham para a mesa e nos digam qual a solução que eles podem trazer. Não adianta ficarmos falando isso ou aquilo. Cada um tem que trazer uma informação. Devemos verificar como é a composição do preço. Enfim, acho que há maneiras de sintetizar esse processo e retirar uma solução ainda hoje.

Esta é a proposta que queria deixar aqui. Agradeço a V.Exa. pelo espaço que nos deu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Altineu Côrtes) - Eu quero agradecer a V.Exa., Deputado Valdir Colatto, que é um Deputado sempre reconhecido pela população de Santa Catarina, consagrado com supervotações no seu Estado, que defende a agricultura e o Brasil.

Quero dizer que foi muito boa a reunião. Quero agradecer a todos a participação. Vamos apresentar as sugestões. Eu também acho que hoje é um dia crucial para o Governo do Presidente Temer, no sentido de tomar atitudes.



Recolhemos uma sugestão importante do Sr. Paulo, a qual estou levando por escrito, sobre o imposto. Possivelmente, uma das sugestões seria que o imposto incidisse sobre o preço do combustível de 1 ano atrás. Isso traria uma redução, talvez, de 50 centavos por litro.

Mas há um problema grave, Sr. Paulo, e quero discordar do senhor em um ponto. Citei aqui que existe um cartel, já reconhecido pelo CADE, que distribui combustível no Brasil, cartel formado por Shell, Ipiranga e BR Distribuidora. E o preço final do combustível não chega à bomba. Muito ao contrário, a redução de impostos aumenta o lucro dessas grandes empresas.

Ou o Congresso Nacional vai se ajoelhar para essas empresas hoje ou vai virar esse jogo. E discordo do senhor no seguinte ponto: eu não quero vender dentro de uma garrafa de Coca-Cola o refrigerante da Pepsi. Eu quero que no mesmo posto que tenha a bandeira que vende Coca Cola haja uma bomba que também venda Guaraná, para dar oportunidade às pessoas. E isso sem enganar ninguém. Era o que ocorria quando existia o posto multibandeira.

Na realidade, na minha opinião, o que acontece? Se conseguirmos colocar concorrência... E digo isso porque, Deputado Valdir Colatto, temos em Santa Catarina, como em todo o Brasil, o Posto Ipiranga ou o Posto Shell que só vende aquele combustível. O empresário daquele posto é obrigado a comprar aquele combustível. Existe um contrato. Ótimo, deve-se respeitar contrato, desde que não lese o consumidor brasileiro. Isso está em primeiro lugar. Mas é o inverso que anda acontecendo violentamente, porque 90% da distribuição está nas mãos dessas empresas.

Em 1998, existia a possibilidade de ter nesses postos uma bomba vendendo combustível de outra distribuidora, e ali naquela bomba estava escrito: "*Combustível da distribuidora A, B, C ou D*". E o que acontecia? O dono do posto podia comprar o combustível mais barato. Isso fazia com que essas grandes companhias, que são multimilionárias, reduzissem o preço para aquele posto de gasolina e para o consumidor final.

Agora, é óbvio que o *lobby* dessas empresas é violentíssimo aqui no Congresso Nacional e no Governo Federal.



E esse é um dos pontos que compõe o preço do combustível. Então, deve-se reduzir imposto, mas também olhar a margem das grandes empresas que detêm 90% da distribuição no Brasil. Essa é uma das sugestões que quero levar lá para discutirmos.

Agora, há outro ponto: podemos nos ajoelhar para as empresas e continuar do mesmo jeito. Pode-se reduzir imposto, isso ou aquilo e deixar as empresas continuarem multimilionárias e explorando a população brasileira, já que elas têm 90% da distribuição. Ou alguém vai dizer que, se reduzirmos os impostos, essa redução vai chegar ao preço final das bombas dos postos dessas empresas? Não vai chegar. Se podia chegar 50 centavos, vai chegar 40 ou 30 centavos, porque 10 ou 20 centavos eles vão botar no bolso. São eles que mandam na distribuição.

Então, esse é um problema que o Brasil precisa enfrentar.

Em 1998, no Governo Fernando Henrique, havia essa possibilidade, e essas empresas ficavam cabreiras: *“Se eu não vender o meu combustível com preço razoável, eles vão comprar da outra distribuidora ali naquela bomba”*.

Essa é a consideração que quero fazer, porque acho que isso aumenta a concorrência e é bom para a população.

Agradeço novamente a todos a participação. Espero que todo este debate e todas essas ideias tenham, neste dia trágico por que passa o Brasil, contribuído para que possamos levar propostas e esperar a atitude firme do Presidente Temer.

Eu tenho esperança de que o Presidente tome uma atitude firme para mudar essa história no Brasil.

Muito obrigado, senhores. Desculpem-me alguma coisa.

Agradeço a todos os presentes.

Está encerrada a reunião. *(Palmas.)*