

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR OPERAÇÕES NO SETOR DE COMBUSTÍVEIS, RELACIONADAS COM A SONEGAÇÃO DOS TRIBUTOS, MÁFIA, ADULTERAÇÃO E SUPOSTA INDÚSTRIA DE LIMINARES. (CPI - COMBUSTÍVEIS).

RELATÓRIO FINAL

Brasília, 29 de Outubro de 2003.

Apresentação

O presente relatório espelha o trabalho desenvolvido, durante quase seis meses, pela Comissão Parlamentar de Inquérito instaurada na Câmara dos Deputados, com a finalidade de investigar as operações no setor de combustíveis relacionadas com sonegação fiscal, adulteração de produtos, ação de organizações criminosas e a possível existência de uma “indústria de liminares”, no âmbito do Poder Judiciário, destinada a favorecer essas atividades ilegais.

Por certo, após todo esse tempo e esforço despendidos, não cremos ter chegado à verdade final sobre o assunto, mas apenas desvendado uma parte dos aspectos mais nebulosos desse ramo de atividades.

Temos consciência de que muitas críticas haverá ao trabalho que ora se apresenta; não sendo ele, porém, resultado da ação divina, mas fruto do esforço de seres humanos limitados, imperfeitos e falíveis, esperamos que seja ele encarado não como uma obra perfeita e acabada, mas como o passo inicial de uma longa e penosa jornada, não somente do Poder Legislativo, mas de toda a sociedade brasileira, em busca do caminho da honestidade e do respeito às leis, não apenas nesse setor, como em todos os ramos de atividades, e da consciência de todos de que, apenas dessa maneira, chegaremos, um dia, a construir um país próspero e digno, do qual possamos orgulhar-nos, e que trate com justiça e igualdade de oportunidades todos os seus cidadãos.

Deputado Carlos Melles

Relator

Agradecimentos

Caros Deputados, chegamos ao final de um difícil e árduo trabalho, trabalho esse que nos foi confiado pela sociedade brasileira, que cada um de nós representa. Terminada essa CPI dos combustíveis, da qual tive a honra e prazer em ser o relator, apresento a todos os meus agradecimentos.

Ressalto o prazer por ter trabalhado com Vossas Excelências durante esses seis meses, logo quero agradecer a cada um pela preciosa colaboração, e dizer que tenho a honra de apresentar ao Brasil esse relatório, que será com toda certeza um documento propositivo de regularização e de uma nova visão de justiça no nosso país, pois, daremos as Instituições constituídas uma nova estrada para poder acabar com a indústria de liminares, com a sonegação fiscal e com a adulteração de combustíveis. Confesso que ao longo dos trabalhos sempre me reportei ao seguinte questionamento: - Quantos milhões deixam de entrar nos cofres públicos para entrar nos bolsos de alguns que querem cada vez mais ganhar? E não é só isso: - Quantos milhões de brasileiros e brasileiras que nós representamos perdem com a incrível e desonesta indústria da adulteração dos combustíveis?

Quero diante de cada um fazer uma confissão que realmente vem do fundo do meu coração, tive medo ao aceitar esse cargo de relator, mas minha fé em Cristo me deu forças para vencer este obstáculo, força da Graça que cada cristão recebe quando se entrega a Vontade de Deus, e é justamente na vontade de Deus em fazer justiça que me pautei, justiça para aqueles que mais sofrem.

E cada um de nós nesse momento histórico para sociedade brasileira, temos a responsabilidade de levar a verdade e apresentar proposições capazes de sanear e introduzir marcos regulatórios no setor de combustíveis.

Quero lembrar nesta data do meu querido conterrâneo, o Promotor Dr. Lins do Rego que deu a sua vida para que no meu Estado de Minas Gerais acabasse com esta indústria do crime. E tenham certeza que essa luta não foi em vão, como também o nosso trabalho não se finda aqui, confiamos agora nos Poderes Constituídos que esperavam a resposta dessa Casa, resposta que hoje entregamos na certeza da mudança.

Em nome da sociedade brasileira, dentro desse Parlamento que é a casa do povo, quero do fundo do meu coração, agradecer a cada um dos Deputados e funcionários que fizeram parte dessa comissão, e que me deram a ajuda e orientação necessária para hoje entregar esse relatório da CPI, que com toda certeza é um grande passo para a regularização e aperfeiçoamento dos mecanismos de controle e combate ao crime organizado, principalmente, os adulteradores e sonegadores de impostos existentes no mercados de combustíveis.

Que Deus nos abençoe e nos ajude a continuar a nossa missão que é viver cada dia num processo contínuo de aprendizado, com humildade e aceitação do próximo.

Deputado Carlos Melles

Relator

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR OPERAÇÕES NO SETOR DE COMBUSTÍVEIS, RELACIONADAS COM A SONEGAÇÃO DOS TRIBUTOS, MÁFIA, ADULTERAÇÃO E SUPOSTA INDÚSTRIA DE LIMINARES". (CPI - COMBUSTÍVEIS).

	Pág.
PARTE I – Trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito	11
1 - Introdução	11
2 – Objetivos da CPI	16
3 – Composição e membros	17
4 – Método de trabalho	19
5 – Ações e atividades da Comissão	20
5.1 – Requerimentos Protocolados na Comissão	20
5.2 – Ofícios Expedidos e Correspondências Recebidas	20
5.2.1 Ofícios Expedidos:	20
5.2.2 - Correspondências Recebidas:	22
5.3 – Reuniões Realizadas pela Comissão	22
5.3.1 - No Interior da Câmara dos Deputados	22
5.3.2 - Fora da Câmara dos Deputados:	27
5.4 - Diligências Realizadas	28
5.4.1 - Diligência realizada nos Municípios de Candeias, Conceição do Jacuípe e Salvador, BA	28
5.4.2 - Diligência relativa a busca e apreensão no Estado de São Paulo, SP	29
5.4.3 - Diligência realizada no prédio sede da Petrobrás S/A, Rio de Janeiro, RJ	30

5.5 - Prisão Efetuada pela CPI	31
5.6 – Quebras de Sigilos pela Comissão	31
5.6.1 - Quebras de Sigilo Bancário	31
5.6.2 - Quebras de Sigilo Fiscal, dos últimos 5 anos	32
5.6.3 - Quebras de Sigilo Telefônico, dos últimos 5 anos	33
5.7 – Procedimentos Judiciais de Parte de Convocados	34
5.7.1 - Habeas Corpus	34
5.7.2 - Mandado de Segurança	35
PARTE II - Panorama setorial e avaliação do mercado de combustíveis	36
1 – Matriz Energética Brasileira	36
2 – Produção e comercialização de petróleo e seus derivados	39
2.1 – Modelo setorial	39
2.1.1 – Exploração e produção	39
2.1.2 - Refino	45
2.1.3 – Distribuição e comercialização	47
2.2 – Produção de gasolina e diesel	50
2.3 – Importação e exportação de gasolina e diesel	51
2.4 – Comercialização no mercado interno	53
2.5 – Regulação e fiscalização	53
2.6 – Estrutura de preços	56
2.7 - Aspectos tributários	59
3 – Produção e comercialização de álcool	62
3.1 – Modelo setorial	62

3.2 – Produção de álcool e açúcar	65
3.3 – Importação e exportação de álcool	68
3.4 – Comercialização no mercado interno	70
3.5 – Regulação e fiscalização	72
3.6 – Estrutura de preços	73
3.7 – Aspectos tributários	75
4 – Produção e comercialização de solventes	76
4.1 – Modelo setorial	76
4.2 – Produção de solventes	78
4.3 – Importação e exportação de solventes	79
4.4 – Comercialização no mercado interno	79
4.5 – Regulação e fiscalização	79
4.6 – Estrutura de preços	82
4.7 - Aspectos tributários	83
PARTE III – Constatações e evidências	85
1 – Irregularidades e impropriedades	94
1.1 – Liminares concedidas, empresas beneficiadas e volumes comercializados - Cide	94
1.2 – Liminares e decisões antecipatórias de tutela jurisdicional – Ordens judiciais de busca e apreensão de valores contra a Petrobrás	97
1.3 – Produção e consumo de solventes	101
1.4 – Cartelização do mercado	102
1.5 – Ineficiência e Ineficácia dos sistemas de regulação e fiscalização	102

1.6 – Exportação de gasolina: o Caso Thork	103
1.7 – Abuso do Poder Econômico	105
2 – Fraudes e desvios	106
2.1 – Adulteração de gasolina (solventes e álcool)	106
2.2 – Adulteração de diesel (solventes e óleo queimado)	107
2.3 – Adulteração de álcool anidro e hidratado	107
2.4 – Aplicação dos recursos da Cide pelo Poder Executivo	108
PARTE IV – Conclusões e recomendações	122
1 – Avaliação circunstancial	122
2 – Conclusão geral	123
3 – Recomendações	131
3.1 – Ações propositivas legislativas e tributárias	131
3.1.1 – Constitucionalidade da Cide	132
3.1.2 – Caução antecipada – Depósito em juízo – Eficácia das liminares	134
3.1.3 – Unificação das alíquotas do ICMS, relativamente aos combustíveis e lubrificantes	137
3.1.4 – Tipificação penal – Combustíveis – Lei 8.176/91	142
3.1.5 – Tipificação penal – Organizações criminosas – Lei 9.034/95 e Lei 9.613/98	145
3.1.6 – Tipificação penal – Ordem tributária – Lei 8.137/90	149
3.1.7 – Regulamentação do art. 238 da Constituição Federal	158
3.1.8 - Solventes: alíquotas e créditos tributários.	160
3.1.9 – Uniformização das regras tributárias do álcool	162

3.1.10 – Revisão da Lei 9.847/99- Sanções Administrativas	166
3.1.11 – Revisão do Decreto 2.953/99 – Procedimentos Administrativos	166
3.1.12 – Instituir Comissão Legislativa de acompanhamento de regularização setorial e de elaboração do projeto de Código Brasileiro de Combustíveis	166
3.1.13 – Destinação do produto de arrecadação da Cide	170
3.1.14 – Proibir distribuidores e TRR de serem proprietários de postos revendedores de combustíveis, ou dos imóveis onde estes se instalem	194
3.1.15. - Proibir que os supermercados, ou qualquer outra empresa ou pessoa jurídica, que mantenham postos de combustíveis em seus pátios ou atuem em outro ramo de atividade, relizem operações de créditos tributários de ICMS nas operações com combustíveis.	195
3.2 – Ações de regulação e fiscalização	196
3.2.1 – Configuração legal do poder regulador e de fiscalização da ANP para venda e revenda de combustíveis	196
3.2.2 – Marcação de produtos – Combate às adulterações e fraudes fiscais	200
3.2.3 – Núcleo de inteligência e integração de fiscalização e controle	201
3.2.4 – Institucionalização de convênios	203
3.2.5 – Mecanismos de controle e programas de acompanhamento	203
3.2.6 – Revisão dos regulamentos do abastecimento	204
3.2.7 – A figura do formulador da legislação	206
3.2.8 – Revisão do modelo organizacional da ANP – Estrutura, orçamento e recursos humanos	208
3.2.9 – Implantar e ampliar programas de rastreabilidade	209
3.2.10 – Álcool: fiscalização e acompanhamento da produção e distribuição	210
3.2.11 – Instituir Código Brasileiro de Combustíveis – PL nº 2.316/03 de autoria do Dep. Eduardo Gomes	211
3.2.12 – Aspectos Operacionais	213

3.2.13 – Criar a Figura do Armazenador	213
4 – Encaminhamentos	215
4.1 – À Mesa da Câmara dos Deputados	215
4.2 –Ao Ministério Público	216
4.3 - Ao Poder Executivo	216

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR OPERAÇÕES NO SETOR DE COMBUSTÍVEIS, RELACIONADAS COM A SONEGAÇÃO DOS TRIBUTOS, MÁFIA, ADULTERAÇÃO E SUPOSTA INDÚSTRIA DE LIMINARES". (CPI - COMBUSTÍVEIS).

PARTE I – Trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito

1 - Introdução

“Para que a democracia produza frutos, é necessário que o homem da rua e o das classes dominantes possuam o mesmo apurado sentido de bem comum e a mesma ardente e abnegada ambição de servir. Do contrário, será mera aparência.”

Belo Horizonte, 24 de outubro de 1943.

Trecho do Manifesto dos Mineiros.

A lição deixada pelos que há 60 anos assinaram o Manifesto dos Mineiros inspirou a produção deste relatório e todo o trabalho que desenvolvemos na Comissão Parlamentar de Inquérito do Setor de Combustíveis. Se naquele tempo havia uma luta sem tréguas pelo resgate da liberdade e do estado de direito, hoje, com nossa democracia consolidada, temos a responsabilidade e o dever de aperfeiçoá-la.

Entre outras coisas, isso significa garantir a todos os brasileiros o acesso a produtos seguros, de boa qualidade, confiáveis. Numa economia complexa e sofisticada como a nossa, zelar por relações saudáveis entre consumidores e produtores significa preservar empregos, garantir a distribuição de renda e a arrecadação de impostos, através da qual o Estado promove justiça social.

Ao examinarmos profundamente o setor de combustíveis nos deparamos com uma série de distorções que ferem os direitos mais elementares dos consumidores brasileiros. Da adulteração da gasolina, álcool e óleo diesel até ações de organizações criminosas, passando pela omissão de algumas esferas do Judiciário e do Executivo, as investigações da CPI serviram para montarmos um diagnóstico que vai muito além das ações policiais e aponta para a necessidade de uma intervenção dura e realista do Legislativo.

Por isso, ao invés de um relatório voltado exclusivamente para a denúncia do descumprimento da lei e o enquadramento puro e simples dos responsáveis pelos crimes apurados, nos espelhamos na coragem dos mineiros de 60 anos atrás e decidimos ir muito além produzindo um documento propositivo e reparador, buscando o aprimoramento do arcabouço legal que rege a produção, distribuição, fiscalização e revenda de combustíveis.

Neste aspecto, um dos depoimentos mais marcantes foi o da promotora de Justiça do Rio de Janeiro, Flávia Ferrer. De forma didática, ela falou sobre a necessidade de ajustes na legislação, como no caso da Lei 8.176/91, de forma a caracterizar e punir com rigor o crime de adulteração de combustíveis. Este é um exemplo importante da obrigação de melhorarmos a legislação, pois a atual, como se verifica, está defasada porque, entre outras falhas, não caracteriza este crime com precisão. Sobre estas mudanças imperativas, guardo o exemplo do grande deputado Francisco Clementino de San Tiago Dantas, que, há 41 anos, em discurso nesta Casa, apontava serem os ideais de Justiça e o respeito à ordem jurídica a única fortaleza que resta aos que querem defender a sua própria independência e civilização (*anais da Câmara em 7 de fevereiro de 1962*).

Durante muitos anos o governo tutelou o setor de combustíveis, determinando quais atos poderiam ou deveriam ser praticados. Exatamente por isso, ao se iniciar o movimento de liberalização do setor, o despreparo diante da nova

situação era geral: o governo, porque não estava acostumado a abrir mão de seu poder imperial; os consumidores, porque teriam, a partir de então, de buscar eles mesmos a defesa de seus direitos e, finalmente, os empresários do setor, porque não sabiam exatamente dentro de que limites deveriam operar.

Apenas um grupo parece não ter tido qualquer dificuldade de adaptação: os que buscam tirar proveito do menor dos descuidos para, usando de artimanhas e espertezas, enganar, ludibriar e locupletar-se, sempre em prejuízo da maioria. Apesar de ter o Executivo tentado reagir e barrar ações ilícitas desses aproveitadores, e de ter havido manifestações da sociedade contra essas práticas ilegais, que minam a confiança e causam prejuízos a todos, faltou vontade política para equipar a Nação com um conjunto de leis modernas capazes de punir com rigor os faltosos e garantir a sobrevivência daqueles comprometidos com a honestidade, a ética e a moralidade.

Nas palavras do ex-deputado San Tiago Dantas, *“a verdade é que o Direito, longe de ser um exercício intelectual, longe de constituir um artifício, constitui uma força que deita suas raízes na própria consciência das nações e condiciona sua existência”*(anais da Câmara em 7 de fevereiro de 1962). Este é o ponto mais importante, o qual sintetiza a nossa missão como membros do Legislativo. Chegamos à Câmara pelo voto do povo, a quem nos cabe oferecer resultados do nosso trabalho, cuja qualidade pode ser medida pela eficiência das leis que produzimos. É verdade que uma CPI tem poderes para investigar, vasculhar a vida de suspeitos, indiciá-los e denunciá-los ao Ministério Público para que a Justiça se encarregue de puni-los. Mas o poder e o dever de legislar é a própria essência da nossa atividade e dele não podemos abrir mão. É com este espírito que nos dispomos a corrigir os erros apurados pela CPI para que não se repitam no futuro.

São imensas as dificuldades enfrentadas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) para uma fiscalização eficiente. O Brasil tem 13 refinarias, 240 distribuidoras em operação e 30 mil postos de revenda de combustíveis espalhados por todo território nacional. Em contrapartida, a ANP dispõe de apenas 50 fiscais. Piora ainda mais este quadro o fato de a Agência não ter desenvolvido uma política de descentralização da fiscalização em todo território nacional, firmando convênios com os Procons estaduais, Ministério Público, polícias, ONGs e outros órgãos

capazes de capilarizar a fiscalização e zelar pela qualidade do combustível oferecido ao consumidor final.

Nossa proposta é multiplicar por dez o número de fiscais da ANP, elevando de 50 para 500 os profissionais aptos a controlar a qualidade dos combustíveis consumidos pelos brasileiros, além de tornar obrigatórios os convênios com órgãos dos estados e das prefeituras. Também acreditamos que a coordenação de fiscalização da ANP pode funcionar como uma verdadeira central de inteligência, a qual deverá buscar permanentemente métodos de prevenir fraudes. Outra medida importante é a criação de uma central 0800 para o recebimento de denúncias de qualquer ponto do território nacional. Com medidas como estas esperamos aumentar a eficiência e a transparência da Agência e, em contrapartida, oferecer maior margem de segurança aos consumidores e empresários.

Na visão do ex-presidente Tancredo Neves *“a compreensão do dinamismo social revela que a estabilidade é função do constante ajuste das molduras institucionais às novas formas de uma sociedade em transição”* (discurso como primeiro-ministro em 28 de setembro de 1961). O ensinamento deste ilustre mineiro não envelheceu e nele buscamos inspiração para a propor o ajuste institucional da ANP.

As agências reguladoras foram concebidas como instrumentos de ação do Estado, com autonomia capaz de neutralizar pressões políticas nocivas ao seu desempenho e cuja missão é trabalhar pelo bem-estar da nossa coletividade. Isso inclui zelar pela qualidade dos produtos e serviços ofertados aos consumidores brasileiros, não apenas no campo regulatório, mas também fiscalizando e, se preciso, punindo condutas consideradas ilícitas.

Uma ANP fraca é um convite à impunidade. Tivemos a oportunidade de constatar isso nas investigações da CPI e através das denúncias encaminhadas pelas autoridades policiais, Ministério Público ou pela imprensa. A contaminação atinge não somente os derivados de petróleo, como também o setor do álcool. Vários empresários dispostos a colaborar conosco, como o presidente da Fecombustíveis, Gil Siuffo, apontaram as fraudes - seja na adulteração, sonegação ou ambas - como a maior doença deste setor. Por causa da fraqueza ou omissão do

poder público, muitos dos que resistiram enveredar pelo caminho da ilegalidade e do crime foram obrigados a demitir trabalhadores e fechar suas portas.

O delegado da Polícia Federal Cláudio Nogueira, em depoimento no dia 11 de junho, nos ofereceu um minucioso relato sobre as atividades da Máfia do Óleo, que opera no Rio de Janeiro e é responsável por inúmeros assassinatos. Até o filho de um ex-presidente da República é suspeito de envolvimento. Esta organização criminosa, cujas operações o delegado Nogueira desvendou com a colaboração da Receita Federal e da Petrobrás, conta com a cumplicidade de representantes do poder público, os quais fazem vista grossa para o desvio do óleo combustível transportado pelos navios que chegam ao porto do Rio de Janeiro. Estas investigações, que ainda não foram concluídas, mostram uma rede de corrupção intolerável que certamente será desbaratada e seus integrantes punidos.

Outra rede de corrupção tão nociva quanto esta, que também conta com a cumplicidade de agentes públicos, foi denunciada pela Rede Globo, na edição do Jornal Nacional do dia 13 de outubro. A reportagem mostrou o envolvimento de policiais rodoviários federais com um esquema de propinas e notas fiscais frias. O objetivo da quadrilha era acobertar o transporte ilegal de álcool. Quase a metade dos 60 caminhões-tanque carregados de álcool que trafegam todos os dias pela via Dutra, principal eixo de ligação entre o Rio e São Paulo, não pagam um centavo sequer de impostos. Graças à ação eficiente do Ministério Público, estes policiais, juntamente com os empresários envolvidos no esquema, estão sendo processados.

A CPI também investigou a chamada “indústria de liminares” e concluiu que brechas legais permitiram a empresários espertalhões obter decisões judiciais permitindo a compra de combustíveis sem o pagamento de impostos ou contribuições. A falta de exigência, por parte de alguns magistrados, do depósito correspondente aos valores que deixariam de serem recolhidos pelo fisco, até a manifestação final do respectivo tribunal, tornou essas decisões ainda mais danosas ao erário.

Verificamos uma enorme incidência de liminares contra a Contribuição sobre Intervenção do Domínio Econômico (CIDE), o que nos levou a defender uma Ação Declaratória de Constitucionalidade junto ao Supremo Tribunal

Federal. Infelizmente não contamos com o apoio do Executivo para levar adiante esta ação o que, no entanto, não nos impedirá de fazê-lo, já que apenas a ação investigatória da CPI fez com que estas liminares caíssem de 17 para apenas três em poucos meses.

Um outro aspecto que também envolve a questão tributária é o da adulteração de gasolina a partir da mistura de solventes. Ocorre que o custo de produção do solvente é maior do que o da gasolina, mas o que torna a mistura atraente para os falsificadores é justamente o aspecto tributário. Sobre a gasolina incide uma carga fiscal maior do que a dos solventes. A consequência disso é uma diferença significativa no preço final dos dois produtos, a qual viabiliza a fraude. A solução para o problema é igualar a incidência de impostos federais, tornando inviável a adulteração. Acreditamos ainda ser essencial a aplicação da CIDE sobre os solventes e a uniformização do ICMS dos combustíveis em todo o território nacional.

Diante deste quadro, fica claro que o caminho mais adequado é o da prevenção através da reforma da legislação que rege o setor de combustíveis, além de uma vigilância constante por parte desta Casa com objetivo de impedir o surgimento de novas modalidades de fraudes, tanto em relação à adulteração quanto à sonegação.

Cabe, portanto, a esta Casa, caixa de ressonância dos anseios do povo brasileiro, unir os esforços das diversas facções políticas aqui representadas, para, numa luta comum, buscar desvendar todos os mistérios em que se envolvem os fraudadores e criminosos para encontrar os meios capazes de pôr termo a sua ação nefasta no comércio de combustíveis, devolvendo ao setor a serenidade e a confiabilidade necessárias para seu bom funcionamento e servindo de exemplo para o que deve ser a verdadeira ação política em benefício de todos os cidadãos.

2 – OBJETIVOS DA CPI

Em atendimento ao Requerimento nº 8, de 2003, de iniciativa do Senhor Deputado CARLOS SANTANA e subscrito por cento e setenta e um Senhores Deputados, o objetivo da presente CPI é o de “investigar operações no

setor de combustíveis, relacionados com a sonegação dos tributos, máfia, adulteração e suposta indústria de liminares”.

Como exemplo de tais práticas, citavam-se:

a) a empresa Álamo Distribuidora de Derivados de Petróleo Ltda., a partir de novembro de 2002 aumentou suas retiradas na refinaria da Petrobrás em Paulínia (SP), sem o recolhimento dos devidos tributos, em razão de amparo por liminar judicial de um milhão e trezentos mil litros por mês para vinte e dois milhões de litros de combustível em dezembro de 2002, chegando ao pico de trinta e quatro milhões e quinhentos mil litros em janeiro de 2003 . Além da elisão tributária, chamava atenção o fato de uma distribuidora considerada como de pequeno porte adquirir maior volume de combustíveis que o retirado pela maior empresa distribuidora de combustíveis do país, a BR Distribuidora, que adquire, em média, 25 milhões de litros por mês;

b) o assassinio de vinte e nove pessoas, somente no Estado do Rio de Janeiro, entre pessoas ligadas às atividades da chamada “máfia do óleo” – responsável por operações ilícitas envolvendo o desvio de grandes volumes de combustível destinado ao abastecimento de embarcações – e policiais federais que investigavam tais ações;

c) o assassinio, no Estado de Minas Gerais, do promotor público Francisco José Lins do Rego, que investigava, em Belo Horizonte, a prática de ilícitos no setor de distribuição e revenda de combustíveis automotivos.

Assim, os objetivos da investigação da Comissão cingiram-se, basicamente, ao setor de combustíveis líquidos, especialmente aos de uso automotivo. Os combustíveis gasosos não foram objeto de estudo não por estarem livres de problemas, mas por serem esses comparativamente bem menores do que os que vêm afligindo os negócios com combustíveis líquidos, que estão a demandar solução urgente.

3 – COMPOSIÇÃO E MEMBROS

Após examinar o Requerimento nº 8, de 2003, e constatar a presença de número suficiente de assinaturas e a existência de fato determinado,

estando, portanto, atendidas as disposições do art. 58, § 3º, da Constituição Federal e do art. 35, § 1º, do Regimento Interno, determinou o Senhor Deputado JOÃO PAULO CUNHA, Presidente da Câmara dos Deputados, a constituição da presente CPI, que se deu no dia 7 de abril de 2003.

A constituição da CPI se fez, nos termos regimentais, no dia 6 de maio de 2003, sendo seus vinte e quatro membros titulares e vinte e três suplentes os Deputados constantes da tabela abaixo:

TITULARES		SUPLENTES
	PT	
Carlos Santana RJ		Fernando Ferro PE
Luciano Zica SP		João Grandão MS
Luiz Bassuma BA		João Magno MG
Paulo Rubem Santiago PE		Maria do Rosário RS
	PFL	
Carlos Melles MG		Abelardo Lupion PR
José Carlos Araújo BA		Gervásio Silva SC
Paes Landim PI		(Deputado do PPS ocupa a vaga)
	PMDB	
André Luiz RJ		Eduardo Cunha RJ
Eliseu Padilha RS		João Magalhães MG (vaga do PTB)
José Borba PR		Mauro Lopes MG
Rose de Freitas ES (vaga do PSDB)		Nelson Bornier RJ
	PSDB	
Eduardo Gomes TO		Helenildo Ribeiro AL
Rafael Guerra MG		João Campos GO
(Deputada do PMDB ocupa a vaga)		(Deputado do PP ocupa a vaga)
	PP	
Dilceu Sperafico PR		Alexandre Santos RJ (vaga do PSDB)
Ricardo Barros PR		João Pizzolatti SC
	PTB	Luís Carlos Heinze RS
	PTB	
Iris Simões PR		Sandro Matos RJ
Marcus Vicente ES		(Deputado do PMDB ocupa a vaga)
	PL	
Jaime Martins MG		Maurício Rabelo TO
João Caldas AL		Miguel de Souza RO
	PSB	
Dr. Evilásio SP		Pastor Francisco Olímpio PE
	PPS	
Rogério Silva MT		Dimas Ramalho SP
	PDT	Rogério Teófilo AL (vaga do PFL)
	PDT	
Pompeo de Mattos RS		Severiano Alves BA
	PC do B	

Daniel Almeida BA		1 vaga
	PRONA	
Professor Irapuan Teixeira SP		Ildeu Araujo SP

No dia 7 de maio de 2003, deu-se a instalação da Comissão, com a eleição de seu Presidente e Vice-presidentes, que resultou na escolha do Senhor Deputado CARLOS SANTANA para Presidente; do Senhor Deputado PAULO RUBEM SANTIAGO para Primeiro Vice-presidente; do Senhor Deputado JOSÉ BORBA para Segundo Vice-presidente, e da Senhora Deputada ROSE DE FREITAS para Terceira Vice-presidente.

Para Relator dos trabalhos da Comissão, designou-se o Senhor Deputado CARLOS MELLES.

4 – MÉTODO DE TRABALHO

A fim de possibilitar os trabalhos de investigação sobre a matéria, a CPI valeu-se de Audiências Públicas, tanto no âmbito da Câmara dos Deputados, quanto em Assembléias Legislativas estaduais e Câmaras Municipais, para oitiva de autoridades governamentais, empresários do setor de combustíveis e representantes de entidades dedicadas ao estudo da qualidade dos combustíveis vendidos no país, além da tomada de depoimentos de pessoas que tenham tido seus nomes ligados a casos de sonegação fiscal ou de adulteração da qualidade de produtos no comércio de combustíveis, a fim de esclarecer pontos obscuros ou possíveis irregularidades detectadas nesse ramo de atuação.

Além disso, foram expedidos ofícios e requerimentos para coleta de documentos e informações relevantes a respeito da matéria, para cruzamento de dados com os depoimentos colhidos, a fim de verificar a existência de contradições entre essas informações e as declarações dos depoentes.

Realizou-se, também, pesquisa de dados sobre a matriz energética brasileira, a produção e consumo de derivados de petróleo e álcool no país, bem como sobre o aparato legal e regulamentar e os mecanismos tributários que regulam a matéria, a fim de melhor delinear os pontos fracos dessa estrutura para,

assim, encontrar o caminho para as melhores soluções que ponham fim à nefasta ação dos sonegadores e adulteradores de combustíveis no mercado brasileiro.

No tocante a diligências realizadas pela Comissão, a autorização para tanto foi dada pelo Plenário com a aprovação do Requerimento nº 140/03, para organização de diligências nos Estados brasileiros, a fim de constatar as irregularidades e a adulteração dos combustíveis vendidos em todo o país.

5 – AÇÕES E ATIVIDADES DA COMISSÃO

5.1 REQUERIMENTOS PROTOCOLADOS NA COMISSÃO:

Segue em anexo, como documento nº 1, rol dos requerimentos de nºs 01 a 287, bem como a identificação de seus autores, a ementa com seu enunciado, a situação em que se encontram e as providências adotadas.

5.2 - OFÍCIOS EXPEDIDOS E CORRESPONDÊNCIAS RECEBIDAS:

5.2.1 Ofícios Expedidos:

Guarnece este relatório também, com documento nº 2, em anexo, relação dos ofícios expedidos pela comissão de nº 01/03 a 440/03, todos firmados pelo Sr. Presidente, com a respectiva data de expedição, o destinatário, seu objeto e, quando tenha ocorrido, a data da resposta.

NOTA:

Esta relatoria faz questão de grifar, com traços bem marcantes, a referência aos ofícios da Comissão, endereçados a várias autoridades, solicitando apoio específico, inclusive a disponibilização de, no mínimo, dois servidores, para auxiliarem nos trabalhos da CPI, o que, com tristeza devemos lembrar, não ocorreu, exceto no caso Controladoria-Geral da União-CGU/PR, que designou o Sr. Mauro Barbosa da Silva. Tais ofícios são os de números:

Nº 17/2003, de 21.MAI.03, ao Diretor da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, Sr. Ricardo José Pereira Rodrigues;

Nº 179/2003, de 03.JUL.03, ao Sr. Secretário da Receita Federal, Dr. Jorge Antonio Deher Rachid;

Nº 180/2003, de 03.JUL.03, ao Excelentíssimo Senhor Ministro da Justiça, Dr. Márcio Thomaz Bastos;

Nº 181/2003, de 03.JUL.03, à Excelentíssima Senhora Ministra de Minas e Energia, Dra. Dilma Vana Rousseff;

Nº 182/2003, de 03.JUL.03, ao Senhor Advogado Geral da União, Dr. Álvaro Augusto Ribeiro da Costa;

Nº 183/2003, de 03.JUL.03, ao Excelentíssimo Senhor Ministro Corregedor Geral da União, Dr. Waldir Pires;

Nº 184/2003, de 03.JUL.03, ao Senhor Diretor Geral da Agência Nacional de Petróleo, Embaixador Sebastião do Rego Barros.

5.2.2 - Correspondências Recebidas:

Encontram-se ainda em anexo, como documento nº 3, os expedientes de nºs 01, 02, 03, 04, 05 e 06, desta Comissão, onde estão relacionadas todas as correspondências recebidas pela Comissão, no total de 327, a saber:

Expediente nº 01, com 07 correspondências;

Expediente nº 02, com 45 correspondências;

Expediente nº 03, com 85 correspondências;

Expediente nº 04, com 44 correspondências;

Expediente nº 05, com 90 correspondências;

Expediente nº 06, com 56 correspondências.

Total..... 327 correspondências.

Em cada expediente estão enumeradas, em ordem crescente, as correspondências recebidas, as datas em que foram recebidas, seus autores, e o assunto a que se referem.

5.3 - REUNIÕES REALIZADAS PELA COMISSÃO:

5.3.1 - No Interior da Câmara dos Deputados:

Está anexado também, como documento nº 4, relação de todas as reuniões realizadas pela CPI no interior da Câmara dos Deputados, em ordem, desde a 1ª, em 07.MAI.03, até a 51ª, em 22.OUT.03, com a respectiva data, a pauta estabelecida, e, quando for o caso, qual o nobre Parlamentar que a requereu.

No curso destas 52 (cinquenta e duas) Reuniões foram ouvidas 65 (sessenta e cinco) pessoas, inclusive as que representaram empresas, que são abaixo arroladas:

DATA	DEPOENTES
21-05-03	<ul style="list-style-type: none"> - JOÃO PEDRO GOUVÊA VIEIRA FILHO, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes (SINDICOM); - MAURÍCIO CHICRE ABOU-REJAILE, Presidente das Distribuidoras Regionais Brasileiras de Combustíveis (BRASILCOM); e - LUIZ GIL SIUFFO PEREIRA, Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis (FECOMBUSTÍVEIS).
22-05-03	<ul style="list-style-type: none"> - JOSÉ LUIZ MOTA AFONSO, Presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes e de Lojas de Conveniência do Município do Rio de Janeiro; - EMÍLIO ROBERTO CHIERIGHINI MARTINS, Presidente do Sindicato do Comércio de Derivados de Petróleo de Campinas e Região; e - MÁRIO LUIZ PINHEIRO MELO, Presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado do Pará.
28-05-03	<ul style="list-style-type: none"> - JOSEVAL ALVES AUGUSTO, Presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Pernambuco; - ADÃO OLIVEIRA DA SILVA, Vice-Presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes no Rio Grande do Sul; - MARIA DA PENHA AMORIM SHALDERS, Presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado do Espírito Santo; e - STEINER JARDIM, Presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado

	do Mato Grosso do Sul.
29-05-03	- CARLOS NEY MARTIN DE ANDRADE, Gerente Executivo de Marketing e Comercialização da PETROBRÁS;
04-06-03	- PAULO FERNANDO AZAMBUJA BOAMAR, Presidente do Comitê Sul Brasileiro da Qualidade de Combustível.
05-06-03	- SEBASTIÃO DO REGO BARROS, Diretor Geral da Agência Nacional do Petróleo; e - LUIZ AUGUSTO HORTA NOGUEIRA, Diretor Técnico da Agência Nacional do Petróleo.
11-06-03	- CLÁUDIO NOGUEIRA, Delegado de Polícia Federal.
12-06-03	- DANIEL KREPEL GOLDBERG, Secretário de Direito Econômico do Ministério da Justiça.
25-06-03	- ROGÉRIO ALMEIDA MANSO DA COSTA REIS, Diretor de Abastecimento da PETROBRÁS.
26-06-03	- Deputados EURIDES BRITO e CHICO VIGILANTE, Presidente e Relator da CPI – Combustíveis na Câmara Legislativa do Distrito Federal.
09-07-03	- EDMAR GOMES MACHADO, Procurador do Ministério Público Federal do Estado do Espírito Santo.
10-07-03	- OCTÁVIO PAULO NETO, Promotor de Justiça do Estado da Paraíba; - PATRÍCIA CARNEIRO TAVARES, Coordenadora do CAOP Sonegação Fiscal do Ministério Público de Pernambuco.
23-07-03	- LUIZ GIL SIUFFO PEREIRA, Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes.
30-07-03	- MARIA DAS GRAÇAS SILVA FOSTER, Secretária de Petróleo e Gás do Ministério de Minas e Energia.
31-07-03	- FREI ANASTÁCIO, Relator da CPI - Combustíveis da Assembléia Legislativa do Estado da Paraíba.
12-08-03	- Dr ^a FLÁVIA FERRER, Promotora de Justiça da Área Criminal do Estado do Rio de Janeiro.
13-08-03	- BRUNO ROMERO PEDROSA MONTEIRO, Representante do Escritório Monteiro e Filho, do Estado de Pernambuco.

14-08-03	- RICARDO JOSÉ DE SOUZA PINHEIRO, Secretário da Receita Federal Adjunto; - RONALDO LÁZARO MEDINA, Coordenador-Geral de Administração Aduaneira da Receita Federal; e - PAULO RICARDO DE SOUZA CARDOSO, Coordenador-Geral de Fiscalização da Receita Federal.
21-08-03	- Dr. PAULO SÉRGIO DOMINGUES, Presidente da Associação dos Juizes Federais;
04-09-03	- SEBASTIÃO DO REGO BARROS, Presidente da ANP - Agência Nacional de Petróleo; e - GEORGE RODRIGUES DA SILVA, Superintendente Adjunto de Refino e Processamento de Gás Natural da ANP - Agência Nacional de Petróleo.
10-09-03	- Senador MAGNO MALTA; e - Ex-Deputado Federal OSCAR ANDRADE.
16-09-03	- LUIZ HENRIQUE DA FONSECA, Diretor Comercial da Refinaria de Petróleo de Manguinhos S/A; - MARCUS VASCONCELOS DA FONSECA, Diretor de Assuntos Corporativos da Refinaria de Petróleo de Manguinhos S/A; e - BRUNO JOSÉ BANDEIRA DE MELO, Consultor Jurídico da ESSO Petróleo.
17-09-03	- ROGÉRIO MOTA SOUTO, representando o Sr. Sérgio Maia, Diretor-Presidente da rede de Supermercados SONAE;
23-09-03	- ÁLVARO AUGUSTO RIBEIRO DA COSTA, Advogado-Geral da União;
24-09-03	- MÁRCIO MILAN, Diretor de Comercialização da rede de Supermercados Extra, representando o Sr. Augusto Cruz, Diretor-Presidente da Empresa; - CARLOS ANTONIO ALVES DOS SANTOS, Gerente de Comercialização da rede de Supermercados Carrefour, representando o Sr. Eric Uzan, Diretor-Presidente da Empresa; - ALEXANDRE MORATO CRENITE, Delegado Federal;
25-09-03	- DIRCEU OLIVEIRA, Proprietário da Empresa Golfo Petróleo.
08-10-03	- EDUARDO PEREIRA DE CARVALHO, Presidente

	<p>da União da Agroindústria Canavieira de São Paulo - ÚNICA;</p> <ul style="list-style-type: none"> - CÉSAR LUÍS PAIVA, Promotor de Justiça do Estado da Bahia;
14-10-03	<ul style="list-style-type: none"> - RUBENS OMETTO SILVEIRA DE MELLO, Proprietário da COSAN S/A Indústria e Comércio; - CAROLINA DE MEDEIROS MARIANO DA SILVA, Responsável pela Apolo Petróleo Ltda.; - LUIZ RODOLFO LANDIM, Presidente da BR Distribuidora; e - ROGÉRIO ALMEIDA MANSO DA COSTA REIS, Diretor de Abastecimento da Petrobras.
15-10-03	<ul style="list-style-type: none"> - EMÍLIO ROBERTO CHIERIGHINI MARTINS, Presidente do Sindicato do Comércio de Derivados de Petróleo de Campinas e Região; - ARI NATALINO DA SILVA, Proprietário do Grupo Petroforte.
16-10-03	<ul style="list-style-type: none"> - CAROLINA DE MEDEIROS MARIANO DA SILVA; - ELIANA KOTAKI BOTELHO; - ALEXANDRE MAGNO DA COSTA MACIEL; - JOAQUIM MARIANO DA SILVA NETO; <p><i>Responsáveis pela Apolo Petróleo Ltda.</i></p>
21-10-03	<ul style="list-style-type: none"> - EDUARDO PEREIRA DE CARVALHO, Presidente da União da Agroindústria Canavieira de São Paulo - ÚNICA; - SÓCRATES NASSER,* Presidente da Açucareira Corona S/A; - OTÁVIO JUNQUEIRA MOTTA LUIZ,* Presidente da Usina Açucareira Guaíra Ltda.; - HERMILINDO RUETE DE OLIVEIRA,* Presidente do Conselho de Administração da Copersucar; - ANTÔNIO JOSÉ ZILLO,* Conselheiro da Copersucar; - HÉLIO CARDOSO DERENE,* Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal; e - ANDRÉ LUIZ DIAS,* Proprietário de postos de combustíveis. <p><i>OBS.: Os convidados identificados com asterisco compareceram perante a CPI, mas foram dispensados pelo Presidente da Comissão.</i></p>

22-10-03	<ul style="list-style-type: none"> - ALDO CASTELLI, Presidente da SHELL do Brasil; - BRUNO JOSÉ BANDEIRA DE MELLO, Consultor Jurídico da ESSO Petróleo; e - SÉRGIO ROBERTO COSTA, Gerente Geral Jurídico da Cia. Brasileira de Petróleo Ipiranga.
----------	--

5.3.2 - Fora da Câmara dos Deputados:

Por requerimentos aprovados no Plenário da Comissão foram deferidas reuniões em vários estados da federação, a saber:

Reunião com Audiência Pública realizada em Nova Friburgo, RJ:

No curso da Audiência realizada no dia 25.AGO.03, das 15h00min às 17h53min, foram tomados os depoimentos de 09 depoentes, especialmente sobre a alegada indústria de liminares, através do Juizado da Vara Federal de Nova Friburgo, o que teria propiciado, inclusive, a instalação de filiais nesta cidade de parte de várias distribuidoras de combustíveis que seriam contumazes na postulação e obtenção de liminares que afastam incidência tributária.

Reunião com Audiência Pública realizada em Recife, PE:

A Audiência Pública realizada em Recife, no dia 19.SET.03, também ouviu 05 convidados que, provocados pelos senhores Parlamentares prestaram muitas informações a respeito de adulteração, tanto no álcool quanto na gasolina, bem como a sonegação fiscal por meio de vários artifícios. Também foram prestadas informações relativamente a indústria de liminares que prospera no Estado e região. Foi mencionada, ainda, a falta de estrutura da Agência Nacional de Petróleo para fiscalizar com eficácia o setor no estado, o que estaria contribuindo para a desordem verificada e os prejuízos que estão sendo causados aos cofres públicos.

Reunião com Audiência Pública realizada em Belo Horizonte, MG:

No dia 09.OUT.03, no prédio da Assembléia Legislativa de Belo Horizonte, realizou-se a reunião em Audiência Pública, da Comissão, que contou com o depoimento de 05 convidados, todos vinculados e/ou conhecedores do mercado de derivados de petróleo e outros combustíveis. No curso desta audiência aflorou a experiência vivenciada em Minas Gerais, especialmente em Belo Horizonte, pela qual a Comissão tomou conhecimento de convênios realizados entre a ANP, Secretaria da Fazenda do Estado, o Ministério Público Estadual, o Sindicato representante do setor, MINASPETRO, a Universidade Federal de Minas Gerais, o CETEC e o PROCON de Minas Gerais, com excepcional resultado. Ficou claro que no Estado de Minas Gerais a “não conformidade” ou adulteração encontra-se em patamares bem inferiores do que os verificados no resto do País. Há que se registrar no entanto que no que tange a utilização da indústria de liminares o Estado de Minas Gerais tem comportamento semelhante ao verificado nos demais estados do Brasil. Sem dúvida o maior registro que foi colhido na audiência de Belo Horizonte foi o benéfico resultado dos convênios firmados multilateralmente, como foi acima explicitado.

5.4 - DILIGÊNCIAS REALIZADAS:

Além das reuniões realizadas fora da Sede da Comissão, o plenário decidiu que deveriam ser realizadas diligências em outras unidades da federação, a saber:

5.4.1 Diligência realizada nos Municípios de Candeias, Conceição do Jacuípe e Salvador, BA:

No dia 26.SET.03 a Comissão, capitaneada por seu Presidente, realizou diligências nos Municípios de Conceição do Jacuípe, Candeias, e em Salvador. Em Conceição do Jacuípe foram encontradas provas de que caminhões que

transportavam combustíveis eram lacrados e deslacrados clandestinamente, ocultando um depósito de combustíveis e solventes sob a fachada de uma granja de hortaliças e aviário. Em Candeias em um terreno murado foram encontrados tanques de combustíveis, funis, lacres virgens e nota fiscal de produtos químicos produzidos pela COPENE. Foram ainda levantados indícios de que na região metropolitana de Salvador ocorrem adulterações de combustíveis que são levados a comercialização.

De 30/09 a 17/10 as diligências continuaram, sendo encontrados mais dois pontos de adulteração nos municípios de Simões Filho e São Francisco do Conde conforme relatório entregue à CPI pelo deputado Luiz Bassuma.

5.4.2 - Diligência relativa a busca e apreensão no Estado de São Paulo, SP:

Em 15.10.2003, por meio de Diligência efetuada *in loco* na empresa APOLO Distribuidora de Petróleo Ltda, no Município de Lorena-SP, foram apreendidos os documentos relacionados abaixo :

- ? Cópias de Notas Fiscais da série única de nº 13.759 de 21.03.2002 à nº 15.513 de 29.08.2003 (duas caixas);
- ? Originais de Nota Fiscal de compras, período de 19.03.2002 a 30.08.2003 (duas caixas);
- ? Listagem do controle da produção e do estoque (compra e venda), mês a mês do período compreendido entre 01.03.2002 a 31.08.2003;
- ? Xerox da ficha de registro de empregado do senhor Joaquim Mariano da Silva Neto, de numero 22, com a função de Gerente-Geral;
- ? Disquete rubricado pelo Auditor Fiscal referente a última fiscalização recebida pela empresa a qual foram retirados os documentos;
- ? Três alterações contratuais da firma Apolo Petróleo Ltda;
- ? Cinco alterações de contrato social da firma VAPTRANS Transporte Ltda;
- ? Uma alteração de contrato social da firma POWER;
- ? Folder da empresa VAPTRANS;
- ? Cópias de conhecimento de transporte de carregamento de carga da empresa VAPTRANS dos anos de 2002 e 2003;

- ? Uma procuração lavrada no cartório de notas 29º Distrito de Santo Amaro, da Apolo Petróleo Ltda, em favor de Joaquim Mariano;
- ? Diversas fotografias;
- ? Quatro computadores (CPU's); e
- ? Documentos (faturamento) - cadastro de clientes de 01 a 05 volumes.

5.4.3 - Diligência realizada no prédio sede da Petrobrás S/A, Rio de Janeiro, RJ:

No dia 20-out-03, a Comissão de parlamentares capitaneados pelos Srs. Presidente e relator, atendendo requerimento aprovado na comissão, esteve no prédio sede da Petrobrás S/A no Rio de Janeiro, no gabinete do diretor de abastecimento para solicitar o cumprimento dos requerimentos de solicitação de documentações, parte não entregue e parte contendo lacunas motivadoras de sérias dúvidas.

A comissão externou durante a diligência a existência de fatos que não tinham explicação lógica, tais como referências apenas ao desconto mínimo ofertado às distribuidoras, cujo teto máximo permanecia como matéria de juízo de convêniência da direção de abastecimento, conforme sua postura de mercado. A comissão manifestou sua preocupação com tal critério, pois deixa ao arbítrio do diretor a concessão de maior ou menor desconto, a partir do piso mínimo.

O diretor de abastecimento, comprometeu-se a fornecer os documentos solicitados para até às 18:00hs do dia 21-out-03 e parte até às 12hs do dia 22-out-03.

Às 23:30hs do dia 22-out-03, entregou documentos, que não atenderam ao solicitado, nem elucidaram as dúvidas.

Além das dúvidas sobre o desconto concedido às grandes distribuidoras, restaram dúvidas sobre o critério de comercialização de gasolina, diesel e solventes, notadamente quando à concessão de volumes e de créditos. Além disso, foi constatado o entendimento da Petrobrás de que a empresa não se considerava responsável pelo recolhimento da CIDE nas vendas feitas com liminares

desta contribuição obtidas por distribuidoras. Este entendimento precisa ser melhor elucidado, a fim de não provocar mais prejuízos a Petrobrás.

5.5 - PRISÃO EFETUADA PELA COMISSÃO:

Na reunião de nº 37, realizada no dia 24 de setembro de 2003, ocorreu a prisão do Sr. Carlos Antonio Alves dos Santos que compareceu representando o Diretor-Presidente da Rede de Supermercados Carrefour, Sr. Eric Uzan.

Dita prisão aconteceu em razão da Comissão haver concluído que o depoente faltou com a verdade, deliberadamente, ao ser questionado sobre a prática ou não, pelo Carrefour, da substituição tributária.

Sublinhada a inverdade deliberada, o Sr. Presidente deu a voz de prisão ao depoente e determinou à Segurança da Casa que o conduzisse à presença de Delegado da Polícia Federal para a lavratura do Auto de Prisão em Flagrante. A condução do Sr. Antonio Alves dos Santos foi acompanhada por Comissão de Parlamentares designada pelo Presidente.

5.6 - QUEBRAS DE SIGILOS PELA COMISSÃO:

Em diversas reuniões a Comissão decidiu pela quebra de sigilos de pessoas físicas e jurídicas em razão de inquestionáveis indícios de que poderiam ser autores diretos ou indiretos de fraudes, de adulteração de combustíveis ou de sonegação fiscal. A saber:

5.6.1 - Quebras de Sigilo Bancário:

Na reunião realizada em 21.AGO.03 da Senhora Cláudia Valéria Bastos, CPF nº 766.755.307-63;

Na reunião realizada em 04.SET.03, do Senhor José Walter Azevedo, CPF nº 006.003.504-87; e da empresa Auto Posto Fernandes Ltda, CNPJ nº 05.079.209/0001-06;

Na reunião realizada em 14.OUT.03, dos Senhores Alexandre Magno da Costa Maciel, CPF nº 071.208.408-86; da Senhorita Carolina de Medeiros Mariano da Silva, CPF nº 273.369.288-28; do Senhor Joaquim Mariano da Silva Neto, CPF nº 576.712.658-53; da Senhora Eliana Kotaki Botelho, CPF nº 011.548.288-16; e das empresas APOLO Petróleo Ltda, CNPJ nº 32.257.982/0001-98; e VAPTRANS Transporte Rodoviário Ltda, CNPJ nº 03.036.770/0001-82;

Na reunião realizada em 16.OUT.03, das seguintes pessoas físicas e jurídicas: dos Senhores José Carrilho Pedrosa, CPF nº 134.007.204-10; Maria Benedita Aguiar Pedrosa, CPF nº 087.505.134-00; Eduardo Leão Praxedes, CPF nº 163.417.244-20; e Ricardo Leão Praxedes, CPF nº 565.068.484-72; e das empresas AUTO POSTO Santo Eduardo, CNPJ nº 70.009.147/0001-28; AUTO POSTO Santa Maria Madalena, CNPJ nº 05.519.322/0001-65 e POSTO Santa Rita Ltda, CNPJ nº 01.564.959/0001-65;

Também na reunião realizada em 16.OUT.03, das seguintes pessoas físicas e jurídicas: José Joaquim Dias Fernandes, CPF nº 042.583.554-53; Alberto Perez Machado, CPF nº 192.732.824-15; Marcos José Bezerra de Menezes, CPF nº 439.859.804-97; Rômulo Pina Dantas, CPF nº 373.463.344-34; TOTAL Distribuidora Ltda, CNPJ nº 01.241.994/0001-09; AMARAJI Agro-Industrial, CNPJ nº 01.159.181/0001-66; e FULL Trading e Comércio Ltda, CNPJ nº 04.870.288/0001-06;

5.6.2 - Quebras de Sigilo Fiscal, dos últimos 5 anos:

Na reunião realizada em 21.AGO.03, da Senhora Cláudia Valéria Bastos, CPF nº 766.755.307-63;

Na reunião realizada em 04.SET.03, do Senhor José Walter Azevedo, CPF nº 006.003.504-87; e da empresa Auto Posto Fernandes Ltda, CNPJ nº 05.079.209/0001-06;

Na reunião realizada em 14.OUT.03, do Senhor Alexandre Magno da Costa Maciel, CPF nº 071.208.408-86; da Senhorita Carolina de Medeiros Mariano da Silva, CPF nº 273.369.288-28; do Senhor Joaquim Mariano da Silva Neto, CPF nº 576.712.658-53; da Senhora Eliana Kotaki Botelho, CPF nº 011.548.288-16; e das empresas APOLO Petróleo Ltda, CNPJ nº 32.257.982/0001-98; e VAPTRANS Transporte Rodoviário Ltda, CNPJ nº 03.036.770/0001-82;

Na reunião realizada em 16.OUT.03, das seguintes pessoas físicas e jurídicas: dos Senhores José Carrilho Pedrosa, CPF nº 134.007.204-10; Maria Benedita Aguiar Pedrosa, CPF nº 087.505.134-00; Eduardo Leão Praxedes, CPF nº 163.417.244-20; e Ricardo Leão Praxedes, CPF nº 565.068.484-72; e das empresas AUTO POSTO Santo Eduardo, CNPJ nº 70.009.147/0001-28; AUTO POSTO Santa Maria Madalena, CNPJ nº 05.519.322/0001-65 e POSTO Santa Rita Ltda, CNPJ nº 01.564.959/0001-65;

5.6.3 - Quebras de Sigilo Telefônico, dos últimos 5 anos:

Na reunião realizada em 04.SET.03, da empresa Auto Posto Fernandes Ltda, Nome Fantasia Auto Posto Murici, telefone nº (82) 286-1244, CNPJ nº 05.079.209/0001-06;

Na reunião realizada em 16.OUT.03, das seguintes pessoas físicas e jurídicas: dos Senhores José Carrilho Pedrosa, CPF nº 134.007.204-10; Maria Benedita Aguiar Pedrosa, CPF nº 087.505.134-00; Eduardo Leão Praxedes, CPF nº 163.417.244-20; e Ricardo Leão Praxedes, CPF nº 565.068.484-72; e das empresas AUTO POSTO Santo Eduardo, CNPJ nº 70.009.147/0001-28; AUTO POSTO Santa Maria Madalena, CNPJ nº 05.519.322/0001-65 e POSTO Santa Rita Ltda, CNPJ nº 01.564.959/0001-65; todos com endereço no Município de União dos Palmares, AL.

5.7 - PROCEDIMENTOS JUDICIAIS DE PARTE DE CONVOCADOS:

Buscando proteger-se de medidas mais enérgicas por parte da Comissão como por exemplo a prisão por não responder ao perguntado, a exclusão de procuradores regularmente habilitados e a condução compulsória, alguns dos convocados buscaram a proteção judicial, junto ao Supremo Tribunal Federal, pelos procedimentos de aplicação a espécie e lograram êxito em medidas cautelares em Habeas Corpus e em Mandado de Segurança, a saber:

5.7.5 - Habeas Corpus:

Medida Cautelar em Habeas Corpus nº 83622, de 14.OUT.03.

Paciente: Ari Natalino da Silva;

Objeto: Permanecer em silêncio e não ser preso.

Medida Cautelar em Habeas Corpus nº 83622, de 14.OUT.03.

Requerentes: Advogados Roberto Podval e outros;

Objeto: Não serem presos nem sofrerem injusta coação, por exercício regular da profissão. Advogados de Ari Natalino da Silva

Medida Cautelar em Habeas Corpus nº 83648, de 21.OUT.03.

Paciente: André Luiz Dias;

Objeto: Permanecer em silêncio e não ser preso.

5.7.2 - Mandado de Segurança:

15.OUT.03. Medida Cautelar em Mandado de segurança nº 24.671, de

Impetrante: Dirceu Antonio de Oliveira Júnior;

Objeto: Não ser conduzido coercitivamente a audiência na
Comissão.

PARTE II - Panorama setorial e avaliação do mercado de combustíveis

1 – Matriz Energética Brasileira

As informações referentes à Matriz Energética Brasileira tiveram como fonte o Balanço Energético Nacional de 2003, do Ministério de Minas e Energia – MME.

No Brasil, cerca de 41% da Matriz Energética referente ao ano de 2002, tiveram origem em fontes renováveis, enquanto que no mundo essa taxa é de 14% e nos países desenvolvidos é de apenas 6%. Dos 41% de energia renovável, 14 pontos percentuais correspondem a geração hidráulica e 27 a biomassa. Os 59% restantes da Matriz Energética vieram de fontes fósseis e outras não renováveis. Essa característica, bastante particular do Brasil, resulta do grande desenvolvimento do parque gerador de energia hidrelétrica desde a década de 50 e de políticas públicas adotadas após a segunda crise do petróleo, ocorrida em 1979, visando a redução do consumo de combustíveis oriundos dessa fonte e dos custos correspondentes à sua importação, à época, responsáveis por quase 50% das importações totais do País.

Nessa linha, implantou-se também o programa de produção de álcool combustível, o Proálcool. Criado em 1975, pelo decreto 76.593, o Proálcool tinha como objetivo substituir parte da gasolina utilizada na frota nacional de veículos de passageiros (álcool hidratado em veículos com motores movidos a álcool) e, ainda, o álcool seria utilizado como aditivo à gasolina (álcool anidro), tornando menos poluente a sua combustão. A produção de álcool, que de 1970 a 1975 não passou de 700 mil m³, passou a 2,85 milhões de m³ em 1979 e, em 1997, registrou um nível de 15,5 milhões de m³, nível máximo atingido. A partir deste ano a produção começou a declinar, chegando a 12,6 milhões de m³ ao final de 2002.

De outro lado, a produção nacional de petróleo viveu, também, grande desenvolvimento, graças a vultosos investimentos em prospecção e exploração, que permitiram à Petrobras a aplicação de tecnologia pioneira no mundo de extração de petróleo em águas profundas, com lâminas d'água de mais de 1.000 metros. O resultado foi o considerável aumento do volume medido - ou seja, pronto para ser tecnicamente explorado - das reservas nacionais totais de petróleo, de 283 milhões de m³ em 1979

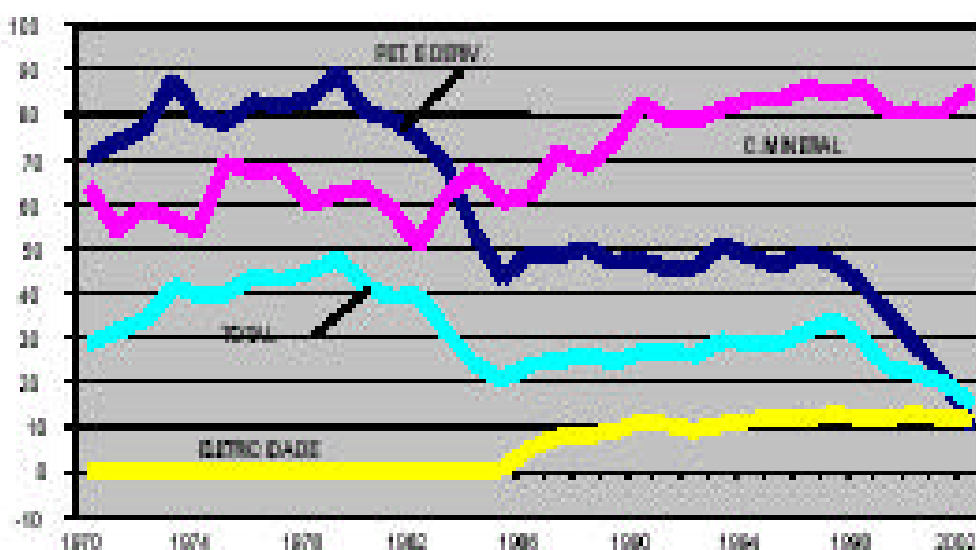
para 2,1 bilhões de m³ em 2002. Neste mesmo período, a produção de petróleo passou de 170 mil barris por dia para 1500 mil barris por dia, incluindo líquido de gás natural – LGN.

A indústria de energia elétrica também desenvolveu tecnologia no campo da construção e operação de grandes centrais hidrelétricas, bem como na operação de sistemas de transmissão a grandes distâncias e em corrente contínua. Seu parque gerador de eletricidade foi aumentado de 11 GW em 1970, para 30,2 GW em 1979 e para 82,5 GW em 2002 (a capacidade instalada hidráulica, de 65,3 GW em 2002, representava um pouco mais de 25% do potencial total brasileiro). A extensão de linhas de transmissão também foi ampliada de 155 mil quilômetros em 1979 para mais de 220 mil quilômetros em 2002.

O reflexo dessas medidas pode ser observado claramente, seja pela redução do grau de dependência externa de energia, seja pela evolução da matriz energética brasileira desde o início da década de 80. Na década de 70 a dependência externa de energia foi crescente, passando de 28% para cerca de 46% das necessidades globais. Os dados de 2002 mostram uma redução desse nível para perto de 14%. Em termos da dependência do petróleo, a diminuição foi ainda mais significativa, de cerca de 85% em 1979 para 10% em 2002, conforme mostra o gráfico 1.1.

Gráfico 1.1 - DEPENDÊNCIA EXTERNA DE ENERGIA % - 2002

Gráfico 1.1 - DEPENDÊNCIA EXTERNA DE ENERGIA %



C.MINERAL ELETRICIDADE PET. E DERIV.TOTAL

Fonte: MME – Balanço Energético 2003

O processo de desenvolvimento das nações induz à redução natural do uso da lenha como fonte de energia. No setor agropecuário, os usos rudimentares da lenha em casas de farinha, em secagem de grãos e folhas, em olarias, em caieiras, na produção de doces caseiros, etc, perdem gradativamente importância em razão da urbanização e da industrialização. No setor residencial, a lenha é substituída por gás liquefeito de petróleo e por gás natural na cocção de alimentos. Na indústria, especialmente nos ramos de alimentos e cerâmica, a modernização dos processos leva ao uso de energéticos mais eficientes e menos poluentes.

No Brasil, a década de 70 foi especialmente marcada por grande substituição da lenha por derivados de petróleo, o que reduz significativamente a sua participação na Oferta Interna de Energia. No início da década de 80 o processo de substituição na indústria é atenuado, com a elevação dos preços internos do óleo combustível e do gás natural, favorecendo um maior uso da lenha e do carvão vegetal.

O gás natural é a fonte de energia que vem tendo significativo desenvolvimento nos últimos anos. A descoberta de novas reservas nacionais, elevando o seu volume para 332 bilhões de m³ em 2002 e a perspectiva de importação de gás natural da Bolívia permitem ampliar ainda mais sua utilização, o que vai representar melhorias em termos de eficiência energética e de qualidade do meio ambiente, uma vez que o gás natural é o mais limpo dos combustíveis fósseis.

Os produtos da cana, que incluem o álcool e o bagaço de cana, este utilizado para produção de calor na indústria sucroalcooleira, cresceram de participação no período de 1975 a 1985, estabilizando a partir daí.

A seguir, a tabela 1.1 mostra a estrutura da Matriz Energética Brasileira em toneladas equivalentes de petróleo – tep, e o gráfico 1.2 contém as participações de cada fonte na referida Matriz.

Tabela 1.1 –MATRIZ ENERGÉTICA BRASILEIRA –



Tabela 1.1 – MATRIZ ENERGÉTICA BRASILEIRA - tep

FONTE	1970	1980	1990	2000	2002
TOTAL - 10 ⁶ tep	66,9	114,7	141,9	190,6	197,9
NÃO-RENOVÁVEIS	41,6	54,3	50,9	59,0	59,0
PETRÓLEO E DERIVADOS	37,7	48,3	40,7	45,5	43,1
GÁS NATURAL	0,3	1,0	3,1	5,4	7,5
CARVÃO MINERAL E DERIVADOS	3,6	5,1	6,7	7,1	6,6
URÂNIO E OUTRAS	0,0	0,0	0,4	0,9	1,9
RENOVÁVEIS	58,4	45,7	49,1	41,0	41,0
HIDRÁULICA E ELETRICIDADE	5,1	9,6	14,1	15,7	14,0
LENHA E CARVÃO VEGETAL	47,6	27,1	20,1	12,1	11,9
PRODUTOS DA CANA	5,4	8,0	13,4	10,9	12,6
OUTRAS	0,3	0,9	1,5	2,3	2,5

Fonte: MME – Balanço Energético 2003

2 – Produção e comercialização de petróleo e seus derivados

2.1 – Modelo setorial

Neste ponto, buscaremos traçar um retrato sintético do setor petrolífero no Brasil, desde a exploração e produção de petróleo até a comercialização de seus derivados, de maneira a melhor entender os problemas que hoje ocorrem no mercado de combustíveis do país.

2.1.1 – Exploração e produção

Embora o petróleo já fosse conhecido desde a Antiguidade por várias civilizações, foi apenas em meados do século passado que se iniciou efetivamente a chamada Era do Petróleo, quando, no ano de 1859, nos Estados Unidos, o poço perfurado por iniciativa de Edwin Drake descobriu petróleo a 21 metros de profundidade em Titusville, Pensilvânia, produzindo a uma vazão de 25 barris de óleo por dia.

Acompanhando a tendência mundial, as primeiras experiências de exploração petrolífera no Brasil ocorreram no ano de 1864, tendo resultado, porém, em insucesso; as tentativas seguintes também não obteriam êxito, concluindo-se com a descoberta de poços secos ou com jazidas consideradas subcomerciais.

Nesta fase inicial, a exploração petrolífera era realizada por particulares ou empresas nacionais de pequeno porte, desprovidas do capital, dos

técnicos e da tecnologia necessários; como consequência, o único resultado possível – e efetivamente alcançado – seria o fracasso.

A instalação das grandes companhias petrolíferas mundiais no país ocorreu já no início do século XX, com a chegada da Shell em 1912, seguida da Esso (1921), Atlantic Richfield (1929) e Texaco (1930). Contudo, tais empresas, em vez de dedicarem-se à pesquisa e produção de petróleo no Brasil, apesar de não haver, então, qualquer proibição legal à sua atuação nesse setor, ocupavam-se apenas da distribuição dos derivados de petróleo, importados de suas matrizes. Tal política baseava-se no fato de que essas companhias possuíam extensas jazidas petrolíferas, localizadas no México, Venezuela e Oriente Médio, onde produziam grandes volumes de óleo a baixo custo.

No ano de 1938, iniciaram-se as primeiras restrições: em 11 de abril, através do Decreto-lei nº 366, proibiu-se a atividade de estrangeiros na pesquisa petrolífera. Tal proibição era, entretanto, razoavelmente inócua, já que as principais empresas internacionais, como já foi dito, sequer demonstravam interesse em fazê-lo.

A partir de então, várias leis e decretos foram baixados visando a organizar todas as atividades relativas ao setor petrolífero no Brasil.

Em 3 de outubro de 1953, foi assinada a Lei nº 2.004, que criava a empresa Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás), de propriedade estatal, para executar todas as atividades referentes ao setor petrolífero, desde a exploração e produção até o refino, que passavam ao monopólio da União. Ao Conselho Nacional do Petróleo (CNP), criado em 1938 com a finalidade de executar a prospecção petrolífera e de instalar um parque de refino em terras brasileiras, caberiam agora as funções normatizadoras e fiscalizadoras do setor petrolífero no País.

No ano de 1973, os países árabes da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) – da qual faziam parte ainda alguns países africanos, como Nigéria e Gabão, e latino-americanos, como Venezuela e Equador – em represália ao apoio dos países ocidentais, notadamente dos Estados Unidos, a Israel durante a guerra do *Yom Kippur*, resolveram interromper suas exportações de petróleo.

O Brasil padecia, então, de duas fraquezas: era, como os demais países, fortemente dependente do petróleo mas, pior ainda, necessitava também de importar a maior parte do produto para atender ao seu consumo. Apanhado de surpresa por uma significativa elevação de preços no mercado internacional de petróleo, ao invés de partir para um drástico programa de racionamento de combustíveis, como fizeram outras nações, o país optou por não interromper o seu ritmo de crescimento econômico – era a época do chamado "milagre brasileiro" –, contraindo empréstimos externos para pagar as contas do petróleo importado.

Tal decisão viria a mostrar-se, nos anos seguintes, grandemente equivocada, tendo-se os seus nefastos efeitos estendido até os nossos dias, com o acúmulo de um endividamento externo de tão grandes proporções que emperrou por vários anos o crescimento econômico nacional

No final do ano de 1974, uma notícia alvissareira: a Petrobrás descobre, em seus trabalhos de exploração em alto mar, o campo de Garoupa, o primeiro na Bacia de Campos, no Estado do Rio de Janeiro.

Contudo, dado o longo tempo de maturação exigido para a entrada em produção de campos petrolíferos marítimos e a premência de reduzir o desequilíbrio de caixa causado pelas maciças importações levaram o governo brasileiro a uma abertura parcial do monopólio da União, permitindo a elaboração de contratos de risco para exploração e produção de petróleo, no ano de 1975, situação que perduraria até 1988, quando a nova Constituição proibiu a realização de tais contratos, voltando-se ao monopólio total no setor.

Tal situação viria a alterar-se de forma significativa em 1995, com a promulgação da Emenda Constitucional nº 9, quando então passou a ser possível a participação de outras empresas, de caráter estatal ou privado, além da Petrobrás, no exercício de todas as atividades, exclusive a de distribuição, referentes à indústria petrolífera nacional que, entretanto, continuaram constituindo-se em monopólio da União.

A fim de regulamentar esses novos mandamentos constitucionais, foi sancionada, em 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.478 que, além de estabelecer os princípios e objetivos da política energética nacional, instituiu o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) – órgão consultivo da Presidência

da República no estabelecimento das diretrizes e metas referentes ao aproveitamento dos recursos energéticos nacionais e na garantia do suprimento das necessidades energéticas do país – e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) – novo órgão regulador e fiscalizador das atividades da indústria petrolífera brasileira –, além de estipular as normas legais referentes às atividades de exploração, produção, refino, transporte, importação e exportação de petróleo, seus derivados e gás natural.

A partir de 1998, a ANP passou a promover rodadas de licitação de áreas para a exploração e produção de petróleo no país, tendo, desde então, várias companhias nacionais e estrangeiras adquirido tais áreas, isoladamente ou em consórcios, e iniciado seus trabalhos, principalmente na área de exploração.

Desde meados do corrente ano, a Shell passou a ser a primeira companhia a produzir petróleo no Brasil, como operadora das atividades de desenvolvimento de campos petrolíferos da Petrobrás na Bacia de Campos (RJ).

As tabelas a seguir, obtidas de dados da ANP, mostram a evolução das reservas provadas e da produção de petróleo no Brasil, entre os anos de 1993 e 2002.

TABELA 3

Reservas provadas de petróleo, por localização (terra e mar), segundo Unidades da Federação - 1993-2002											
Unidades da Federação	Localização	Reservas provadas de petróleo (milhões b)									
		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total		4.982,2	5.374,5	6.223,1	6.680,7	7.106,0	7.357,3	8.153,3	8.464,7	8.495,8	9.813,1
Subtotal	Terra	834,1	724,0	771,7	771,2	738,2	783,9	799,3	854,2	909,0	926,9
	Mar	4.148,1	4.650,5	5.451,4	5.909,5	6.367,8	6.573,4	7.354,1	7.610,5	7.586,8	8.886,2
Amazonas	Terra	81,5	68,4	134,5	150,8	122,3	127,6	110,8	128,8	131,8	114,5
Maranhão	Terra	-	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-
Ceará	Terra	10,3	8,9	4,8	4,0	6,8	5,3	5,6	2,6	6,6	6,2
	Mar	37,6	47,3	45,3	44,5	45,9	65,0	114,9	90,7	64,7	70,0
Rio Grande do Norte	Terra	326,4	251,1	238,5	233,6	226,6	234,1	260,9	283,2	270,8	259,1
	Mar	61,8	67,3	62,9	63,4	61,0	59,3	66,8	65,4	68,7	67,8
Alagoas	Terra	20,7	22,3	21,2	20,9	21,6	12,6	12,0	9,3	12,8	12,1
	Mar	2,6	2,6	2,6	2,6	2,4	2,8	3,7	2,1	1,4	1,3
Sergipe	Terra	157,6	149,4	154,7	153,2	146,0	190,2	174,7	178,8	210,1	204,8
	Mar	29,1	26,4	28,3	34,1	42,2	31,4	27,9	36,7	27,9	27,9
Bahia	Terra	224,6	211,8	206,2	195,8	197,2	181,9	183,3	190,9	208,1	212,3
	Mar	30,4	12,5	11,3	10,2	9,5	10,9	6,4	19,7	12,0	13,5
Espírito Santo	Terra	12,9	12,1	11,7	12,9	17,6	32,3	52,1	60,6	68,8	118,0
	Mar	2,0	1,4	1,0	1,3	0,8	0,5	0,6	3,4	6,2	499,8
Rio de Janeiro	Mar	3.867,5	4.420,4	5.233,8	5.701,3	6.154,3	6.362,2	7.104,2	7.366,1	7.375,6	8.174,4
São Paulo	Mar	32,0	30,5	29,1	11,7	10,2	7,2	6,3	5,8	5,2	4,5
Paraná	Mar	85,0	42,0	37,0	40,3	41,0	34,0	23,3	20,7	25,0	26,9
Santa Catarina	Mar	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-

Fontes: ANP/SDP, conforme a Portaria ANP n.º 9/00, a partir de 1999; Petrobrás/Serplan, para os anos anteriores

Notas: 1. Reservas em 31/12 dos anos de referência. 2. Inclui condensado.

TABELA 4

Produção de petróleo, por localização (terra e mar), segundo Unidades da Federação - 1993-2002											
Unidades da Federação	Localização	Produção de petróleo (mil b)									
		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total		233.678	242.709	251.709	285.590	305.983	354.655	400.782	450.626	471.862	530.855
Subtotal	Terra	65.512	64.438	64.732	71.226	71.639	76.421	75.210	76.316	77.170	78.952
	Mar	168.167	178.272	186.977	214.364	234.344	278.234	325.572	374.310	394.692	451.902
Amazonas	Terra	4.461	4.760	4.564	6.889	8.453	11.894	12.423	15.773	15.743	15.914
Ceará	Terra	1.221	1.055	932	983	1.146	1.170	1.083	849	893	828
	Mar	4.907	4.761	4.305	4.326	4.384	4.179	4.098	4.027	4.705	4.207
Rio Grande do Norte	Terra	23.087	23.645	25.447	29.315	30.007	31.521	30.209	27.340	25.817	25.038
	Mar	4.208	3.975	3.735	3.436	3.039	3.003	4.239	4.417	3.768	3.810
Alagoas	Terra	2.053	1.749	1.564	1.499	1.456	1.551	1.746	2.035	2.108	2.446
	Mar	-	-	-	18	171	218	258	272	298	277
Sergipe	Terra	10.695	9.895	9.909	9.812	9.389	9.007	8.740	8.904	9.212	9.681
	Mar	3.143	3.162	3.177	3.030	2.691	3.835	5.079	4.564	3.860	3.251
Bahia	Terra	20.996	20.516	19.412	19.749	18.354	18.033	17.164	16.848	16.310	16.061
	Mar	703	558	709	831	737	609	-	11	-	-
Espírito Santo	Terra	2.998	2.817	2.903	2.980	2.833	3.245	3.846	4.568	7.087	8.984
	Mar	920	738	434	331	267	202	148	99	62	1.138
Rio de Janeiro	Mar	153.082	161.184	170.619	196.833	218.016	261.954	308.892	358.751	380.466	438.292
São Paulo	Mar	655	1.517	1.410	1.860	1.502	1.252	963	566	559	578
Paraná	Mar	548	2.245	2.583	3.698	3.537	2.983	1.894	1.603	974	349
Santa Catarina	Mar	-	133	6	-	-	-	-	-	-	-

Fontes: ANP/SDP, conforme o Decreto nº 2.705/98, a partir de 1999; Petrobrás/Serplan, para os anos anteriores.

Notas: 1. Inclui condensado. Não inclui LGN.

2. Volumes de produção bruta e não fiscal

2.1.2 - Refino

Por ocasião da aprovação da Lei nº 2.004, de 1953, e da conseqüente instituição do monopólio estatal do petróleo no Brasil – que incluía todas as atividades da indústria do petróleo, à exceção da distribuição e revenda –, já havia uma refinaria de petróleo em operação, no Rio Grande do Sul, pertencente ao grupo Ipiranga, e estava em vias de instalação, no Rio de Janeiro, a Refinaria de Petróleos de Manguinhos, pertencente ao grupo Peixoto de Castro. A continuidade de funcionamento dessas refinarias foi permitida, mas ficaram elas impossibilitadas de ampliar sua capacidade de refino, que era, em cada uma delas, da ordem de dez mil barris por dia.

Essa situação somente veio a alterar-se com a flexibilização do monopólio estatal do petróleo e a liberalização do mercado de combustíveis, quando, então, foi facultado às refinarias privadas o aumento de sua capacidade de produção, a fim de manter-lhes a economicidade na operação.

A partir do ano de 2001, permitiu-se também às centrais produtoras de matérias-primas petroquímicas a produção, armazenamento e comercialização de gasolinas tipo A, comum e *premium*.

Em 2002, a capacidade instalada de refino no Brasil era de cerca e um milhão, novecentos e sessenta mil barris diários e distribuía-se da seguinte maneira:

TABELA 5
Capacidade instalada de refino no Brasil (2002)

Refinarias	Capacidade de refino (barris/dia)
Ipiranga (RS)	16.980
Manguinhos (RJ)	13.836
Lubnor (CE)	6.289
Recap (SP)	53.457
Reduc (RJ)	242.127
Refap (RS)	188.670
Regap (MG)	150.936
Reman (AM)	45.910
Repar (PR)	188.670
Renlan (SP)	352.184
Revap (SP)	225.775
Rlam (BA)	306.274
RPBC (SP)	169.803

Fonte: ANP.

A COPAPE detém a única autorização expedida para planta de formulação de gasolina, através da autorização ANP nº 121 de 03/06/03, publicada no DOU de 04/06/03. Foi também autorizada a importar solventes sem marcadores esta atividade deixa também a porta aberta para fornecimento de solventes para adulteração no mercado de combustíveis, além de que a COPAPE possui no seu grupo rede de postos.

Nesse ano, foram produzidos no Brasil seiscentos e dezenove milhões e novecentos e um mil barris de derivados de petróleo, sendo noventa e sete por cento produzidos em refinarias e o restante, em centrais petroquímicas e unidades de processamento de gás natural (UPGNs).

Dos cerca de um milhão e seiscentos e sete mil barris de petróleo diariamente processados no país em 2002, o petróleo nacional correspondeu a 77,6% e o importado, a 22,4%, conforme mostra a tabela a seguir.

TABELA 6
Volume de petróleo refinado (2002)

Refinarias	Volume de petróleo refinado (barris/dia)		
	Total	Nacional	Importado
TOTAL	1.606.995	1.246.548	360.447
Ipiranga (RS)	12.269	-	12.269
Manguinhos (RJ)	13.019	-	13.019
Lubnor (CE)	5.854	1.065	4.789
Recap (SP)	43.021	37.764	5.257
Reduc (RJ)	192.681	100.080	92.601
Refap (RS)	105.349	27.240	78.109
Regap (MG)	124.825	122.108	2.717
Reman (AM)	44.900	42.103	2.797
Repar (PR)	191.170	137.586	53.594
Renlan (SP)	322.684	267.329	56.355
Revap (SP)	194.565	164.167	30.398
Rlam (BA)	202.831	199.815	3.016
RPBC (SP)	152.827	147.292	5.535

Fonte: ANP.

Quanto às centrais petroquímicas, a tabela a seguir mostra a produção autorizada e a efetiva, referente ao ano de 2002:

TABELA 7
Outros produtores de derivados de petróleo no Brasil (2002)

Agente econômico	Gasolina (barris/mês)		GLP (barris/mês)
	Produção autorizada	Produção efetiva	Produção efetiva
PqU	276.584	98.948	72.038
Copesul	383.446	61.886	20.582
Braskem	320.586	173.211	91.476
Univen*	34.573	–	–
Copape*	565.740	–	–

Fonte: ANP.

*A Univen e a Copape receberam, em 2003, autorização para produzir gasolina A.

2.1.3 – Distribuição e comercialização

Este é o segmento da indústria petrolífera que nunca esteve sob o monopólio da União, e opera no Brasil desde o ano de 1912. Apesar disso, esteve, durante muitos anos, especialmente a partir de 1938, sujeito ao controle de preços de seus produtos pelo governo federal.

A desregulamentação do setor de distribuição de combustíveis começou a ocorrer durante a década de 1990, e apenas recentemente, a partir de 2002, passou a viver um regime de maior liberdade de preços.

Em função desse novo panorama, a distribuição de combustíveis no país, que era feita, praticamente em sua totalidade, por cerca de uma dezena de empresas, passou a ser dividida entre mais de duzentas empresas.

É certo que tal modificação não se deu de forma suave e livre de tropeços; ao contrário, muitas das novas empresas, sentindo-se impedidas de penetrar nesse segmento do mercado, valeram-se, em muitos casos, de medidas judiciais para conseguir seu intento – muitas vezes contrariando as próprias normas regulamentadoras do comércio de combustíveis e buscando burlar a legislação vigente nesse ramo, em geral no que diz respeito ao recolhimento de tributos.

No mês de maio do corrente ano, existiam, segundo dados da ANP, 257 distribuidoras de combustíveis com registros concedidos pela autarquia, sendo 82 deles obtidos através de decisões judiciais. Do total de distribuidoras, apenas 173 encontram-se em operação no mercado.

No tocante ao ramo de revenda de combustíveis, existiam, em todo o país, no ano de 2002, mais de vinte e nove mil postos revendedores de

combustíveis, sendo a maior parcela individual (26,8%) representada pelos postos ditos “bandeira branca”, isto é, sem vinculação a uma distribuidora.

Dentre os postos que operam sob bandeira de distribuidoras, os da BR Distribuidora, subsidiária da Petrobrás, somavam, em 2002, cerca de cinco mil e trezentos postos, correspondendo a 18% do total.

A distribuição dos postos revendedores de combustíveis, em todo o país, por região e por bandeira, está representada nas tabelas a seguir.

TABELA 9

Quantidade de postos revendedores de combustíveis automotivos, por bandeira (2002)									
Grandes Regiões e Unidades da Federação	Quantidade de postos revendedores de combustíveis automotivos								
	Total	BR	Ipiranga ¹	Texaco	Esso	Shell	Agip	Bandeira Branca ²	Outras ³
Brasil	29.804	5.366	4.128	2.649	2.257	2.235	1.082	7.985	4.102
Região Norte	1.472	360	78	158	41	6	10	481	338
Rondônia	267	34	23	11	7	-	-	121	71
Acre	64	30	-	-	-	-	-	21	13
Amazonas	297	68	1	22	6	-	-	68	132
Roraima	64	35	-	-	-	-	-	17	12
Pará	505	123	27	83	21	5	-	148	98
Amapá	57	19	-	26	-	-	-	12	-
Tocantins	218	51	27	16	7	1	10	94	12
Região Nordeste	5.019	1.255	364	501	324	298	5	1.200	1.072
Maranhão	394	69	16	41	29	2	-	163	74
Piauí	316	94	-	24	19	-	-	138	41
Ceará	813	253	37	94	45	46	4	179	155
Rio Grande do Norte	409	103	30	27	23	21	-	76	129
Paraíba	452	72	22	67	9	17	-	137	128
Pernambuco	945	199	64	97	53	85	-	221	226
Alagoas	276	95	26	40	11	25	-	55	24
Sergipe	168	52	28	23	21	15	-	10	19
Bahia	1.246	318	141	88	114	87	1	221	276
Região Sudeste	14.268	2.196	1.612	1.017	1.235	1.355	766	4.526	1.561
Minas Gerais	3.917	694	435	300	256	248	266	1.253	465
Espírito Santo	564	98	54	82	66	44	-	125	95
Rio de Janeiro	1.926	347	292	164	224	214	19	511	155
São Paulo	7.861	1.057	831	471	689	849	481	2.637	846
Região Sul	6.337	1.082	1.686	698	536	488	40	878	929
Paraná	2.459	380	571	243	228	205	13	482	337
Santa Catarina	1.628	241	340	248	126	100	9	198	366
Rio Grande do Sul	2.250	461	775	207	182	183	18	198	226
Região Centro-Oeste	2.708	473	388	275	121	88	261	900	202
Mato Grosso do Sul	532	116	121	39	25	1	79	94	57
Mato Grosso	684	81	103	42	20	16	95	266	61
Goias	1.207	149	136	165	57	38	87	495	80
Distrito Federal	285	127	28	29	19	33	-	45	4

Fonte: ANP, conforme as Portarias ANP n.º 116/00 e n.º 032/01.

Notas: ¹Inclui a CBPI e a DPPI. ²Posto que pode ser abastecido por qualquer distribuidora. ³Inclui outras 131 bandeiras.

Em distribuição percentual por bandeira, a situação dos postos revendedores de combustíveis em todo o país está ilustrada na tabela a seguir.

TABELA 10

Distribuição percentual de postos revendedores, por bandeiras (2002)

Bandeiras	Distribuição (%)	Bandeiras	Distribuição (%)
Total (138 bandeiras)	100,000		
Bandeira Branca ¹	26,792	Exxel	0,030
BR	18,004	Fórmula	0,030
Ipiranga ²	13,850	Mega Union	0,030
Texaco	8,888	Novoeste	0,030
Esso	7,573	Petrofer	0,027
Shell	7,499	Buffalo	0,023
Aqip	3,644	Liderpetro	0,023
Satélite	1,084	Petronossa	0,023
Ale	1,057	Sauro	0,023
Sabbá	0,755	Jacar	0,020
Repsol YPF	0,671	Águia	0,017
Charrua	0,533	Caomé	0,017
Aster	0,523	Ciax	0,017
SP	0,480	Equador	0,017
Mercoil	0,429	Ocidental	0,017
Petrobahia	0,409	Contatto	0,013
Polipetro	0,339	Goiás	0,013
Fox	0,336	Jumbo	0,013
Petroforte	0,325	Minas	0,013
Ipê	0,289	Pelikano	0,013
Petrosul	0,289	Safra	0,013
Total	0,285	Soll	0,013
Saara	0,282	Sulpetro	0,013
Equatorial	0,278	Transo	0,013
Potencial	0,272	Uberlândia	0,013
Elo	0,262	Asadiesel	0,010
Dislub	0,232	Delta	0,010
TA	0,225	Golfo	0,010
Simarelli	0,201	Jatobá	0,010
Flag	0,161	LM	0,010
Rejaile	0,151	Larco	0,010
S. Distribuidora	0,151	Pollus	0,010
Max	0,148	Torrão	0,010
Dalçoquio	0,144	UBP	0,010
Franel	0,141	Unip	0,010
Petro Amazon	0,141	Aspen	0,007
Petroálcool	0,138	Atlas	0,007
American Lub	0,131	Caraiás	0,007
Taurus	0,131	Central	0,007
DNP	0,127	Euro	0,007
Wal	0,121	Jetgas	0,007
Federal	0,101	Manquary	0,007
Idaza	0,094	Minas Oil	0,007
Petoserra	0,087	Premium	0,007
Walendowsky	0,087	Realpetro	0,007
Gpetro	0,084	Storage	0,007
Latina	0,084	Alcobraz	0,003
Small	0,084	Avan	0,003
Americanoil	0,081	Brasilamer	0,003
Master	0,074	Cacel	0,003
TM	0,074	Caribbean	0,003
Ciapetro	0,070	CDC	0,003
Hora	0,070	Chebabe	0,003
Salemco	0,070	Codipetros	0,003
Zema	0,070	Dibrape	0,003
Megapetro	0,067	Distribuidora	0,003

Rio Branco	0,057	Dominium	0,003
FIC	0,054	FC	0,003
Petromil	0,054	Goiaspetro	0,003
Rede Brasil	0,054	Jomap	0,003
Ecológica	0,050	Mercosul	0,003
Uni	0,050	Montes Claros	0,003
CJ	0,047	Onyx	0,003
Tower	0,040	Real	0,003
Global	0,037	Real Minas	0,003
Petromotor	0,037	Resipetros	0,003
Petropar	0,034	TR	0,003
Temape	0,034	Terra	0,003
Triângulo	0,034	Valle	0,003

Fonte: ANP/SAB, conforme a Portaria ANP n.º 116/00.

Notas: ¹Posto que pode ser abastecido por qualquer distribuidora. ²Inclui a CBPI e a DPPI.

Há, ainda, em operação no mercado, a categoria dos Transportadores Revendedores Retalhistas (TRR), que são autorizados a comerciar óleo diesel, querosene e óleo combustível, comprando a granel e vendendo a varejo a consumidores domésticos, comerciais, industriais ou produtores rurais, com entrega dos produtos em domicílio. Segundo dados da ANP, são em número de 567 as empresas autorizadas ao exercício dessa atividade, sendo que 54 delas atuam amparadas por decisões judiciais.

Sua participação no mercado, entretanto, é bastante restrita e marginal, sendo muito concentrada, conforme cada combustível. Assim, o óleo combustível vendido pelos TRR destina-se, basicamente, a atividades agropecuárias; o óleo diesel, também ao setor agropecuário e ao de transportes rodoviários, e o querosene iluminante, ao setor residencial. Note-se, contudo, que nem mesmo os volumes comercializados estão disponíveis nos dados estatísticos da ANP, fornecidos via Internet, nem constam com absoluto grau de certeza nas informações do Balanço Energético Nacional, elaborado pelo Ministério de Minas e Energia.

2.2 – Produção de gasolina e diesel

A produção total de derivados de petróleo no Brasil, no ano de 2002, foi de cerca de noventa e oito milhões e seiscentos mil metros cúbicos. Desse total, a produção de óleo diesel correspondeu a 34,3% e a produção de gasolina A (isto é, gasolina automotiva antes da adição de álcool anidro) correspondeu a 20% do total de derivados de petróleo produzidos, entre energéticos e não-energéticos.

A tabela abaixo ilustra o que se acaba de afirmar.

TABELA 11

Produção de derivados de petróleo, por tipo de unidade produtora – 2002					
Derivados de petróleo	Produção (mil m ³)				
	Refinarias	Centrais petroquímicas	UPGNs	Unidade de industrialização de xisto	Total
Total	95.729	700	1.968	173	98.569
Energéticos	80.703	700	1.968	160	83.531
Gasolina A	18.769	638	-	-	19.407
Gasolina de aviação	71	-	-	-	71
GLP ¹	7.047	62	1.968	16	9.093
Óleo combustível ²	16.360	-	-	127	16.487
Óleo combustível de refinaria ³	1.283	-	-	17	1.300
Óleo diesel⁴	33.321	-	-	-	33.321
QAV	3.625	-	-	-	3.625
Querosene iluminante	227	-	-	-	227
Não-energéticos	15.026	-	-	12	15.038
Asfalto ⁵	1.664	-	-	-	1.664
Coque ⁶	1.817	-	-	-	1.817
Nafta ⁷	8.794	-	-	-	8.794
Óleo lubrificante	768	-	-	-	768
Parafina	136	-	-	-	136
Solvente	685	-	-	-	685
Outros ⁸	1.161	-	-	12	1.173

Fontes: ANP/SRP, conforme a Portaria n.º 54/01, para as centrais petroquímicas; Ipiranga, Manguinhos, Petrobrás/Abast, para as refinarias; Petrobrás/Six, para a unidade de industrialização de xisto; Petrobrás/Unidade de Negócios Gás Natural, para as UPGNs.

Notas: 1. Na produção das refinarias estão incluídos os efluentes petroquímicos enviados para mistura aos derivados de petróleo. 2. Não inclui as produções de gás combustível das refinarias e da unidade de industrialização de xisto. 3. O C₅⁺ produzido nas UPGNs de Catu, Candeias, REDUC I e REDUC II é incorporado à produção de derivados da RLAM e da REDUC.

¹Refere-se à mistura propano-butano, para usos doméstico e industrial. ² Não inclui o óleo combustível de refinaria (vide nota 3). Inclui componentes destinados à produção de óleo combustível marítimo em alguns terminais aquaviários. ³ Produzido exclusivamente para consumo próprio das refinarias da Petrobrás. ⁴Inclui componentes destinados à produção de óleo combustível marítimo em alguns terminais aquaviários. ⁵Inclui o C₅⁺ produzido na UPGN de LUBNOR. ⁶Inclui coque comercializado para uso energético. ⁷Inclui a nafta produzida a partir da industrialização de xisto e enviada para a REPAR, onde é incorporada à produção de derivados da refinaria. ⁸Inclui gasóleos, GLP não-energético (propano, propeno e butano), subprodutos, produtos intermediários e outros derivados não-energéticos.

2.3 – Importação e exportação de gasolina e diesel

Tais atividades, constantes do monopólio estatal do petróleo, eram, até bem pouco tempo atrás, exercidas exclusivamente pela Petrobrás.

Com a permissão para o ingresso de outras companhias, além da estatal petrolífera brasileira, no exercício das diversas atividades da indústria do petróleo, foi editada nova regulamentação sobre a matéria, buscando a abertura do mercado e o aumento da competitividade no mercado nacional de combustíveis.

Apesar dessa nova situação legal, e de já ter a ANP concedido autorização para noventa e oito empresas nesse ramo, apenas dezessete delas entraram efetivamente em operação, continuando, então, a Petrobrás a ser o

grande agente no que concerne à importação e exportação de petróleo e seus derivados no Brasil.

As tabelas a seguir mostram o comportamento das importações e exportações de petróleo no país nos últimos dez anos.

No que diz respeito às importações de derivados, foram elas em 2002 7,7% inferiores, em volume, e 15,7%, em valor, ao total importado em 2001. Óleo diesel (38%) e gás liquêfeito de petróleo, ou GLP (19,9%), dentre os energéticos, e nafta (19,3%), entre os não-energéticos, foram os derivados importados em maior quantidade.

Já as exportações, em 2002, foram 2,3%, em volume, e 1,3%, em valor, inferiores aos valores de 2001. Os principais produtos exportados, foram, em volume, óleo combustível (37%), combustível para embarcações, ou *bunker fuel* (29,2%) e gasolina A (25,6%).

TABELA 12

Importação de derivados de petróleo energéticos e não-energéticos – 1993-2002										
Derivados de petróleo	Importação (mil m ³)									
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total	16.366,8	13.334,2	14.860,1	16.117,8	17.380,4	17.554,7	18.857,5	18.293,0	18.220,4	16.812,0
Energéticos	13.014,9	9.316,6	10.477,7	12.375,7	12.287,5	12.357,5	12.521,8	11.968,0	11.628,2	10.960,2
Gasolina A	-	30,0	914,3	946,0	391,6	64,9	224,5	60,7	0,0	164,1
Gasolina de aviação	-	-	-	5,0	-	5,7	0,1	-	-	-
GLP ¹	3.056,0	3.120,1	4.236,1	4.451,9	4.665,5	5.025,0	5.118,2	5.096,8	3.847,3	3.352,5
Óleo combustível	5.112,7	2.489,4	434,7	1.244,5	470,9	57,9	222,2	106,7	13,3	59,2
Óleo diesel	4.387,0	3.257,3	4.249,7	4.906,0	5.892,2	6.207,1	5.830,0	5.801,0	6.585,3	6.388,7
QAV	459,2	419,7	640,0	687,3	861,6	996,9	1.126,7	902,8	1.182,3	995,6
Querosene iluminante	-	-	2,8	7,0	5,7	-	-	-	-	-
Outros	-	-	-	128,0	-	-	-	-	-	-
Não-energéticos	3.351,9	4.017,7	4.382,4	3.742,1	5.092,9	5.197,2	6.335,6	6.325,0	6.592,2	5.851,9
Asfalto	-	-	-	1,0	-	-	0,6	1,4	0,9	0,9
Coque	-	-	-	1.957,2	2.222,8	2.826,5	2.171,3
Nafta	2.800,4	3.375,1	3.558,8	3.405,1	4.856,5	4.981,5	3.657,7	3.805,2	3.307,6	3.249,8
Óleo lubrificante	49,9	57,9	204,4	87,0	137,0	97,3	110,5	151,9	213,8	245,2
Parafina	-	-	12,0	-	13,6	7,3	6,2	9,9	35,5	19,9
Solvente	5,0	7,0	29,0	55,0	13,9	16,1	239,2	130,1	202,8	159,4
Outros ²	496,6	577,6	578,1	194,0	71,9	95,0	364,3	3,7	5,1	5,4

Fontes: MDIC/SECEX, a partir de 1999; Petrobrás/Serplan, para os anos anteriores.

¹Inclui propano e butano. ²Até 1995, inclui coque e outros produtos de menor importância. A partir de 1996, inclui produtos de menor importância.

TABELA 13

Exportação de derivados de petróleo energéticos e não-energéticos – 1993-2002										
Derivados de petróleo	Exportação (mil m ³)									
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total	7.626,75	7.215,00	4.151,22	3.763,12	4.214,80	6.537,69	7.641,11	7.876,58	13.573,65	13.265,82
Energéticos	7.383,23	6.755,69	3.726,50	3.429,80	3.756,00	6.167,70	6.738,98	6.989,66	12.911,34	12.386,77
Combustíveis para navios (<i>bunker</i>) ¹	1.084,40	1.277,35	1.224,40	1.404,03	1.784,90	2.389,40	2.728,00	3.091,00	3.486,00	3.868,82
Gasolina A	3.856,61	2.967,64	1.003,98	588,95	632,03	1.606,31	1.529,61	2.020,89	2.965,29	3.389,59

Gasolina de aviação	19,05	34,27	34,77	15,14	28,73	15,30	37,13	21,42	20,84	17,75
GLP ²	10,91	-	-	-	5,89	-	4,56	9,87	8,06	175,10
Óleo combustível	1.736,28	1.758,86	923,07	1.148,64	1.104,57	2.156,18	2.376,54	1.782,50	6.333,60	4.914,97
Óleo diesel	591,19	627,25	504,46	256,03	188,96	0,52	61,39	60,63	73,46	16,35
QAV	24,38	52,12	31,80	17,02	3,93	-	1,75	3,35	24,09	4,19
Querosene iluminante	60,40	38,20	4,03	-	6,98	-	-	-	-	-
Não-energéticos	243,52	459,31	424,72	333,32	458,80	370,00	902,13	886,93	662,31	879,05
Asfalto	38,41	37,41	17,93	7,66	8,86	3,04	24,45	22,55	14,61	17,63
Nafta	-	-	-	-	-	4,97	4,84	0,00	-	49,58
Óleo e graxa lubrificante	104,90	92,70	65,19	55,94	28,10	17,70	36,11	84,92	58,36	85,71
Parafina	33,88	49,20	18,25	12,61	6,10	6,13	7,60	39,37	8,24	24,95
Solvente	6,02	3,94	-	7,07	4,76	2,08	704,43	534,61	419,14	416,39
Outros ³	60,31	276,06	323,35	250,03	410,98	336,08	124,71	205,48	161,96	284,79

Fontes: MDIC/SECEX, a partir de 1999 e Petrobrás/Serplan, para os anos anteriores, exceto para os combustíveis para navios (*bunker*). Para os combustíveis para navios (*bunker*), Petrobrás/Abast, a partir de 1999 e Petrobrás/Serplan, para os anos anteriores.

¹Inclui óleo combustível e óleo diesel usados pelos navios em trânsito. ²Inclui propano e butano. ³Inclui coque e outros produtos de menor importância.

2.4 – Comercialização no mercado interno

No ano de 2002, foram vendidos, em todo o país, mais de oitenta e quatro milhões de metros cúbicos dos principais derivados de petróleo, fazendo com que o setor representasse aproximadamente um por cento do Produto Interno Bruto (PIB).

A tabela a seguir mostra a evolução dos volumes de vendas, pelas distribuidoras, dos principais derivados de petróleo, entre os anos de 1993 e 2002.

TABELA 14

Vendas nacionais, pelas distribuidoras, dos principais derivados de petróleo - 1993-2002										
Derivados de petróleo	Vendas nacionais pelas distribuidoras (mil m ³)									
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total	61.910	64.826	69.957	76.961	80.911	86.012	86.307	85.023	85.133	84.020
Gasolina C	13.099	14.602	17.441	20.569	22.059	23.758	23.674	22.586	22.130	22.365
Gasolina de aviação	62	65	63	67	76	81	76	76	71	55
GLP	9.725	9.950	10.465	11.165	11.550	11.964	12.461	12.751	12.676	12.108
Óleo combustível	9.143	9.304	9.673	10.836	10.622	10.769	10.714	10.079	9.052	7.656
Óleo diesel	26.539	27.539	28.444	30.155	31.999	34.350	34.717	35.181	37.077	37.616
QAV	3.117	3.179	3.703	4.024	4.497	4.997	4.566	4.207	3.925	4.022
Querosene iluminante ¹	226	187	169	144	108	93	100	144	201	198

Fonte: ANP/SAB, conforme a Portaria CNP n.º 221/81.

Nota: Inclui o consumo próprio das companhias distribuidoras.

¹Inclui querosene iluminante vendido para outros fins.

2.5 – Regulação e fiscalização

A Lei n.º 9.478, de 6 de agosto de 1997, (a chamada Lei do Petróleo) incumbiu a Agência Nacional do Petróleo – ANP de regular e autorizar as atividades relacionadas com o abastecimento nacional de combustíveis.

Nesse sentido, a ANP regulou o exercício da atividade de distribuição de combustíveis por meio da Portaria ANP nº 202, de 30 de dezembro de 1999. O referido ato dispõe que o pedido de autorização deverá ser instruído, entre outros, com a comprovação de regularidade perante o Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF.

Estabelece, ainda, que a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras que tiver interesse na obtenção da autorização de distribuidor de combustíveis deverá atender aos seguintes requisitos:

- ? Possuir capital social integralizado de, no mínimo, R\$ 1.000.000,00 (um milhão de Reais);
- ? Comprovar capacidade financeira correspondente ao montante de recursos necessários à cobertura das operações de compra e venda de produtos, inclusive os tributos envolvidos;
- ? Possuir base própria de armazenamento e distribuição de combustíveis, aprovada pela ANP, com capacidade mínima de armazenamento de 750 m³.

No que tange à aquisição de combustíveis pelas distribuidoras, a regulamentação contempla as seguintes possibilidades: celebração de contrato com produtores, estabelecimento de quotas para os agentes que não desejarem celebrar tais contratos ou a importação, a qual se sujeita a anuência prévia da Agência.

Com o intuito de obter maior controle do mercado, o fornecimento de solventes passíveis de uso como combustíveis foi condicionado à anuência prévia da Agência pela Portaria ANP nº 63, de 8 de abril de 1999. O referido ato determina que as quotas devem ser compatíveis com o histórico de vendas e com a comprovação de compromissos futuros. Adicionalmente, a importação de solventes foi sujeitada a anuência prévia da ANP pela Portaria ANP nº 171, de 21 de outubro de 1999.

Ainda com esse objetivo, a Portaria ANP nº 274, de 1 de novembro de 2001, estabeleceu a obrigatoriedade de adição de marcador aos produtos de marcação obrigatória, entre os quais releva notar os solventes.

Outro dispositivo de suma importância da Lei do Petróleo definiu período de transição até 31 de dezembro de 2001 (redação dada pela Lei

nº 9.990, de 21 de julho de 2000) durante o qual os preços dos derivados básicos de petróleo praticados pela Petrobrás poderiam considerar os encargos resultantes de subsídios incidentes sobre as atividades por ela desenvolvidas, isto é, ficavam mantidas as Contas Petróleo, Derivados e Álcool.

Dito de outra maneira, o cumprimento desse dispositivo legal exigia a adoção das seguintes medidas até o final do mencionado período de transição: extinção da maior parte desses subsídios, definição de fonte de recursos para os subsídios remanescentes e alteração da tributação dos combustíveis ou combinação das anteriores.

Nesse sentido, promoveu-se a gradual eliminação dos subsídios aos fretes e aos preços de derivados de petróleo (liberação total desses preços em janeiro de 2002) e álcool. Aprovou-se, também, a Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001, que permitiu a incidência de Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível.

O referido tributo foi instituído pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001. Este ato estabeleceu como contribuintes da Cide o produtor, o formulador e o importador dos combustíveis. Também definiu que os recursos arrecadados com a referida contribuição teriam a seguinte destinação, na forma da lei orçamentária:

“Art. 1º
§1º.....
I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;
II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e
III - financiamento de programas de infra-estrutura de transportes. (...).”

Entre as ações voltadas à introdução de maior grau de competição no mercado, a importação de derivados de petróleo é, claramente, uma das mais importantes. Nesse sentido, a Agência regulamentou a importação de alguns derivados de petróleo que não recebiam subsídio na refinaria (valor da Parcela de Preços Específica – PPE unitária nula ou negativa) ainda em 1999.

A regulamentação da importação de gasolina e óleo diesel (grandes arrecadadores de PPE), contudo, dependia da criação de tributo que a neutralidade tributária entre os produtos nacionais e importados, o que somente materializou-se em janeiro de 2002, com o início da cobrança da Cide.

No que respeita o bom funcionamento do mercado, cumpre registrar que a Lei do Petróleo incumbiu a ANP da fiscalização do exercício das atividades relativas à indústria do petróleo e das atividades relacionadas com o abastecimento nacional de combustíveis, diretamente ou mediante convênios com outros órgãos da União, Estados, Distrito Federal ou Municípios.

O arcabouço legal que trata dessa matéria veio a ser complementado com a edição da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, que definiu ilícitos e sanções administrativas pelo seu descumprimento.

É relevante notar que a atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos encontra-se regulada pela Portaria ANP nº 116, de 5 de julho de 2000. O mencionado estabelece que o revendedor varejista somente pode adquirir combustível automotivo de distribuidora autorizada pela ANP. Ademais, veda a alienação, empréstimo ou permuta de combustível automotivo com outro revendedor varejista.

Grande parte da regulamentação da atividade consta de portarias e outros atos administrativos o que facilita o trabalho dos advogados na discussão do conteúdo destes atos. Seria importante “consolidar” estes atos em leis ordinárias, visando atender ao princípio da legalidade e dando maior consistência ao poder regulador da ANP.

2.6 – Estrutura de preços

Breve histórico

Até o começo de 1990, os preços dos combustíveis eram totalmente controlados pelo governo. Em julho deste ano, contudo, deu-se início a processo de desregulamentação de tais preços por meio do estabelecimento de preços máximos nos postos revendedores. Em outras palavras, passou-se a admitir a concessão de descontos.

No ano seguinte, foi iniciado o processo de redução de subsídios aos fretes de tais produtos, que foi seguido, em abril/1996, pela liberação parcial dos preços de gasolina e álcool hidratado nos postos revendedores, concluída em fevereiro/99. Ainda em 1996, o governo pôs em marcha a liberação dos preços de gás liquefeito de petróleo – GLP e dispensou de controle as margens de distribuição e de revenda, bem como os fretes de óleo diesel e de GLP.

A etapa subsequente ficou marcada pela limitação da interferência direta do governo nessa matéria ao controle de preços dos principais derivados de petróleo nas unidades produtoras e ao tabelamento dos preços de óleo diesel e GLP ao consumidor. No caso do primeiro produto, o controle tem abrangência nacional, enquanto que no do segundo, restringe-se à Região Norte, Nordeste e Centro/Oeste. Com relação ao álcool etílico combustível, anidro e hidratado, cumpre notar que não existe qualquer controle de preços desde 1999.

Presentemente, não há controle de preços em toda a cadeia de produção e comercialização de combustíveis derivados de petróleo, aí compreendidas as etapas do refino, distribuição e revenda ao consumidor. A orientação legal no sentido de eliminar a interferência direta do Governo no estabelecimento de preços levou a Agência Nacional do Petróleo – ANP a criar, em 2000, sistema de monitoramento de preços e de margens de comercialização de combustíveis de alcance nacional.

Estrutura de preços de gasolina e óleo diesel

Gasolina

Preliminarmente, há que se registrar que o se comercializa nos postos revendedores no Brasil não é gasolina pura, mas sim uma mistura de gasolina e álcool anidro, a dita gasolina tipo “C” (75 % de gasolina tipo “A” e 25 % de álcool anidro – percentual de mistura variável conforme estabelecido pelo Ministério da Agricultura).). O preço da gasolina tipo “A”, por seu turno, é estabelecido pelos produtores (Petrobrás, refinarias particulares, centrais petroquímicas) e importadores

A estrutura apresentada a seguir considera valores estimados para as margens de distribuição e de revenda, bem como para os fretes.

Estrutura de preços da gasolina no Município de São Paulo (SP) – 3/9/2003

	Valor (R\$/l)	% do preço
1. Preço de faturamento de gasolina “A” na refinaria sem tributo	0,7004	
2. Cide bruta	0,5411	
3. Crédito PIS/Pasep e Cofins	0,2611	
4. Cide líquida	0,2800	
5. ICMS refino	0,4138	
6. Substituição tributária ICMS	0,2867	
7. Preço de faturamento de gasolina “A” na refinaria com tributos	1,9421	
8. Preço de álcool anidro	0,7543	
9. Frete de coleta de álcool anidro	0,0140	
10. Preço total de álcool anidro	0,7683	
11. Custo de gasolina “C” (75 % gasolina “A” e 25 % de álcool anidro) para as	1,6486	86,6%
12. Margem bruta de distribuição (*)	0,0500	2,6%
13. Preço de faturamento de gasolina “C” da distribuidora	1,6986	89,3%
14. Frete da base para o posto revendedor (*)	0,0073	0,4%
15. Margem bruta de revenda (*)	0,2000	10,5 %
16. Preço-bomba	1,903	

(*) valores estimados

A análise desses dados revela que a carga tributária na gasolina tipo “C” alcança R\$ 0,9312/l, o que corresponde a 48,9% do preço-bomba desse produto. Desse total, o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Sobre a Circulação de Mercadorias – ICMS responde por R\$ 0,5254/l, isto é, 56,4 % da carga tributária. A alíquota modal desse tributo no país é de 25 %, enquanto que o valor máximo é de 31 %, no Estado do Rio de Janeiro, e o mínimo, de 20 %, no Estado de Roraima.

Neste ponto, cabe assinalar que é da elevada tributação que tem se nutrido a máfia dos combustíveis para obter lucros fáceis. Isso ocorre devido à deficiência de fiscalização do aparelho estatal. Há, contudo, outros fatores que concorrem para essa prática delituosa, tais como: a complexidade da legislação relativa ao ICMS e a obtenção de liminares isentando as distribuidoras do pagamento da Cide ou eliminando a substituição tributária do ICMS dessas empresas pelos refinadores.

Óleo Diesel

Da mesma forma que o preço da gasolina, o preço de óleo diesel é estabelecido . pelos produtores (Petrobrás, refinarias particulares, centrais petroquímicas) e importadores (parametrização com o mercado internacional).. O óleo diesel tem um tratamento tributário favorecido com relação à gasolina em virtude de o preço daquele derivado de petróleo ter repercussão nas tarifas de transporte urbano e nos fretes de cargas. A estrutura de preço do óleo diesel é mostrada a seguir.

TABELA 16

Estrutura de preços do óleo diesel no Município de São Paulo (SP) – 3/9/2003

	Valor (R\$/l)	% do preço
1. Preço de faturamento de óleo diesel na refinaria sem tributo		
2. Cide bruta	0,2180	15,5
3. Crédito PIS/Pasep e Cofins	0,1480	
4. Cide líquida	0,0700	5,0%
5. ICMS refino	0,1324	9,4%
6. Substituição tributária ICMS	0,0428	3,0%
7. Preço de faturamento de óleo diesel na refinaria com tributos	1,1463	81,6%
8. Margem bruta de distribuição (*)	0,0400	2,8%
9. Preço de faturamento de óleo diesel da distribuidora	1,1863	84,5%
10. Frete da base para o posto revendedor (*)	0,0073	0,5%
11. Margem bruta de revenda (*)	0,2100	15,0%
12. Preço-bomba	1,404	

(*) valores estimados

Verifica-se, portanto, que a carga tributária no óleo Diesel no Estado de São Paulo monta a R\$ 0,3932/l, o que corresponde a 28,0 % do preço-bomba desse produto. A participação do ICMS nesse total é de R\$ 0,1752/l, isto é, 44,6 % da carga tributária. A alíquota modal desse tributo é de 12 %. Há, contudo, grande dispersão nas alíquotas. O valor máximo é de 25 % no Estado do Ceará e o mínimo é de 12 % em várias unidades da federação.

2.7 - Aspectos tributários

Em cumprimento aos preceitos do art. 155, § 3º, da Constituição Federal, podem incidir sobre a produção e comercialização dos derivados de petróleo apenas o Imposto sobre Importações, o Imposto sobre Exportações e o ICMS. Entretanto, por não se tratarem de impostos, mas sim de tributos, incidem também sobre esses produtos as contribuições para o PIS/Pasep,

a Cofins e a CPMF. Os tributos mencionados pertencem à competência tributária da União, exceto o ICMS, que pertence à competência tributária dos Estados e do Distrito Federal.

Atualmente, a alíquota do Imposto sobre Importações aplicada à gasolina e ao óleo diesel corresponde a 0%, segundo consta da Tabela Externa Comum aplicada ao Brasil, atualizada pela Resolução Camex n.º 42, publicada no DOU em 29.12.2001, republicada em 9.1.2002.

Em decorrência da atual orientação da política tributária mundial, a exportação produtos brasileiros, ou nacionalizados, está livre do Imposto sobre Exportações.

As principais características do ICMS constam do §2º do art. 155 da Constituição Federal.

O ICMS constitui um “tributo não-cumulativo, compensando-se o que for devido em cada operação relativa à circulação de mercadorias ou prestação de serviços com o montante cobrado nas anteriores pelo mesmo Estado ou outro Estado ou pelo Distrito Federal” (inciso I).

As alíquotas do ICMS, além de poderem diferir conforme o Estado, podem “ser seletivas, em função da essencialidade das mercadorias e dos serviços” (inciso III).

A base de cálculo do ICMS é o preço das mercadorias ou serviços, incluído o próprio ICMS – cálculo por dentro. Com o intuito de reduzir a sonegação e facilitar a fiscalização, a Lei Complementar n.º 87, de 1997, introduziu o regime de substituição tributária. Desse modo, as refinarias produtoras ou os importadores de gasolina e óleo diesel funcionam como substitutos tributários de toda a cadeia de comercialização, isto é, recolhem e retêm o imposto relativo às operações subsequentes.

Sobre operações que destinem a outros Estados ou ao Distrito Federal gasolina e óleo diesel, não incide ICMS (inciso X, alínea *b*). De acordo com o entendimento do Supremo Tribunal Federal, essa imunidade tem por objetivo garantir a integralidade do produto arrecadado com o ICMS ao Estado consumidor dessas mercadorias. Nas operações interestaduais, o Estado onde se localiza o estabelecimento “vendedor” é responsável pelo recolhimento do ICMS

para, posteriormente, repassar o produto arrecadado ao Estado onde se localiza o estabelecimento “comprador”.

Nas operações internas, compete a cada Estado e ao Distrito Federal estabelecer as alíquotas do ICMS, facultando-se ao Senado fixar os seus percentuais mínimos e máximos (inciso V, alíneas *a* e *b*).

Cumpra lembrar que isenções, incentivos e benefícios fiscais só podem ser concedidos e revogados, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, materializada em convênio intergovernamental (inciso XII, alínea *g*). Assim, em virtude do perfil nacional do ICMS, evita-se a “guerra fiscal”.

Em relação às contribuições para o PIS/Pasep e a Cofins, nos termos da Lei n.º 9.718, de 1998, alterada pela Lei n.º 9.990, de 2000, o recolhimento cabe unicamente às refinarias produtoras ou aos importadores de gasolina e óleo diesel. Incidem, respectivamente, alíquotas de 2,70% e 12,45% sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolinas, exceto gasolina de aviação, e de 2,23% e 10,29% sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel. Ressalte-se que a Lei n.º 9.990, de 2000, desonerou do recolhimento do PIS/Pasep e Cofins, e, conseqüentemente, da substituição tributária antes verificada, as demais etapas da comercialização da gasolina e óleo diesel. Assim, para evitar uma perda substancial de arrecadação, nessa mesma Lei, o Governo Federal elevou as alíquotas dos tributos em análise.

A CIDE – instituída pela Lei n.º 10.336, de 2001 – aplica-se à importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível. Tem como contribuinte o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, desses produtos. Incide uma alíquota específica máxima de R\$ 860,00 por m³ sobre a gasolina e de R\$ 360,00 por m³ sobre o diesel. Dos valores pagos a título de CIDE sobre as gasolinas e o diesel poderão ser descontados os valores recolhidos a título de PIS/Pasep e Cofins, até o limite de, respectivamente, R\$ 49,90 e R\$ 230,10 por m³, no caso das gasolinas, e R\$ 30,30 e R\$ 139,70 por m³, no caso do diesel.

A CPMF, instituída pela Lei n.º 9.311, de 1996, grava, com uma alíquota de 0,38%, as movimentações financeiras. Incide, portanto, sobre as movimentações financeiras decorrentes do processo produtivo e comercial dos derivados de petróleo.

3 – Produção e comercialização de álcool

Da mesma forma que se fez para o setor petrolífero, buscaremos, aqui, traçar um breve panorama do setor sucroalcooleiro do país, de modo a melhor entender a problemática do uso do álcool como combustível automotivo no Brasil.

3.1 – Modelo setorial

Apesar de já utilizado como combustível no Brasil desde a década de 1930, o álcool jamais chegou a ter participação significativa na matriz energética brasileira, até meados da década de 1970, quando então, para atender a contingências do momento, foi criado o Programa Nacional do Álcool (Proálcool).

O Proálcool teve início como um programa emergencial de substituição de combustíveis, em função do primeiro *choque do petróleo*, em 1973. Nessa época, o Brasil, que importava cerca de setenta e cinco por cento do petróleo que consumia, a um custo de aproximadamente seiscentos milhões de dólares, viu suas despesas com essas importações elevarem-se, repentinamente, para dois bilhões de dólares, causando um sério abalo em sua balança comercial.

Como meta inicial, o programa previa a mistura de vinte por cento de etanol à gasolina – a exemplo do que já havia sido feito no país durante a Segunda Guerra Mundial –, como forma de reduzir os gastos com a importação de petróleo e, concomitantemente, diminuir a dependência energética externa brasileira. Posteriormente, essa meta foi ampliada; agora, o álcool deveria substituir a gasolina como combustível automotivo.

De início, os principais problemas a serem enfrentados eram como produzir o álcool etílico em larga escala e como fazer os automóveis funcionarem com esse novo combustível, já que não havia tecnologia disponível, nem tempo, nem recursos para investir maciçamente em pesquisas.

Para produzir os grandes volumes de álcool necessários à implementação do programa, resolveu-se usar as usinas de açúcar e álcool já existentes no país; porém, como o açúcar era um item importante na pauta nacional de exportações, foi criado um sistema de incentivos à produção de

açúcar e de álcool, com subsídios para a plantação de cana-de-açúcar e para a construção de novas destilarias e expansão das já existentes.

Quanto aos automóveis movidos a álcool, até o ano de 1978, apenas a frota de carros do serviço público federal utilizava esse combustível; os motores sofriam com o problema de corrosão provocada pelo álcool e apresentavam baixo rendimento, alto consumo e dificuldades de partida em regiões de clima mais frio. Entretanto, a partir de pesquisas realizadas ou financiadas pelo Ministério de Indústria e Comércio, tais problemas começaram a ser superados.

Além disso, passou-se também a incentivar a transformação de grandes frotas automobilísticas de uso urbano, como os táxis, e deu-se um tal subsídio ao preço de venda do álcool que esse combustível chegou a custar, para o consumidor final, menos de sessenta por cento do preço da gasolina. Ademais, como incentivo adicional ao consumo de álcool, as bombas de álcool nos postos revendedores de combustíveis podiam funcionar durante toda a semana, enquanto que a gasolina somente podia ser vendida de segunda a sexta-feira, daí resultando que apenas os carros a álcool tinham autonomia para a realização de viagens durante os fins de semana.

Assim, com a existência de tantas vantagens, além da melhoria tecnológica dos motores, que passaram a alcançar melhores rendimentos, e com a redução ou a eliminação dos efeitos corrosivos do combustível, a frota nacional de carros a álcool cresceu significativa e rapidamente, sendo que, em meados da década de 1980, a produção de automóveis movidos a álcool chegou a superar noventa e cinco por cento do total de unidades produzidas no país.

Contudo, esse panorama começou a mudar a partir de 1986, com a drástica queda dos preços do petróleo nos mercados internacionais. Com a enorme diferença de preços que passou a haver entre os custos de produção dos derivados de petróleo e do álcool etílico, o governo não mais pôde sustentar a política de subsídios adotada até então e passou, gradualmente, a reduzir as diferenças de preços entre o álcool e a gasolina.

Um outro sério golpe viria com a introdução dos chamados *carros populares*, com motores de capacidade igual a um litro. Para resistir às altas taxas de compressão exigidas pelos motores a álcool – superiores a 10:1 – ,

seria necessária a utilização de cabeças especiais nos cilindros, o que seria incompatível com os menores custos de produção desse tipo de veículos.

Mas esse não seria o único revés que o programa do álcool viria a sofrer. Ao final da década de 1980, e no início da década de 1990, os preços do açúcar no mercado internacional vieram a sofrer uma significativa elevação. Aproveitando-se desse fato, aliado à crise que já se iniciava no setor alcooleiro, os usineiros nacionais optaram por aumentar sua produção de açúcar, visando ao mercado externo, em detrimento do abastecimento nacional de álcool.

Com isso, o país passou a viver uma séria crise de desabastecimento de álcool, que veio mesmo a provocar o caos urbano em muitas das grandes cidades brasileiras, já que, nesse momento, grande parte da frota nacional de veículos leves utilizava esse combustível.

Dessa forma, instalou-se, além da crise relativa aos aspectos econômicos do programa, uma crise de confiança no setor. Os consumidores de combustíveis, sentindo-se lesados, passaram a abandonar seus veículos a álcool, e os veículos movidos a gasolina voltaram a adquirir seu antigo prestígio.

Nesse ambiente, e com as vendas de carros populares superando os sessenta por cento da produção total de veículos leves, restou aos carros a álcool uma ínfima parcela da produção, da ordem de poucos décimos por cento do total de unidades fabricadas, resultando num rápido sucateamento da frota nacional de carros a álcool, hoje ao redor de três milhões de unidades, em sua grande maioria já bastante envelhecidas.

Algumas tentativas foram feitas para reativar a venda de carros a álcool, estimulando, assim, o consumo do álcool hidratado. Uma delas foi a aprovação da Lei nº 9.660, de 18 de junho de 1998, que criava a chamada “frota verde” de carros oficiais, obrigando que, num período de cinco anos, todos os veículos oficiais fossem movidos por combustíveis de fontes renováveis, e estabelecendo benefícios fiscais para os adquirentes de veículos alimentados com combustíveis renováveis.

Além dessa iniciativa, imitada por alguns dirigentes dos executivos estaduais e municipais, pouco ou nada se fez, e a situação do álcool pouco se alterou no país.

Recentemente, com o lançamento de alguns modelos de automóveis com sistema de alimentação bicompostível, mais conhecidos no mercado pela expressão inglesa *flex fuel*, houve algum aumento de consumo do álcool hidratado para uso automotivo, mas a situação ainda está bastante longe dos dias de êxito desse combustível, ocorridos na década de 1980.

3.2 – Produção de álcool e açúcar

Diante do quadro de incertezas quanto ao futuro do álcool, que, como já se viu, imperou durante a década passada, e após experimentar sucessivas quedas na produção de álcool a partir da safra 1997-1998, e de açúcar a partir da safra 1999-2000, esses dois derivados da cana-de-açúcar vêm mostrando um período de recuperação e crescimento da produção.

O quadro e os gráficos a seguir, obtidos de dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), mostram a evolução da produção de açúcar e álcool no Brasil, nos últimos anos.

Note-se, entretanto, que o crescimento da produção do álcool etílico vem-se dando, especialmente a partir de 2000, mais às custas do aumento da produção de álcool anidro, que é adicionado à gasolina A, do que ao álcool hidratado, cujo consumo no mercado interno vem progressivamente decrescendo.

TABELA 17

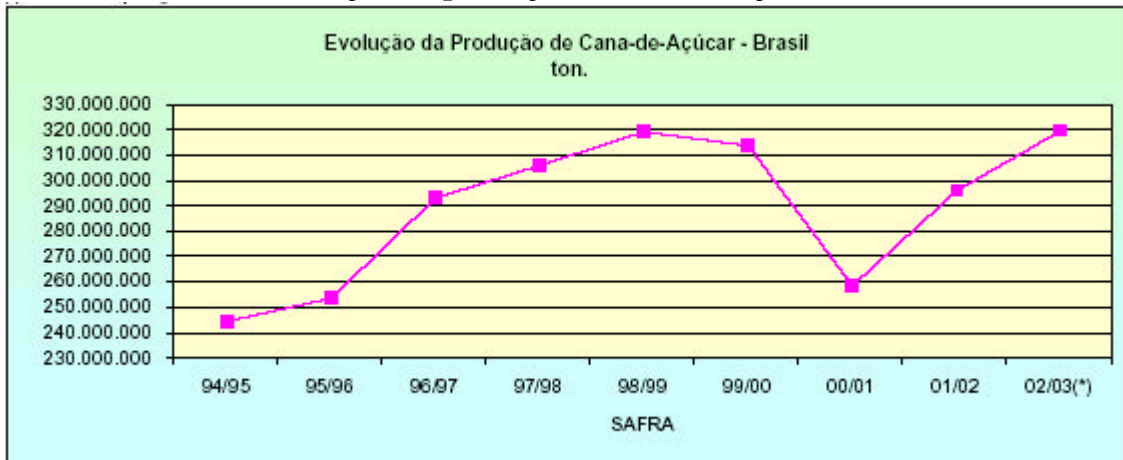
PRODUÇÃO DO SETOR SUCROALCOOLEIRO - BRASIL

SAFRA	ALCOOL ANIDRO (m ³)	ALCOOL HIDRATADO (m ³)	ALCOOL TOTAL (m ³)	AÇUCAR (ton.)	CANA-DE-AÇUCAR (ton.)
94/95	2.873.470	9.892.440	12.765.910	11.700.464	240.867.791
95/96	3.057.557	9.659.202	12.716.759	12.651.084	249.876.575
96/97	4.629.340	9.801.729	14.431.069	13.631.888	289.529.382
97/98	5.697.083	9.726.026	15.423.109	14.848.345	302.193.415
98/99	5.691.872	8.236.059	13.927.931	17.960.587	315.640.797
99/00	6.140.769	6.936.996	13.077.765	19.380.196	310.122.784
00/01	5.584.730	4.932.805	10.517.535	16.020.340	254.921.721
01/02	6.479.247	4.988.548	11.467.795	18.994.376	292.337.697
02/03(*)	7.002.497	5.474.239	12.476.736	22.363.362	315.979.386
03/04(*)	3.621.991	2.390.659	6.012.650	8.965.506	144.512.583

FONTE: DAA/SPC/MAPA

(*) Valores na posição de 01/08/2003

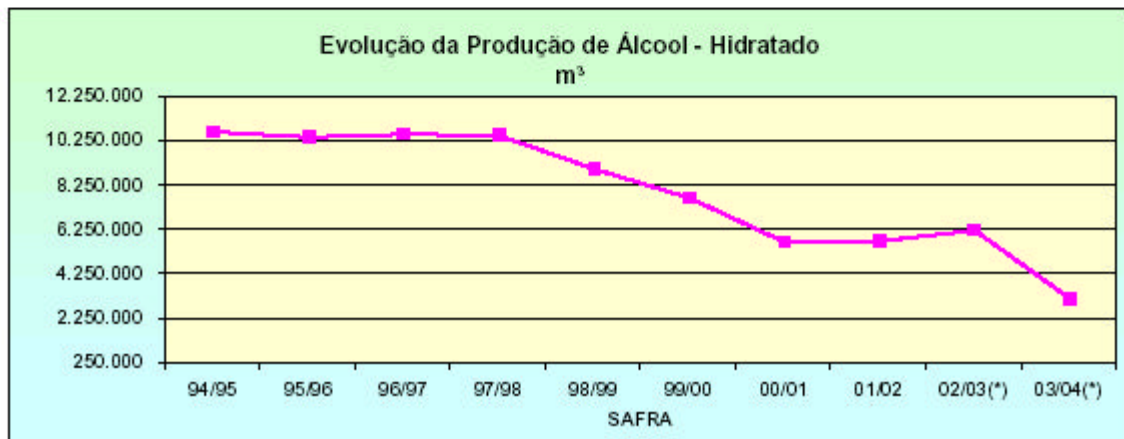
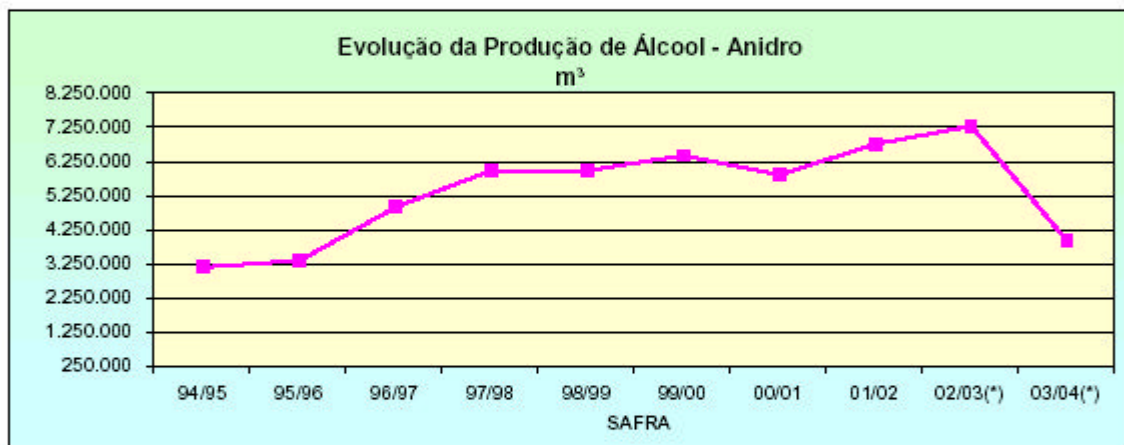
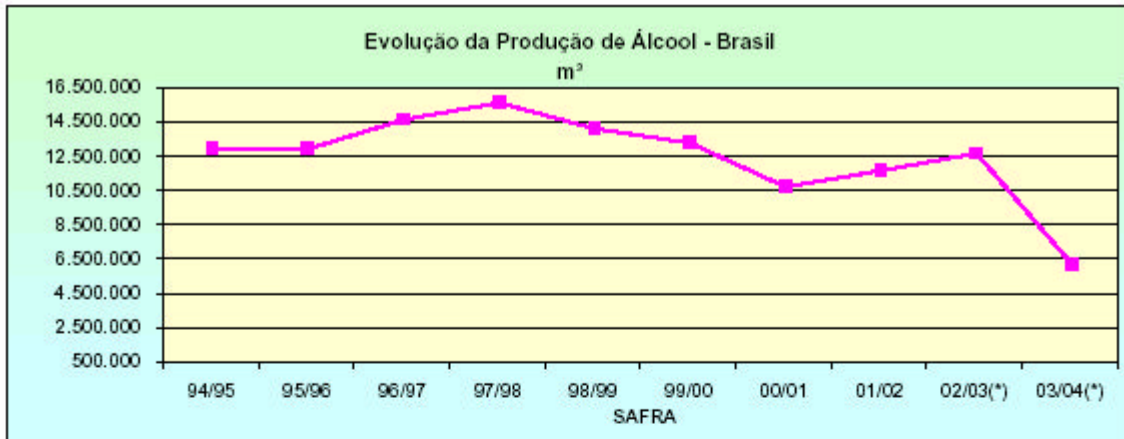
GRÁFICO 3
Evolução da produção de cana-de-açúcar no Brasil



Fonte: DAA/SPC/MAPA

(*) Valores na posição de 01/08/2003

GRÁFICO 4
Evolução da produção de álcool no Brasil



Fonte: DAA/SPC/MAPA

(*) Valores na posição de 01/08/2003

3.3 – Importação e exportação de álcool

As tabelas a seguir demonstram bem o que aconteceu com o mercado de álcool do país nas duas últimas décadas.

Na década de 1980, havia um grande consumo de álcool etílico como combustível automotivo, em especial na forma hidratada, como combustível autônomo, ficando o álcool anidro em posição secundária.

Nessa época, grandes eram a produção e o consumo internos, restando pouco para exportação e não havendo necessidade de importação do produto.

No início da década de 1990, ocorreu uma brusca mudança no mercado: em função dos atrativos preços do açúcar no mercado internacional, os produtores de cana preferiram exportar o produto, em detrimento da produção de álcool para o abastecimento do mercado interno. Isso provocou a falta do produto para uso automotivo, havendo, a partir daí, necessidade de importações para suprir as deficiências da produção interna.

Apenas a partir de 1997, com a criação do Conselho Interministerial do Açúcar e do Álcool – Cima, começou a haver um movimento no sentido da normalização do mercado interno.

Essa nova fase caracterizou-se por maior abertura no setor, com o Estado afastando-se paulatinamente de uma intervenção mais direta no mercado, especialmente no processo de tomada de decisões quanto aos volumes a serem produzidos e disponibilizados ao consumo, atendo-se mais às questões de normatização e à formação de estoques reguladores, absorvendo eventuais excessos e liberando-os nas épocas de escassez do produto.

Após um início algo tumultuado, passaram a ser feitas aquisições, através da Petrobrás, de volumes elevados de álcool etílico para a composição de estoques de regularização de oferta do produto.

Atualmente, a situação do abastecimento do mercado nacional de álcool etílico está regularizada e ocorrem exportações de pequenos volumes de álcool, buscando garantir oportunidades de mercado em países, especialmente do continente asiático (como Japão e China), que começam a introduzir, em seus mercados domésticos, o uso de combustíveis automotivos

reformulados com a adição de álcool etílico, a fim de reduzir as emissões de poluentes atmosféricos.

TABELA 18

EVOLUÇÃO DAS IMPORTAÇÕES DE ENERGIA

Unidade: 10³ tEP

IDENTIFICAÇÃO	1986	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
PETRÓLEO	30234	28882	26605	26812	25713	27967	25353	28594	29207	27973	24233	19977	20987
GÁS NATURAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	343	1895	3949
CARVÃO METALÚRGICO/VAPOR	6188	7437	7886	7622	8045	8218	8642	9417	9443	9462	9362	9317	9755
COQUE DE CARVÃO MINERAL	63	388	725	668	783	1000	1201	1160	1155	1138	779	1063	1094
URÂNIO	0	0	0	0	0	0	0	1383	8229	5312	10	607	1602
ELETRICIDADE	824	2124	2167	1922	2205	2541	2828	2925	3238	3153	3189	3390	2924
ÁLCOOL ETÍLICO (*)	0	584	542	273	722	935	1214	655	446	81	184	0	49
LENHA/CARVÃO VEGETAL	0	0	0	0	1	4	11	7	8	11	10	5	0
SUBTOTAL DERIVADOS DE PETRÓLEO	2001	2914	4154	5303	12673	10329	11689	13395	13737	14039	13582	13711	14027
ÓLEO DIESEL	694	577	1544	1914	3718	2770	3604	4161	4996	5264	4476	4919	5600
ÓLEO COMBUSTÍVEL	349	621	226	508	4837	2727	694	1631	446	55	203	82	12
GASOLINA	98	4	8	0	0	23	705	733	302	162	178	47	0
GASOLINA AUTOMOTIVA	84	0	0	0	0	23	705	729	302	157	173	47	0
GASOLINA DE AVIAÇÃO	14	4	8	0	0	0	0	4	0	5	5	0	0
GÁS LIQUEFIEDO DE PETRÓLEO	655	1405	1656	1661	1837	1875	2546	2675	2804	3020	3218	3063	2317
NAVIA	3	181	518	1091	2061	2474	2619	2501	3571	3667	2692	2788	2504
QUEROSENE	37	23	119	117	372	333	521	563	704	813	813	790	1023
OUTROS SECUND. DE PETRÓLEO	12	0	0	0	0	0	0	111	406	712	1603	1821	2315
PRODUTOS NÃO-ENERG. DE PETR.	54	99	75	11	48	103	295	287	206	185	220	154	255
TOTAL	39309	42328	42079	42600	50342	50986	50939	57536	65462	61169	51692	49965	54386

(*) Inclui metanol.

Fonte: MME/SEN – Balanço Energético Nacional 2002 – Ano base 2001

TABELA 19

EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES DE ENERGIA

Unidade: 10³ tEP

IDENTIFICAÇÃO	1986	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
PETRÓLEO	0	0	0	0	0	0	-877	-104	-130	0	-29	-862	-5820
CARVÃO VAPOR	-51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ELETRICIDADE	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0
ÁLCOOL ETÍLICO	-160	0	0	0	-84	-145	-200	-108	-87	-70	-242	-112	-126
ÁLCOOL ETÍLICO AMERICANO	-54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ÁLCOOL ETÍLICO HIDRATADO	-107	0	0	0	-84	-145	-200	-108	-87	-70	-242	-112	-126
CARVÃO GERAL	0	0	0	0	-11	-7	-6	0	-3	-6	-6	-5	0
SUBTOTAL DERIVADOS DE PETRÓLEO	-8342	-4897	-4283	-4896	-6946	-6717	-3889	-3681	-4566	-6701	-6519	-6890	-11141
ÓLEO DIESEL	-774	-216	-157	-249	-670	-797	-554	-347	-507	-458	-509	-437	-1615
ÓLEO COMBUSTÍVEL	-2174	-2442	-2280	-2325	-2534	-2577	-1735	-2105	-2347	-3790	-3742	-4181	-6694
GASOLINA AUTOMOTIVA	-2817	-1704	-1160	-1553	-2974	-2288	-774	-454	-483	-1323	-1180	-1558	-2286
GASOLINA DE AVIAÇÃO	-10	-2	-2	-3	-14	-26	-27	-11	-22	-4	-28	-17	-16
GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO	-21	-5	0	-3	-7	0	0	0	-4	-4	-3	-6	-5
NAFTA	0	0	-4	-35	0	-203	0	0	0	-4	-4	0	0
QUEROSENE	-430	-477	-551	-517	-585	-663	-709	-793	-866	-866	-822	-3	-19
QUEROSENE ILLUMINANTE	-61	0	0	0	-49	-31	-3	0	-6	-6	-6	-1	0
QUEROSENE DE AVIAÇÃO	-368	-477	-551	-517	-536	-633	-706	-793	-860	-860	-817	-2	-19
OUTRAS SECUNDÁRIAS DE PETRÓLEO	0	0	0	0	0	0	0	-96	-212	-80	-101	-167	-132
PRODUTOS NÃO-ENERG. DE PETR.	-117	-50	-118	-210	-162	-162	-90	-175	-125	-173	-131	-521	-374
TOTAL	-8554	-4897	-4284	-4897	-7042	-6869	-4772	-4194	-4787	-6778	-6797	-7988	-17087

Fonte: MME/SEN – Balanço Energético Nacional 2002 – Ano base 2001

TABELA 20

Exportações brasileiras de álcool etílico 1997-2002

Ano	Volume (m ³)
1997	146.594
1998	117.926
1999	407.220
2000	227.258
2001	345.675
2002	759.017

Fonte: MDIC/SECEX/ALICE

3.4 – Comercialização no mercado interno

Nota-se um fato bastante relevante em depoimento do Presidente da Única – União da Agroindústria Canavieira de São Paulo, Sr. Eduardo Pereira de Carvalho, ficou bastante clara a informação da existência de uma suposta sonegação fiscal do setor alcoleiro em cerca de 35% dos tributos e contribuições devidos.

Além disso, o controle da produção, através de livros de produção próprios das usinas, não configuram nenhuma exatidão sobre a real produção de álcool do País, advindo daí a possibilidade de sonegação. Isso somado aos problemas tributário, notadamente na diferenciação na forma de recolhimento entre o álcool anidro, usado para as distribuidoras misturarem a gasolina A e o álcool hidratado, são os grandes problemas decorrentes da comercialização do álcool.

Existe também utilização de volume de álcool anidro em percentual superior ao determinado na regulamentação de 25% para formulação da gasolina C para isso houve uma denúncia da revista Recap Notícias - edição nº 17- setembro de 2003, à pág. 06, onde mencionava que distribuidoras utilizavam a tolerância de mais 1% na adição de álcool anidro para aumentar os seus lucros.

Existe denúncia também da própria gasolina A estar misturada com álcool anidro. A ANP, através dos documentos de fiscalização nºs 109821 de 20/08/03 e 086382 de 07/07/03 e respectivos boletins de análise, emitidos pelo Instituto de pesquisas tecnológicas –IPT, com laudo conclusivo do Centro de Pesquisas e Análise Tecnológicas – CEPAT, autuou a Shell Brasil Ltda, comunicado à esta CPI através do ofício 047 de 08/10/03, anexado com às cópias dos autos e dos laudos, onde a motivação da autuação foi constatação da presença de produto gasolina A não conforme, por apresentar teor de álcool (AEAC) fora das especificações técnicas da ANP = 3% quando o máximo permitido é 1%.

Como já foi anteriormente comentado, a perda de confiança dos consumidores no abastecimento nacional de álcool hidratado, ocorrida no início da década de 1990, e a falta de fatos que viessem a efetiva e substancialmente provocar alterações de monta na situação do álcool hidratado como combustível automotivo fizeram com que, apesar do aumento da produção total de álcool, a partir da safra 2000-2001, acompanhado pelo do álcool anidro, adicionado à gasolina automotiva consumida no país, o álcool hidratado automotivo perdesse a importância anteriormente adquirida, o que pode ser comprovado pelo contínuo decréscimo de seu consumo, a partir de 1995, conforme se pode ver na tabela a seguir.

TABELA 21

Vendas de álcool etílico hidratado, pelas distribuidoras - 1993-2002										
Grandes Regiões e Unidades da Federação	Vendas de álcool etílico hidratado pelas distribuidoras (mil m ³)									
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total	9.476,85	9.768,53	9.962,74	9.796,75	8.019,34	6.217,87	6.074,09	4.593,53	3.445,69	3.649,61
Região Norte	249,77	240,68	229,10	218,06	170,05	127,38	96,94	96,18	60,59	56,21
Rondônia	32,40	33,20	34,15	34,70	28,06	16,77	16,34	23,62	12,35	14,54
Acre	10,46	11,05	10,02	10,49	9,06	7,86	6,10	7,15	4,77	4,43
Amazonas	53,95	51,68	45,85	41,22	31,43	21,69	19,17	16,75	13,53	12,28
Roraima	5,45	5,24	4,54	4,51	2,65	2,01	1,95	1,63	1,37	1,07
Pará	109,01	104,56	101,43	90,73	71,03	57,95	38,72	30,04	14,78	9,70
Amapá	7,97	6,76	5,72	5,12	3,56	2,52	1,94	1,52	1,23	1,30
Tocantins	30,53	28,19	27,37	31,29	24,26	18,57	12,72	15,47	12,56	12,94
Região Nordeste	1.227,99	1.224,34	1.230,21	1.225,66	978,00	735,63	597,36	444,64	298,96	250,25
Maranhão	64,10	64,79	63,21	57,29	44,69	32,88	21,12	16,75	11,47	9,67
Piauí	45,26	45,80	46,74	52,96	44,63	34,32	29,15	25,76	20,96	18,37
Ceará	175,36	177,42	174,59	175,52	146,26	114,17	89,83	70,56	49,79	41,57
Rio Grande do Norte	99,80	98,32	99,95	109,68	80,68	63,91	52,19	37,58	25,88	22,23
Paraíba	90,71	87,83	93,65	89,50	71,58	61,71	53,94	37,88	23,63	22,54
Pernambuco	274,61	285,07	292,55	293,33	242,72	170,22	149,98	99,71	57,64	49,87
Alagoas	92,12	90,86	82,01	87,93	66,68	45,48	35,64	26,19	18,91	17,94
Sergipe	57,57	55,50	56,69	59,63	51,12	43,50	33,72	28,69	21,14	17,60
Bahia	328,48	318,75	320,82	299,83	229,64	169,44	131,78	101,52	69,53	50,58
Região Sudeste	5.665,19	5.916,63	6.069,71	5.965,89	4.941,64	3.843,20	3.964,06	2.761,38	1.961,99	2.209,67
Minas Gerais	771,90	828,45	863,70	846,54	743,02	604,83	610,44	548,75	377,92	393,80
Espírito Santo	145,39	159,03	168,51	152,91	124,13	97,13	90,78	64,92	42,98	41,85
Rio de Janeiro	946,23	949,04	936,70	887,97	718,00	524,67	477,32	231,87	155,49	150,77
São Paulo	3.801,68	3.980,11	4.100,80	4.078,47	3.356,48	2.616,58	2.785,52	1.915,84	1.385,60	1.623,14
Região Sul	1.566,57	1.607,16	1.638,63	1.603,01	1.279,93	977,50	909,24	823,68	751,75	710,60
Paraná	600,95	643,96	676,82	673,67	585,20	474,02	477,38	445,21	430,83	369,91
Santa Catarina	389,82	399,37	406,97	405,23	309,45	231,18	208,94	178,17	156,64	163,14
Rio Grande do Sul	575,80	563,83	554,84	524,12	385,28	272,29	222,93	200,29	164,29	177,45
Região Centro-Oeste	767,33	779,71	795,10	784,12	649,72	534,16	506,49	467,65	372,40	422,90
Mato Grosso do Sul	128,66	128,80	123,95	120,32	93,05	75,09	72,89	69,10	58,24	64,14
Mato Grosso	113,19	116,37	114,29	109,76	81,32	61,68	48,46	61,18	43,47	82,14
Goiás	242,67	248,25	268,29	276,37	239,57	201,47	214,68	190,31	152,38	168,94
Distrito Federal	282,80	286,29	288,57	277,67	235,78	195,92	170,46	147,06	118,31	107,64

Fonte: ANP/SAB, conforme a Portaria CNP n.º 221/81

Nota: Inclui o consumo próprio das companhias distribuidoras.

3.5 – Regulação e fiscalização

Em adição aos aspectos já relatados no capítulo referente aos derivados de petróleo, releva notar que os preços de álcool anidro e de álcool hidratado foram liberados em março de 1997 e fevereiro de 1999, respectivamente.

Outra particularidade do setor de álcool diz respeito à vedação de os postos revendedores adquirirem esse combustível diretamente do estabelecimento produtor (Portaria ANP n.º 116, de 2000). De resto, aplicam-se à distribuição e revenda de álcool combustível todas as normas relativas à comercialização de derivados de petróleo.

O que se tem observado, entretanto, é que não há controle suficiente sobre a prática da venda direta de álcool diretamente das usinas aos postos revendedores, ensejando a sonegação de tributos, tanto federais como estaduais. A grande quantidade de postos e de usinas de diversos portes, torna a vedação desta prática totalmente ineficaz, havendo uma sensação de impunidade com relação a este delito. A ineficácia social desta norma jurídica leva a necessidade de buscar-se uma alternativa: ou se muda a forma de tributação ou se faz um investimento bastante significativo na fiscalização desta prática. A experiência com os revendedores/distribuidores de bebidas já demonstrou que a melhor solução é deslocar a tributação para contribuintes de maior porte e de menor quantidade, facilitando/possibilitando a fiscalização. Se faz necessário deixar de tributar o álcool, pelo menos enquanto insumo, deslocando a tributação para o produto final (gasolina C, por exemplo) e criando sistemas de marcação química e física (coloração) para o álcool, quando este for produto final. Acrescente-se a isso a implantação de medidores de vazão tanto nos postos como nas usinas de álcool. Também se faz necessário criar tipo penal específico para o desvio do álcool, quando este for vendido diretamente aos postos, tendo como pena acessória a perda do veículo transportador e interdição do estabelecimento adquirente.

É necessário também verificar usinas que podem ser proprietárias de distribuidoras de combustíveis, como exemplo a Cosan, onde existe a Cosan Distribuidora de combustíveis Ltda, reg. ANP nº 0547, CNPJ 02041195/0001-43.

3.6 – Estrutura de preços

Álcool hidratado

Como já visto anteriormente, os preços ao produtor de álcool encontram-se liberados já há alguns anos. Em alguns Estados (São Paulo e Paraná, por exemplo) vêm sendo estabelecidos de acordo com regras baixadas por conselhos que contam com a participação de fornecedores de cana-de-açúcar, usinas e destilarias, os chamados CONSECANA. Esses órgãos colegiados definem a participação da cana-de-açúcar no custo de produção de açúcar e de álcool. Dito de outra maneira, o preço da cana corresponde a uma parcela da receita total com a venda de açúcar e de álcool, no mercado interno e externo.

Assim, nessas unidades da federação, um aumento das cotações de açúcar no mercado internacional implica aumento do preço da cana e, por conseguinte, incremento do custo do álcool.

A estrutura de preço de álcool hidratado no município de São Paulo – SP é mostrada a seguir.

TABELA 22

Estrutura de preços do álcool hidratado no Município de São Paulo (SP) – 3/9/2003

	Valor (R\$/l)	% do preço
1. Preço de faturamento do produtor sem tributo	0,9000	58,0%
2. CIDE líquida	0,0000	
3. PIS/PASEP e CONFINS do produtor	0,0460	
4. ICMS produtor	0,3153	
5. Preço de faturamento do produtor com tributos	1,2613	81,3%
6. Margem bruta de distribuição (*)	0,0000	
7. Frete de coleta (*)	0,0200	
8. ICMS distribuição	0,0511	
9. PIS/PASEP e COFINS distribuição	0,1202	
10. Substituição tributária ICMS	0,0916	
11. Preço de faturamento da distribuidora com tributos	1,5442	99,6%
12. Frete da base para o posto revendedor (*)	0,0073	
13. Margem bruta de revenda (*)	0,0000	
14. Preço-bomba	1,551	

(*) valores estimados

A carga tributária no álcool hidratado no Estado de São Paulo monta a R\$0,6242/l, o que corresponde a 40,2 % do preço-bomba desse produto. A participação do ICMS nesse total é de R\$ 0,4580/l, isto é, 29,5 % da carga tributária, sendo a variação com relação à alíquota ICMS em SP (25 %) devida à diferença do preço-bomba com relação ao preço pauta, utilizado para cálculo do imposto devido. A alíquota modal desse tributo no país é de 25 %. Há, contudo, grande dispersão nas alíquotas. O valor máximo é de 31 % no Estado do Rio de Janeiro e o mínimo, de 17 %, em Roraima.

Álcool anidro

O álcool anidro não é vendido isoladamente nos postos revendedores. É adquirido pelas distribuidoras, transportado para suas bases e

misturado com a gasolina tipo “A” para formar a gasolina tipo “C”. O teor de álcool anidro na gasolina “C” tem variado em função da oferta interna do produto. Em alguns momentos (e.g. crise de abastecimento de álcool de 1990), chegou-se mesmo a comercializar gasolina sem álcool anidro. O atual teor de álcool anidro na gasolina tipo “C” foi estabelecido em 25 % pela Portaria nº 554, de 27 de maio de 2003, do Ministério da Agricultura, Pecuária e do Abastecimento.

3.7 – Aspectos tributários

Incidem sobre a produção e comercialização de álcool o ICMS, as contribuições para o PIS/Pasep e Cofins e a CIDE, além da CPMF. Acrescentem-se às considerações gerais sobre esses tributos, já tecidas quando da análise dos aspectos tributários da produção e comercialização dos derivados do petróleo, outras atinentes, particularmente, ao álcool.

Uma particularidade do ICMS incidente sobre a comercialização de álcool anidro reside no Convênio n.º 3, de 1999. O *caput* da sua Cláusula Décima Segunda determina o diferimento ou suspensão do lançamento desse imposto, nas operações internas ou interestaduais, quando da venda de álcool anidro a distribuidor de combustíveis, para o momento da saída da gasolina resultante da mistura com aquele produto promovida pela distribuidora de combustíveis.

O convênio n.º 3 de 1999 gera uma grande distorção. Os aproveitadores compram o álcool anidro, colocam água no caminhão e os próprios buracos das estradas tratam de transformá-lo em álcool hidratado sem o pagamento dos impostos.

Em conformidade com a já mencionada Lei n.º 9.718, de 1998, alterada pela Lei n.º 9.990, de 2000, as contribuições para o PIS/Pasep e a Cofins, devidas pelas distribuidoras de álcool para fins carburantes, possuem, respectivamente, alíquotas de 1,46% e 6,64% incidentes sobre a receita bruta decorrente das vendas, exceto quando adicionado à gasolina.

No que tange à CIDE, recai sobre o álcool combustível uma alíquota de R\$ 37,20 por m³. Para assegurar maior competitividade ao álcool hidratado, a Lei nº 10.336, de 2001, autoriza o contribuinte a deduzir do valor pago da CIDE, na importação pela empresa responsável por essa operação, ou na comercialização no mercado interno pelas empresas distribuidoras, os valores pagos das contribuições para o PIS/Pasep até o limite de R\$ 13,20 e da Cofins até

R\$ 24,00 por m³. Portanto, diferentemente do que ocorre com os derivados do petróleo, a alíquota líquida da CIDE tende a zero.

4 – Produção e comercialização de solventes

Antes de iniciar a narrativa da situação do setor de solventes, consideramos necessário esclarecer mais exatamente do que aqui se tratará.

Segundo definições da ANP, solvente é um produto líquido derivado de fração resultante do processamento de petróleo, gás natural, frações de refinaria e de indústria petroquímica e carboquímica, utilizado como dissolvente de outras substâncias, que não têm suas propriedades alteradas em decorrência dessa adição.

Os solventes são produtos de particular importância para certos ramos da indústria, como os segmentos de tintas e vernizes (42%), borrachas (33%), resinas (9%), extração (8%), adesivos (7%), dentre outros (1%).

Algumas das substâncias solventes classificadas no grupo dos hidrocarbonetos podem ser misturadas a outras, em formulações que atendam a especificações técnicas para uso como combustíveis, isto é, misturas líquidas que, ao serem queimadas, gerem energia.

Assim, sendo a gasolina uma mistura de substâncias semelhantes ou idênticas a outras que são ou podem ser usadas como solventes, a adulteração da gasolina por solventes só pode ser detectada através da marcação química destes.

Acrescente-se a isso o fato de ser a carga tributária incidente sobre a gasolina maior do que aquela para o uso de solventes com fins industriais e facilmente se poderá perceber que, além dos problemas técnicos e ambientais que a adição desbalanceada de solventes pode causar, estão também envolvidos aspectos de caráter econômico, como a sonegação fiscal e a concorrência desleal, com a prática de preços baixos pelo uso de meios ilícitos.

4.1 – Modelo setorial

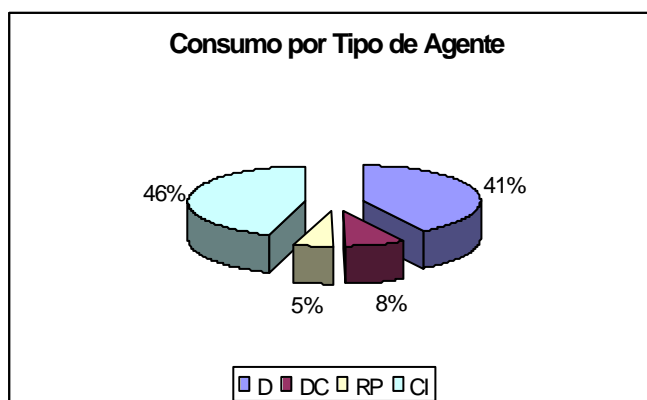
Existem quatro categorias em que os agentes em operação no setor de solventes do país, podem estar enquadrados. São elas, a saber:

- a) produtor primário: produz solventes a partir do fracionamento de petróleo, condensados, gás natural ou carvão;
- b) produtor secundário: utiliza solventes ou nafta como matéria-prima para obtenção de outros solventes por meio de fracionamento ou mistura mecânica;
- c) distribuidor: responsável pela aquisição, armazenamento, transporte, comercialização e controle de qualidade dos solventes;
- d) consumidor industrial: utiliza solventes como matéria-prima para processamento industrial de produtos acabados, tais como tintas e vernizes, adesivos e colas;
- e) distribuidor e consumidor industrial: empresas que apresentam ambas as atividades descritas nos dois tipos anteriores.

De uma forma geral, o distribuidor representa o elo entre os produtores e o mercado consumidor sendo responsável pela constância do fluxo de escoamento dos solventes para as indústrias consumidoras.

Segundo dados da ANP, dos solventes produzidos e vendidos no mercado interno brasileiro, cerca de 46% são adquiridos por consumidores industriais, aproximadamente 41% destinam-se às empresas distribuidoras, 8% aos distribuidores e consumidores industriais e 5% às refinarias particulares Ipiranga e Manguinhos, que utilizam principalmente o o tolueno para aumentar a octanagem da gasolina produzida. Isso é o que se pode observar no gráfico abaixo.

GRÁFICO 5
Consumo de solventes por tipo de agente



Fonte: ANP.

Legenda

C: consumidor industrial

D: distribuidor

DC: distribuidor e consumidor industrial

RP: refinarias privadas (Ipiranga e Manguinhos)

4.2 – Produção de solventes

Nos últimos anos, a produção nacional de solventes, segundo dados da ANP, tem-se mantido ao redor de dois milhões e trezentos mil metros cúbicos anuais, tendo alcançado, entre 1999 e 2002, um crescimento de 5,1%, o equivalente a uma média de 1,67% ao ano.

Entre os produtores nacionais de solventes, incluíam-se, no ano de 2002, as companhias petroquímicas Braskem (BA), Copesul (RS), PQU (SP), as refinarias privadas Ipiranga (RS) e Manguinhos (RJ) e, da Petrobrás, as refinarias Recap (SP), Reduc (RJ), Refap (RS), Regap (MG), Repar (PR), Replan (SP), Revap (SP), RLAM (BA) e RPBC (SP).

A tabela a seguir apresenta os dados referentes à produção, importação, exportação e consumo aparente de solventes no Brasil, no período de 1999 a 2002.

TABELA 17

Parâmetros mercadológicos				
Ano	Volume (m³)			
	Produção	Importação	Exportação	CAN^(*)
1999	2.273.077	239.173	603.143	1.909.107
2000	2.317.423	130.074	465.927	1.981.569
2001	2.385.200	202.815	313.178	2.274.837
2002	2.388.744	159.431	347.723	2.200.451

Fonte: MDIC/SECEX, ANP.

(*) CAN: consumo aparente nacional

4.3 – Importação e exportação de solventes

A importação de solventes é regulamentada pela Portaria ANP 171/99 , dependendo de anuência prévia da ANP, sendo atualmente realizada por diversos agentes autorizados pela a ANP.

Tendo-se ainda por base os dados da Tabela 17, verifica-se que, no intervalo analisado, isto é, o período 1999 a 2002, houve redução das importações de solvente em 33,3%, em contraste com o aumento de 5,1% da produção nacional.

Note-se, entretanto, que os solventes importados, apesar de também pertencerem ao grupo dos hidrocarbonetos, são, muitas vezes, de características diversas dos nacionalmente produzidos.

No que se refere à exportação, a análise do mesmo conjunto de dados demonstra um decréscimo das exportações de solventes, de 1999 a 2002, correspondente, em volume, a 42,4%, contrastando com um crescimento do consumo aparente, no mercado interno, de cerca de 15,3%.

Já no primeiro semestre do ano de 2003, observou-se, quanto a volumes, uma queda nas importações de solventes de 10,9%, enquanto que as exportações cresceram 37,6%, especialmente devida ao crescimento significativo das destinações de benzeno e tolueno ao mercado externo.

4.4 – Comercialização no mercado interno

O balanço entre o aumento da produção interna e das expressivas quedas nas importações e exportações de solventes no período de 1999 a 2002, o consumo aparente nacional desses produtos teve uma elevação de 15,26%, conforme atestam os dados constantes da Tabela 17, anteriormente exposta.

4.5 – Regulação e fiscalização

O exercício da atividade de distribuição de solventes encontra-se regulado pela Portaria ANP nº 41, de 13 de março de 2001. O referido

ato dispõe que o pedido de autorização de distribuidor de solventes deverá ser instruído, entre outros, com a comprovação de regularidade perante o Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF. Além disso, a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras que tiver interesse na obtenção do registro de distribuidor de solventes deverá atender, ainda, aos seguintes requisitos:

- ? Possuir capital social integralizado de, no mínimo, R\$ 500.000,00 (quinhentos mil Reais);
- ? Comprovar capacidade financeira correspondente ao montante de recursos necessários à cobertura das operações de compra e venda de produtos, inclusive os tributos incidentes;
- ? Possuir base própria de armazenamento e distribuição de solventes, aprovada pela ANP, com capacidade mínima de armazenamento de 150 m³.

Além disso, as empresas que atuam no setor estão obrigadas a encaminhar mensalmente à ANP o Demonstrativo de Comercialização de Produtos (DCP), onde deve constar a atividade e o setor econômico dos compradores, além do volume de solventes comercializados. A ANP também promove, periodicamente, verificações in loco nos distribuidores.

A utilização de marcadores em si, não tem surgido efeito, pois ela pressupõe que haverá intensa fiscalização e que as penalidades aplicadas sejam suficientes para impedir a prática. Tanto a fiscalização como as penalidades tem sido ineficazes e, mesmo quando há a identificação de ilícito (utilização indevida do solvente), a penalidade aplicada é incompatível com o dano.

Torna-se necessário tributar o solvente importado ou produzido no mercado interno com a CIDE, permitindo o crédito pelas empresas que não o utilizarem como combustível, atendidos procedimentos probatórios estabelecidos pela ANP e pela Secretaria da Receita Federal.

Além da ANP, as atividades inerentes à distribuição de solventes são fiscalizadas por outros inúmeros órgãos governamentais. Entre os principais agentes estão:

AGÊNCIAS AMBIENTAIS ESTADUAIS

Os órgãos ambientais dos governos estaduais (CETESB, em São Paulo, FEEMA, no Rio de Janeiro etc.) exercem forte controle sobre a atividade, estando permanentemente atentas aos potenciais efeitos nocivos ao meio ambiente que podem ser causados pelos solventes. Os distribuidores são obrigados a se submeter a normas rigorosas quanto à emissão de vapores, descarte de efluentes, critérios de transporte e demais aspectos relacionados à prevenção de acidentes ambientais.

POLÍCIA FEDERAL

Fiscaliza mensalmente as empresas que comercializam produtos potencialmente aplicáveis para fins ilícitos, casos em que se enquadram a acetona e o tolueno, cuja comercialização depende de prévia autorização especial, renovada anualmente. Para tanto, os distribuidores precisam encaminhar relatórios mensais detalhados sobre os produtos comercializados, que incluem os volumes, transportadoras utilizadas e empresas destinatárias, que necessitam de autorização especial para adquiri-los.

POLÍCIAS ESTADUAIS

Realizam um trabalho similar ao da Polícia Federal, fiscalizando os produtos passíveis de uso ilícito. Exigem igualmente licenças prévias, relatórios mensais de controle e renovações anuais das licenças de comercialização.

MINISTÉRIO DA DEFESA

Controla a comercialização de produtos que podem ser utilizados como matéria-prima para a fabricação de artefatos explosivos, como é o caso do tolueno, cuja venda também necessita de autorização prévia. Exige, tal qual os demais órgãos citados, a entrega de relatórios mensais de controle.

As atividades inerentes à distribuição de solventes são rigorosamente fiscalizadas por inúmeros órgãos governamentais. Entre os principais agentes estão:

AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO (ANP)

Regula e fiscaliza as atividades relativas ao petróleo – extração e refino - e à distribuição e revenda de seus derivados. Quanto ao setor de solventes, a atividade é regida pela Portaria ANP n.o 41/2001, que estabelece os critérios para a distribuição do produto e os requisitos técnicos mínimos que devem ser atendidos pelas empresas que atuam no setor, que estão obrigadas a encaminhar mensalmente à ANP o Demonstrativo de Comercialização de Produtos (DCP), onde deve constar a atividade e o setor econômico dos compradores, além do volume de solventes comercializados. A ANP também promove, periodicamente, verificações in loco nos distribuidores.

Como já visto, o fornecimento de solventes passíveis de uso como combustíveis está sujeito à anuência prévia da Agência pela Portaria ANP nº 63, de 1999. O referido ato determina que as quotas devem ser compatíveis com o histórico de vendas e com a comprovação de compromissos futuros. Adicionalmente, a importação de solventes também foi sujeitada a anuência prévia da ANP pela Portaria ANP nº 171, de 1999.

Outra ação empreendida pela Agência com o objetivo de melhorar o controle da qualidade de combustíveis foi o estabelecimento da obrigatoriedade de adição de marcador a alguns produtos, entre os quais releva notar os solventes (Portaria ANP nº 274, de 2001).

4.6 – Estrutura de preços

Os preços para o mercado interno são livres, existindo concorrência direta entre os produtores e importadores. Os preços do mercado interno tendem a acompanhar os preços internacionais.

Em que pese a quase completa ausência de dados a respeito do assunto, foi-nos possível obter junto ao Sindsolv (Sindicato Nacional do Comércio Atacadista de Solventes de Petróleo) a seguinte informação sobre a estrutura dos preços de venda desses produtos ao consumidor final: 60% referem-se aos custos de produção, 15% a despesas operacionais, 22% a tributos e 3% à margem líquida de distribuição.

4.7 - Aspectos tributários

Sobre a produção e comercialização de solventes também podem incidir o Imposto sobre Importações, o Imposto sobre Exportações, o ICMS, as contribuições para o PIS/Pasep, a Cofins e a CPMF. Também se aplicam aos solventes as considerações gerais sobre esses tributos, levantadas anteriormente.

A atual alíquota do Imposto sobre Importações incidente sobre os solventes também é de 0%, de acordo com a Tabela Externa Comum aplicada ao Brasil, atualizada pela Resolução Camex n.º 42, publicada no DOU em 29.12.2001, republicada em 9.1.2002.

A incidência da CIDE nos solventes deve ser melhor esclarecida, com isso deve-se alterar o texto na forma que segue:

Tal incidência ocorreria na produção e na importação, sendo seus recursos destinados a própria ANP em face da distorção de mercado existente, com isso atingindo os verdadeiros objetivos da essência deste modelo de contribuição.

Já nos casos em que o consumidor final comprovasse a utilização daquele componente como matéria prima para elaboração de outros produtos que não combustíveis, teria direito ao valor do crédito recolhido como CIDE para compensá-lo com outros tributos ou ainda para efetuar a transferência para terceiros através da homologação pela Fazenda Nacional, através de mecanismo similar os créditos prêmios de IPI para exportação.

Com isso seria inviabilizada a utilização do solvente como combustível, além de impedir que agentes como formuladores ou centrais petroquímicas, sonquem tal tributo, pois este já terá sido recolhido em sua produção ou importação.

As contribuições para o PIS/Pasep e a Cofins, cujo recolhimento cabe às refinarias produtoras ou aos importadores, possui alíquotas de, respectivamente, 0,65% e 3%, segundo a Lei n.º 9.718, de 1998, alterada pela Lei n.º 9.990, de 2000.

Quanto à CIDE, de acordo com a Lei n.º 10.336, de 2001, se os solventes não se destinarem à produção ou formulação de gasolina ou diesel – sendo, nesse caso, identificados mediante adição de marcadores – os solventes estarão isentos da incidência do tributo. Contudo, se forem utilizados, pelas suas características físico-químicas, exclusivamente para a formulação de diesel, os solventes se sujeitarão às mesmas alíquotas específicas fixadas para o diesel. Se utilizados para a formulação de diesel ou gasolina, os solventes se sujeitarão às mesmas alíquotas específicas fixadas para a gasolina.

Também com relação aos solventes as medidas que vem sendo tomadas tem se mostrado insuficientes. A simples marcação, permitindo a identificação do produto adulterado, pressupõe a existência de fiscalização intensa por parte da ANP, o que não vem ocorrendo. Torna-se necessário tipificar penalmente a conduta de adulteração, aumentando os riscos para a prática ilegal. Deve-se também atribuir às outras autoridades envolvidas a possibilidade de interdição de estabelecimento e perda do veículo transportador (De modo similar ao que ocorre no contrabando e no descaminho).

Devem ser adicionados marcadores específicos por produtores ou importadores, com isso possibilitando identificar a origem do solvente que foi adicionado aos combustíveis.

Diante dessa identificação deve ser criada uma portaria da agência reguladora que sancione administrativamente e solidariamente a produtora ou importadora do solvente identificado.

PARTE III – Constatações e evidências

A análise dos levantamentos de preços de combustíveis mostrou, em algumas ocasiões e localidades, a prática de preços abaixo dos custos. Isso despertou a suspeita de ocorrência de não recolhimento de tributos e na qualidade dos produtos comercializados. Para averiguar essa possibilidade, foram feitos exercícios de cotejamento dos volumes anuais de compra com os volumes anuais de vendas de combustíveis pelas distribuidoras, informações essas que foram prestadas à esta Comissão pela ANP.

Os resultados obtidos reforçaram as mencionadas suspeitas ao mostrarem que o volume de vendas de gasolina tipo “C” e de óleo Diesel pelas distribuidoras superaram, em alguns exercícios, os volumes de compras desses combustíveis por larga margem. De fato, em alguns casos o volume a descoberto chegou a representar cerca de um mês de vendas (em 2001, por exemplo), o que, na maioria dos casos, não é fisicamente possível em função de limitações na capacidade de armazenamento. Ainda que não houvesse esta restrição, a variação em comento não pode, no mais das vezes, ser explicada por variação de estoques, os quais, cumpre lembrar, foram reduzidos drasticamente após a liberação dos preços dos combustíveis. Apresenta-se, a seguir, o respectivo quadro resumo.

COMPRA E VENDA DE COMBUSTÍVEIS PELAS DISTRIBUIDORAS

Unidade: m³

	compra				venda		venda - compra	
	Gasolina A	Óleo Diesel	Álcool Anidro	gasolina C	Gasolina C	Óleo Diesel	Gasolina C	Óleo Diesel
1999	17.894.985,3	35.784.701,3	5.511.807,9	23.406.793,2	23.678.264,8	34.712.828,8	271.471,6	-1.071.872,5
2000	17.037.805,3	34.378.053,0	5.130.592,7	22.168.398,0	22.623.761,9	35.176.185,8	455.363,8	798.132,8
2001	15.957.703,8	33.294.330,9	4.579.233,2	20.536.937,0	22.144.994,5	37.041.730,8	1.608.057,5	3.747.399,9
2002	15.929.584,9	35.235.270,2	5.295.317,0	21.224.901,9	22.545.214,3	37.761.332,3	1.320.312,4	2.526.062,1
2003 (i)	8.878.960,1	19.366.363,0	2.615.237,3	11.494.197,5	12.000.340,2	20.341.336,1	506.142,7	974.973,1

Observações:

i) Dados até julho/2003;

ii) Fonte: ANP

Outro comportamento que tem relevância para a compreensão das operações realizadas pelas distribuidoras é a denominada “venda entre congêneres”.

Assim, em determinadas situações, apesar de não ser observado o crescimento de mercado, há crescimento das vendas de combustíveis por parte de distribuidoras que obtiveram liminares, reduzindo seu preço de compra nas refinarias, fato que é atípico, porquanto necessitem as distribuidoras de tempo para desenvolver relacionamento comercial com postos revendedores e grandes consumidores. Para contornar esse obstáculo, empresas detentoras de medidas liminares, para não recolherem tributos, em conformidade com o que determina a legislação, vêm-se valendo da referida venda entre congêneres.

Com o intuito de efetuar um diagnóstico sobre essas comercializações entre distribuidores de combustíveis líquidos derivados de petróleo, iniciou-se a avaliação das transações realizadas, objetivando a identificação das principais causas que as motivam e, conseqüentemente, levam a sua efetivação.”

Com o intuito de avaliar as comercializações de congêneres entre distribuidores de combustíveis líquidos derivados de petróleo iniciou-se a avaliação das transações realizadas, objetivando a identificação das principais causas que motivam e, conseqüentemente, levam a sua efetivação.

Acredita-se que a transação se proceda por dificuldades de acesso direto das distribuidoras ao produto na fonte produtora, principalmente pela política de comercialização da Petrobrás, que beneficia as grandes distribuidoras.

Além do fator acima citado, de maior importância, a venda entre congêneres permite subsidiariamente a obtenção de vantagens econômicas na aquisição de produtos de distribuidoras detentora de decisões judiciais de matéria tributária, pois essas distribuidoras possuem preços mais atrativos que os preços praticados pelo produtor.

Para avaliar se os fatos motivadores das transações entre distribuidoras congêneres, ressaltados acima, se confirmam, realizou-se o estudo que se segue.

Durante o ano de 2002, 114 distribuidoras realizaram transações com congêneres. Dessas, 32 são regidas pelo sistema de compra por contrato direto com a Petrobrás e 82 são regidas pela sistemática de compra descrita na Portaria ANP 72/00 (Pedidos Mensais).

Em dezembro de 2002, 58 distribuidoras possuíam contrato de fornecimento com a Petrobras, o que nos permite dizer que 55% dessas realizaram transações com congêneres. Este fato demonstra que as transações entre congêneres é realizada não apenas para a obtenção de vantagens financeiras, mas também para suprir necessidades logísticas. Das 107 distribuidoras regidas pela sistemática de pedidos mensais, que fizeram pedidos de combustíveis junto à Petrobras em dezembro de 2002, 82 realizaram negociações com congêneres, o que representa aproximadamente 77% das distribuidoras regidas pela sistemática de pedidos mensais controladas pela ANP.

Para evidenciar e constatar as diversas operações irregulares deve-se observar os depoimentos das Empresas, Entidades e Ministério Público, abaixo ouvidas pela Comissão em Audiência Pública:

Apolo Petróleo Ltda

Trata-se de empresa que possui como sócios as senhoras Carolina Medeiros Mariano da Silva com 95% e Eliana Kotaki Botelho com 5%.

A empresa comercializa a compra de solventes da PQU - Petroquímica União Ltda. e da Refinaria de Manguinhos amparada por liminar para não cumprimento da Portaria 63/99.

Os sócios compareceram à Audiência Pública, bem como o procurador da empresa Joaquim Mariano da Silva Neto. Além dessa empresa, a família possui uma transportadora a VAP TRANS Transportes Rodoviários Ltda., CNPJ 03.036770/001-82 e uma rede de postos de gasolina do filho Luciano Mariano. A transportadora tem como sócios Eliana Kotaki Botelho e Joaquim Mariano da Silva Neto.

As empresas sofreram uma ação fiscal da Drat-Combustíveis da Secretaria da Fazenda de São Paulo, onde houve uma autuação, ainda pendente de decisão final, pela interposição de recurso, pela constatação da presença de notas fiscais de venda da PQU que não teriam tido ingresso na Apolo.

Foi feita busca e apreensão na sede da Apolo em Lorena – São Paulo, bem com da Empresa Vap Trans, tendo ficado a documentação à disposição da comissão para análise. Também foram quebrados os sigilos fiscais e bancários das empresas e dos sócios respectivamente, sendo que, entretanto a documentação resultante não chegou a esta Comissão antes do fim dos trabalhos.

Foi realizada diligência na Secretaria de Fazenda do Estado de São Paulo, com a conseqüente obtenção de 2590 notas que totalizam um comércio de 59 milhões de litros de solventes, adquiridos no ano 2000 que não foram escriturados em entrada ou saída da empresa, além de diversas notas de produtos escrituradas na entrada, cujas notas de saídas correspondentes apresentam comercialização com empresas não habilitadas.

Houve prejuízo na oitiva dos depoimentos em razão das liminares concedidas aos depoentes.

Refinaria de Manguinhos.

A Refinaria de Manguinhos situada no Rio de Janeiro, é uma refinaria privada com pequena participação no mercado (cerca de 2%).

A audiência pública com a Refinaria de Manguinhos, trouxe vários questionamentos, sobre a comercialização de produtos.

Em primeiro lugar houve o questionamento da venda de solventes à Apólo Petróleo Ltda.

Após todas as colocações, a Refinaria de Manguinhos se comprometeu a suspender a venda à Apólo, conforme comunicado enviado à Comissão.

Ao esclarecer a comercialização, a Refinaria declarou que vende a todos que querem comprar, bem como justificou os serviços que pratica para agregar ao valor de venda, assim como justificou as vendas por liminares,

declarando textualmente que não comercializa com liminares de CIDE, pois entende ser a Refinaria o contribuinte, ao contrário do entendimento da Petrobrás exposto na Comissão.

Toda a documentação solicitada à Refinaria foi enviada de maneira adequada à Comissão.

Grupo Golfo – Fórmula Brasil

Na reunião realizada em 25.set.03, a de nº 39, compareceu o Sr. Dirceu Antonio de Oliveira Junior, acompanhado de seu advogado, que após explanar o histórico de seu grupo empresarial foi indagado sobre a aquisição de solventes e a provável adulteração de combustíveis, o que foi negado pelo depoente.

Afirmou não ter rede de postos de gasolina, embora já tivesse sido proprietário de alguns postos. Informou que a empresa Golfo não tem liminar para o não pagamento de impostos. Negou ter feito qualquer operação com a Apolo Distribuidora, tanto na Golfo como na Formula Brasil. Quanto a fiscalizações a empresa admitiu estar sendo fiscalizada pela Receita Estadual e que sofreu várias fiscalizações da ANP.

Quanto a questão da licença para formulador, requerida pela empresa, o cumprimento da documentação exigida pela Portaria nº 317 estaria em andamento. A suspensão da concessão dada a Golfo como formuladora foi requerida por esta CPI à ANP, tendo o seu presidente acatado o seu cumprimento.

A empresa informou que não têm débitos com a Receita Federal ou Estadual, e também não está no REFIS.

As empresas são familiares e empregam em torno de trezentas pessoas.

O Sr. Dirceu foi reconvocado para nova oitiva e comprometeu-se a enviar documentos solicitados na audiência, na qual não compareceu alegando já ter prestado a informação. Para não ser obrigado a comparecer ingressou em juízo, via Mandado de Segurança, e logrou ganhar Liminar que não se tem notícia de ter sido revogada até o presente momento.

Petroforte

Na reunião do dia 15.out.03, a de nº 47, compareceram o Sr. Ary Natalino da Silva, acompanhado de seu advogado Sr. Roberto Podval. No momento de prestar o juramento alegou que tudo que lhe fosse perguntado e lhe incriminasse ele não responderia. A assessora legislativa, Dra. Márcia Maria de Prates comunica ao plenário que o depoente ingressou ao STF com Habeas Corpus, posteriormente houve medida cautelar e ele requereu ao direito de comparecer, com Habeas Corpus com salvo conduto que é direito de depor sem ser obrigado em responder perguntas que destina a sua auto-incriminação. O depoente informou de que existem 20 processos e 72 inquéritos contra ele. Confirmou também ter participado como testemunha na CPI realizada na Casa sobre roubo de cargas. O depoente possui apenas a Empresa Petroforte, porém foi fechada há três anos, hoje ele continua no ramo de GLP (Gás de cozinha), com a empresa chamada Max Gás. Há 10 anos no ramo de combustíveis. O depoente era proprietário de uma metalúrgica com 50 funcionários, dos 18 aos 22 anos de idade na cidade de Campinas/SP. Fechou a metalúrgica em 1978 e começou no ramo de atacadista de cereais, empresa chamada Aliança, do ano de 1981 ao ano de 1985, onde também possuía um Supermercado que foi vendido em 1985. Após isso, foi para o ramo de posto de gasolina. Inicialmente comprou um posto da Companhia Auto Posto São Paulo na cidade de São Carlos/SP. De 1985 à 1989 ele montou uma rede de 15 postos trabalhando com várias bandeiras, não possuía sócios. Construiu a 1ª base primária em Paulínia/SP. Possuía uma transportadora chamada HSD Transportes. O filho de 23 anos trabalha na Empresa Max Gás. O depoente é questionado se ele é proprietário de uma fábrica de cigarros, e afirmou ser sócio de uma fábrica de cigarros porém sem participação administrativa,

apenas como investidor. Quem administra é um sócio dele. Não revelou o nome do sócio. O Sr. Ary Natalino acha que todas as denúncias contra ele são fruto de perseguição. Quais as acusações sobre o depoente? O Sr. Ary Natalino diz que possuía uma estrutura que as outras não tinham, isso facilitava ele ganhar postos. Chegou a fornecer para 300 postos. Sempre em nome da Petroforte. Não foi autuado sobre a adulteração, porém a ANP fechou a base uma vez por documentação. Dispôs a entregar uma relação de usinas que ele comercializa álcool. Dispôs entregar relação dos 72 inquéritos. A Petroforte teve seu registro cassado pela não entrega da CICAF à ANP. Uma pessoa confiou ao Sr, Ary Natalino um montante de 20 milhões de dólares para liquidar um débito e o Sr. Ary não sabe dizer o nome da pessoa. Movimentava uma média de 50 milhões de litros de combustível. Operou por liminares em 96/97. Ao concluir o presidente da CPI coloca em votação requerimento verbal do Dep. Eduardo Cunha sobre a quebra de sigilo fiscal e bancário do Sr. Ary Natalino, esposa e filhos. Aprovado o requerimento.

ÚNICA – União da Agroindústria Canavieira de São Paulo

Na reunião do dia 08.out.03, a de nº 42, o Sr. Eduardo Pereira de Carvalho, falando em nome dos produtores de álcool e açúcar do Estado do São Paulo, como Presidente da UNICA, expôs os seguintes dados sobre o setor: geração de aproximadamente 1 milhão de empregos diretos e algo em torno de 4 a 5 milhões de empregos indiretos, possuindo mais de 300 unidades produtoras espalhadas por todo o país, tornando o Brasil o maior produtor de álcool etílico do mundo, com uma produção de, neste ano, 13,5 bilhões de litros.

Informou que o fim do Próálcool fez com que ao longo dos anos 90, o Brasil assumisse a liderança absoluta nas exportações de açúcar, tendo hoje um mercado que aproxima-se dos 40% do total do volume comercializado internacionalmente. Afirmou que neste momento começou a ver sinais muito importantes de uma retomada nova e moderna de um mercado para o álcool. Declarou também que o país chegou à produção de 10 bilhões de litros há 3 anos, estando, hoje, com 13,5 bilhões de litros e tendo ainda capacidade ociosa nas usinas para produzir mais 3 bilhões de litros.

Afirmou ainda o Sr. Eduardo que com a introdução dos novos veículos Flex-Fuel, capazes de usar igualmente álcool ou gasolina, deu-se ao consumidor final o poder máximo de escolha porque ele é o juiz do combustível que vai usar.

Ressaltou também que a exemplo desta Comissão, demonstra grande preocupação com o ordenamento do mercado de combustíveis, e que talvez não exista coisa mais importante no país neste momento do que ordenar esse mercado, o qual encontra-se prostituído.

Mencionou o depoente que talvez o problema se dê no nível dos impostos estaduais, especialmente no ICMS, devido à multiplicidade das diferentes alíquotas adotadas pelos Estados. Para ele, a regulamentação do item 33 da Emenda Constitucional nº 33 (emenda que criou a CIDE), que infelizmente ainda não foi regularizado, possibilitaria a uniformização do ICMS, o que eliminaria a desuniformidade das alíquotas deste imposto, problema hoje enfrentado pela comercialização do álcool hidratado.

Segundo ele, a distorção mais conhecida é a do destino, uma vez que o destino que esse álcool assume a partir da saída da usina é de responsabilidade da distribuidora. E é sabido que uma parcela desse produto que declara-se com destino para outros estados acaba sendo descarregada dentro do próprio Estado. Isso dá origem a uma forte sonegação fiscal. Citou como exemplos a situação do Estado de São Paulo, cuja alíquota do ICMS atinge 25% do valor do álcool destinado ao seu mercado interno e cobra-se 12% sobre o volume destinado aos Estados do Centro-Sul do País, e a do álcool destinado ao Norte, Nordeste e Espírito Santo, cuja alíquota cobrada é de 7%. É óbvio que qualquer mudança de destino de um desses caminhões dá origem a uma fortíssima diferença de recolhimento fiscal.

Ressaltou também o Sr. Eduardo, que o álcool anidro representa 80% da não-conformidade nos testes químicos realizados no álcool, possuindo traços de cloro e de fluor. Afirmando que isso é muito interessante, pois nem fluor nem cloro contêm a água da cana-de-açúcar quando se fabrica o álcool. E portanto, essa é a indicação mais clara de que este álcool é não-conforme porque foi adicionada água tratada com cloro e fluor, que é a água de abastecimento municipal espalhada pelo país inteiro. Essa é a chamada “molhação do anidro”.

Conforme o depoente, esse álcool é molhado no meio do caminho. Joga-se água nesse álcool. Além disso, afirmou a testemunha que o Sistema Tributário faz com que haja uma forte indução de Sonegação Fiscal.

O depoente diz que quando descreveu o mecanismo de comercialização de álcool foi bastante cuidadoso, pela responsabilidade que tem de testemunha perante esta Comissão. Comenta sobre a existência de um Livro de Produção Diária – LDP, que forma a base estatística que temos sobre a produção de álcool no país. Essa estatística vem das usinas e abastece o Ministério da Agricultura no Departamento do Açúcar e Álcool.

Reportando-se ao Relator disse que quando falou nos mecanismos de sonegação, não quis afirmar que é o álcool que sonega. O Álcool é um produto. Quem sonega são os agentes. O álcool não sai molhado da usina, o que acontece é que pelo fato de transitar com imposto suspenso ele permite que terceiros possam molhá-lo e se aproveitar do enorme diferencial...

Abrindo um parêntese, o depoente observa que no Estado de São Paulo 78% da não-conformidade do álcool refere-se ao álcool hidratado. Isso mostra que esse álcool que foi molhado no meio do caminho pode ser vendido abaixo do preço porque ele não recolheu imposto.

Perguntado se acha que se deve desonerar o álcool o depoente responde que não. Que o setor não quer um favor dessa natureza, nem um tratamento diferencial dos outros. Que a desoneração, talvez, não seja o melhor caminho. Que o setor não teria como justificar em favor desse e que o que é necessário é ordenar o mercado, porque nada mais prejudicial ao mercado dos que os maus elementos.

Para o Sr. Eduardo a introdução da tecnologia Flex-Fuel, pela indústria automobilística, foi a oficialização do rabo-de-galo, que na verdade surpreendeu a todos porque foi responsável pelos baixos preços praticados pelo álcool hidratado via gasolina. No ano passado, consumiu-se 1 bilhão de litros a mais do previsto no uso do rabo-de-galo.

Diz o depoente que contradições existem. Que o simples cotejamento das informações que o setor dispõe de produção e venda e as informações da ANP sobre distribuição de combustíveis mostra que existe um

diferencial estatístico importante que pode somar, num ano, volumes da ordem de 2 bilhões de litros.

Concluindo, a testemunha reafirma que o mercado está prostituído e que as principais causas dessa situação são a prática de desvio de destino e a adição de água no álcool anidro, conforme relatado no seu depoimento, afirmando que a intenção do setor é sanear o mercado.

Ministério Público

Na reunião realizada no dia 12.ago.03, a de nº 21, foi ouvida a Promotora de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, Dr^a Flávia Ferrer, com larga experiência no combate a adulteração de combustíveis.

Informa a Promotora que tem encontrado dificuldades em caracterizar adulterações objeto de suas investigações em razão da falta de estrutura da ANP. Falta-lhe desde pessoal até o Kit para realização de perícias. No tocante às perícias ela sugere que a ANP firme convênios com Universidades e/ou Institutos Estaduas de Criminalísticas, que, credenciados pela Agência, poderiam realizar tais perícias. Sugere ainda a Dr^a Promotora que seja adequada, por lei, a nomenclatura técnica utilizada pela ANP, facilitando assim a compreensão dos juízes.

Afirma também e finalmente a Dr^a Promotora que a Lei 8.137, que trata dos crimes a ordem econômica e a Lei 8.176, que trata da adulteração de combustíveis sejam atualizadas, dada sua desconformidade histórica.

– Irregularidades e impropriedades

1.1 – Liminares concedidas, empresas beneficiadas e volumes comercializados - Cide

A arrecadação de tributos no setor de combustíveis tem sido comprometida em razão de concessão de liminares. Tais ordens judiciais, via de

regra, beneficiam distribuidoras, TRR's e postos de gasolina, que por si, ou terceiros, adquirem combustíveis junto a produtores sem a incidência da Cide, PIS/COFIS, CIDE/PIS/COFINS e/ou ICMS.

Segundo a PETROBRAS os prejuízos ao erário seriam os constantes na seguinte tabela:

Os volumes comercializados de gasolina e diesel amparados por liminares foram os seguintes:

Combustível	Volume (m³)	
	2002	2003*
Gasolina	275.841	123.883
Diesel	123.848	222.971
Total	399.689	346.854

Nota: * Até março.

Diante desses dados, e com base nas alíquotas específicas e limites de dedução a que se refere o art. 8º da Lei nº 10.336/01, definidos nos Decretos nºs 4.066/01 e 4.565/03, é possível estimar o valor deixado de recolher da Cide em função das liminares. Um cálculo conservador, no qual se leva em consideração os limites máximos de dedução, chega-se ao montante de R\$ 140 milhões, no ano de 2002, e de R\$ 45 milhões, acumulados no 1º. Trimestre de 2003

Atente-se que em grande parte o dano ao erário advém da postura judicial na concessão das liminares, pois, ainda que podendo os Juízos exigir o depósito dos créditos tributários, optam pela concessão das liminares sem garantia do Juízo. Ou seja, o erário, assim como o próprio requerente da liminar, poderia ser protegido por ocasião de uma decisão final da lide, mas não verificasse, na maioria das vezes este procedimento legalmente estabelecido no Código de Processo Civil.

Independentemente das fontes utilizadas, há danos ao erário e essa prática também provoca distorções no mercado de combustíveis. Empresas que não em contestado as incidências tributárias e que atuam há anos nesse

mercado, estão deixando de realizar investimentos no setor de forma a comprometer a efetiva abertura do mercado. Outrossim há perda de competitividade em relação àquelas que utilizando-se indevidamente de liminares judiciais atuam de forma predatória no mercado por uma condição muitas vezes de competição desleal.

Há empresas que adquirem combustíveis apenas em períodos que estão amparadas por liminares para afastamento de incidências tributárias. Outras, que operam normalmente no mercado, quando agraciadas com a ordens judiciais de afastamento de quotas, agregadas ou não com pedidos de não incidência tributária, elevam a retirada de combustíveis em unidades de produtores, ferindo a programação de refino de conhecimento da ANP.

Há liminares concedidas a empresas que não atendem aos requisitos estabelecidos pela Agência Nacional do Petróleo para operar no mercado a ingressarem com ação contra tais exigências, obtendo do Poder Judiciário liminares para funcionamento. Algumas empresas obtêm liminares para afastar o limite de cota de retirada definida para cada distribuidora pela ANP. Desse modo, há empresas que possuem liminares em todas as etapas necessárias à comercialização de combustíveis, ou seja, conseguem liminares para obter condições de operar no mercado, para afastar ou aumentar a cota de retirada de combustíveis das refinarias e para adquirir combustíveis junto aos produtores sem incidência de tributos.

As liminares em regra são obtidas de forma “casada” permitindo por tal artifício a burla à regulamentação e aquisição de produtos de forma privilegiada e permitindo uma competitividade desleal e predatória.

Tais situações revelam a falta de segurança jurídica por que passa o setor. Isso provoca efeitos danosos ao mercado, entre os quais o desestímulo a investimentos pela iniciativa privada. Em consequência, ao final de tudo isso, a maior prejudicada é a sociedade brasileira, que não usufrui de investimentos que poderiam ser realizados pelo setor produtivo, e se sente privada de melhores serviços públicos, em virtude do não-recolhimento de tributos que deveriam ser carreados para o erário.

As teses jurídicas apresentadas para evitar a incidência da Cide, quando observado seu fato gerador, gravitam, especialmente, em torno destes três aspectos:

a) necessidade de lei complementar: a instituição dessa contribuição, por intermédio de lei ordinária, seria inconstitucional, pois o art. 149 ao fazer remissão ao 146, III, ambos da Carta Política, reserva tal matéria à lei complementar;

b) desvio da finalidade: a inconstitucionalidade alegada funda-se na violação do § 4º do art. 177 da Constituição Federal, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 33/01;

c) hipótese de incidência e base de cálculo: a Cide, tendo a natureza de imposto, não poderia ter a mesma base de cálculo das contribuições para a seguridade social previstas no art. 195, I, da Carta Magna, pois, assim, configuraria confisco.

Essas questões, certamente, serão pacificadas pelo Poder Judiciário ao longo do tempo ou em razão de provocação pelos demais Poderes da União, mediante o ingresso de ação declaratória de constitucionalidade da Contribuição em comento.

1.2 – Liminares e decisões antecipatórias de tutela jurisdicional – Ordens judiciais de busca e apreensão de valores contra a Petrobrás

Nos anos de 2000 e 2001, distribuidoras, retalhistas e postos de combustíveis propuseram, perante o Judiciário de Goiás, ações milionárias de reparação de dano contra a Petrobrás, totalizando mais de R\$ 1 bilhão de reais, porquanto, na qualidade de substituto tributário, teria ela retido, dos Autores dessas ações judiciais, valores de ICMS, considerando preços superiores àqueles efetivamente praticados.

Os valores pleiteados pelas distribuidoras eram completamente distorcidos da realidade, fazendo com que os valores das indenizações alcançassem as cifras acima descritas. Posteriormente, nos autos dos processos, a Petrobrás pode demonstrar, em fase pericial, que os valores eram outros, muito aquém dos pleiteados na inicial.

Cumprido salientar que no ano de 2000 somente houve o ingresso de dois processos manejados pela Unipetro Distribuidora, um deles juntamente com a Petrocorp Distribuidora, nos termos mencionados, restando

para o ano de 2001, mais especificamente entre maio e julho, o maior acúmulo de processos .

Vale destacar que algumas distribuidoras intentaram ações semelhantes em mais de uma oportunidade. A Unipetro além das duas ações citadas em 2000, exigindo respectivamente R\$ 4.016.030,14 (quatro milhões, dezesseis mil, trinta reais e quatorze centavos) e R\$ 797.704,40 (setecentos e noventa e sete mil, setecentos e quatro reais e quarenta centavos), novamente em 2001 interpôs em Juízo nova ação de restituição para pugnar por R\$ 28.207.643,92 (vinte e oito milhões, duzentos e sete mil, seiscentos e quarenta e três reais e noventa e dois centavos), desta vez sob a denominação de Unip, justificando a nova razão social em alteração do contrato social, o qual todavia, já havia sido firmada em 25 de agosto de 2000, porém desconsiderado quando do ajuizamento da ação em outubro de 2000.

A Realpetro Distribuidora de Petróleo também após obter êxito em ação distribuída em maio de 2001, levantando R\$ 22.853.622,10 (vinte e oito milhões, oitocentos e cinqüenta e três mil, seiscentos e vinte e dois reais e dez centavos), em julho do mesmo ano voltou a provocar a tutela jurisdicional para obter a mesma espécie de benefício, desta vez de R\$ 9.298.681,62 (nove milhões, duzentos e noventa e oito mil, seiscentos e oitenta e um reais e sessenta e dois centavos).

Ressalte-se que no regime de substituição tributária, a Petrobrás serve de instrumento de arrecadação estatal: partindo de um preço presumido, que seria praticado pelos respectivos contribuintes (distribuidoras, retalhistas e postos de combustíveis), a Companhia retém ICMS, a propósito das vendas que efetua, e o repassa em seguida aos cofres públicos.

Mais precisamente no Estado de Goiás existe uma pauta fiscal elaborada pela Secretária da Fazenda apontando o valor médio de venda do combustível ao consumidor, determinando ainda, que mencionada pauta fiscal seja a base de cálculo para apuração do ICMS devido na substituição tributária. Essa pauta fiscal é apurada a cada 15 dias.

Não obstante a Petrobrás não ter retido para si qualquer parcela desse tributo, e a despeito de a Constituição Federal não prever a restituição de eventual excesso recolhido ao Estado (o art, 150, § 7º, da CF/88 assegura dita restituição em uma única hipótese: "*caso não se realize o fato*

gerador presumido"), alguns Juízos do aludido Estado de Goiás - acolhendo a alegação de que o substituto tributário, ao cumprir a lei, teria incidido na prática de ilícito civil - reconheceram, liminarmente, a materialização de prejuízos, a tais distribuidoras, retalhistas e postos de combustíveis, a justificar a expedição de mandados e Cartas Precatórias visando à busca e apreensão de valores nas contas bancárias da Petrobrás.

É de bom alvitre consignar que os pleitos também eram embasados subsidiariamente no artigo 10º da Lei Complementar 87/96, o qual possui redação semelhante ao dispositivo constitucional e, pitorescamente, no Regulamento do ICMS do Estado de São Paulo, artigos 248 e 392, e Comunicado n.º 16/98 do Conselho da Administração Tributária do Estado de São Paulo, apesar dos processos terem sido distribuídos em Comarcas pertencentes ao Judiciário de Goiás.

Oportuno assinalar que esses Juízos deram amparo aos pleitos formulados, como se a suposta "obrigação de restituir" fosse do substituto tributário, e não do Estado (o que, no mínimo, contrariava a legislação complementar que disciplina a matéria), e em muitos casos as garantias apresentadas em Juízo pelas distribuidoras mostraram ser falsas.

Entre a prolação da decisão liminar ou antecipatória de tutela (no Estado de Goiás) e o cumprimento da ordem de busca e apreensão correlata (no Rio de Janeiro, por meio de Oficial de Justiça, diretamente na agência bancária), não fluíram 48 horas e, saliente-se, sem que a Companhia houvesse sido sequer citada para oferecer defesa.

Não obstante, outro expediente que dificultava a atuação da Petrobrás, consistia no retorno dos autos para conclusão ao Juiz de Direito, ou mesmo, a realização de carga dos autos aos advogados dos autores, logo após a expedição das mencionadas ordens de busca e apreensão de valores, impedindo que os advogados da Petrobrás pudessem ajuizar a medida ou recurso cabível a tempo de se evitar a perpetração dos saques.

Por tal motivo, várias foram as intervenções por meio de mandado de segurança, instruído apenas com cópia da petição inicial e do despacho e, as vezes, sequer sem estes instrumentos.

Embora a Petrobrás tenha logrado cassar todas as decisões judiciais proferidas, e paralelamente decretado o Supremo Tribunal Federal a

inaplicabilidade do art, 150, § 7º" da Constituição Federal aos casos de "retenção a maior do ICMS -Substituição Tributária" o prejuízo foi materializado.

Atualmente, as sentenças proferidas naquelas ações propostas em Goiás, contrariamente as antecipações de tutela concedidas, estão reconhecendo a ilegitimidade da Petrobras para figurar no pólo passivo da demanda, restringindo esta posição processual ao Estado de Goiás. Quanto ao mérito a posição também vem sendo de julgar improcedente a pretensão de restituição de ICMS interpretando o §7º do artigo150 da Constituição Federal conforme a orientação do Supremo Tribunal Federal.

Em segundo grau, o Tribunal de Justiça do Estado de Goiás, tem adotado a mesma postura, entendendo pela ilegitimidade da Petrobrás para suportar a demanda repetitória e, em sede de mérito, considerando improcedente o pleito das distribuidoras, postos de combustíveis e retalhistas, em razão do artigo 150, § 7º da Constituição Federal somente se referir a devolução de tributo pago diante da não ocorrência de fato gerador, portanto, hipóteses dista da narrativa apresentada pelas autoras e, em plena sintonia com o convencimento da Suprema Corte.

Importante ponderar que após cassar as decisões que levantaram milhões das contas da Petrobrás, foram conferidas tanto decisões tanto de primeira instância, como em segunda instância, determinando que as autoras restituíssem aos cofres da Petrobrás os valores que foram levantados, entretanto, as demais se quedam inertes ou apresentam justificativas inverossímeis para não restabelecer o *status quo ante*, dependendo de perseverantes esforços judiciais da Petrobrás para que a mesma tivesse êxito parcial e pequeno diante dos valores arrebatados.

De novo, a falta de estabelecimento de garantia com base na lei processual fez com que a ordem liminar em processo com sentença definitiva contrária, importou em prejuízo de difícil reversão.

Por fim, insta salientar que após verem suas demandas indeferidas a grande maioria das distribuidoras, segundo informações da Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás e da área comercial da Petrobrás, não mais está operando, o que dificulta que a Petrobrás obtenha de volta tais importâncias levantadas.

1.3 – Produção e consumo de solventes

Conforme pode ser visto na tabela abaixo, a produção nacional de solventes hidrocarbonetos, comparada com a de gasolina, situa-se, nos últimos anos, entre 10% e 15% do total de gasolina produzido no Brasil.

TABELA 21

Comparativo entre produção de solventes e de gasolina A

Ano	Volume produzido (1.000 m ³)		I/II
	Solventes (I)	Gasolina A (II)	
1999	2.273	18.364	12,4%
2000	2.317	18.576	12,5%
2001	2.385	19.930	12,0%
2002	2.389	19.407	12,3%

Fonte: ANP.

Durante o primeiro semestre do corrente ano de 2003, essa relação manteve-se nos mesmos níveis: enquanto a produção de gasolina atingiu cerca de nove milhões, duzentos e trinta mil metros cúbicos, a de solventes alcançado aproximadamente um milhão, duzentos e sessenta mil metros cúbicos, equivalendo a 13,6% do volume de gasolina produzido.

A partir desse comparativo e tomando por hipótese que metade da produção de solventes fosse consumida pelo seu mercado cativo, sobraria a outra metade para ser ilicitamente usada – por exemplo, na adulteração da gasolina. Esse volume de solventes representaria, porém, apenas 6% a 7 % do total da gasolina produzida no país.

Isto nos leva a concluir que a prática ilícita de adulteração com solventes, embora não deixe de ser preocupante, é um adicional aos índices encontrados para adulteração de gasolina e não seu carro-chefe. Tal conclusão é corroborada pelo fato de que, nas autuações realizadas pela ANP, no tocante a irregularidades nos produtos analisados, o maior índice de não-conformidade para a gasolina encontra-se relacionado ao álcool anidro a ela adicionado, cujos teores estão fora da especificação permitida.

1.4 – Cartelização do mercado

Em depoimento em audiência pública, tanto o representante da Shell do Brasil Ltda., Sr. Emílio R. Soares de Gouveia, quanto o representante da Esso do Brasil, Bruno José Bandeiro de Melo confirmaram que sugerem o preço a ser praticado pelo revendedor, o que além da interferência na margem do revendedor implica na confirmação do indício da cartelização.

Além disso, os mesmos representantes admitiram possuir imóveis próprios alugados à revendedores com prazo indeterminado, para utilização se necessário da chamada “denúncia vazia”, o que na prática deixa o revendedor dependente da vontade comercial da distribuidora. Na prática a dupla dependência de margem de lucro e da propriedade do imóvel, torna o revendedor um mero empregado, infringindo inúmeras regras legais, já que a distribuidora torna-se praticamente proprietária dos seus postos.

As distribuidoras ligadas ao Sindicom também se utilizam de ações judiciais para contestarem tributos e contribuições, além de indução à práticas que prejudicam as arrecadações tributárias.

1.5 – Ineficiência e Ineficácia dos sistemas de regulação e fiscalização

No caso do agente regulador a Comissão pode constatar a ineficiência e ineficácia do sistema de Fiscalização, pois existe algo em torno de 16 mil Autos de Infração emitidos pela fiscalização aguardando em sua grande maioria os procedimentos de instrução dos processos e julgamento administrativo.

No que se refere à CIDE, não se pode falar em insuficiência da fiscalização, pois o que ocorre é a busca de medidas judiciais por parte de distribuidoras e postos, mesmo não sendo estes contribuintes da exação. Grande parte destas empresas já foram autuadas no passado por falta de pagamento de PIS/COFINS, em situações análogas à atual. A ligação entre os postos e distribuidoras também causa distorções, pois aqueles, em regra, optam por serem tributados pelo Imposto de Renda com base em lucro presumido e isto tem incentivado que as distribuidoras vendam o combustível sem lucro para os postos (preço de custo), realizando todo o lucro no posto. Como possuem liminares para

o não pagamento da CIDE pela Refinaria e a não inclusão da mesma no preço, compram por preços muito abaixo do que é praticado normalmente. Como vendem para os postos pelo mesmo valor da compra, não há lucro tributável pelo Imposto sobre a Renda. Como o posto é tributado pelo lucro presumido (1,6% sobre a receita bruta), usufruem de tributação muito abaixo da normalmente incidente neste setor do mercado. Acrescentado a isso a possibilidade dos donos de postos poderem distribuir a parcela do lucro contábil que excede o lucro presumido aos sócios sem tributação, verifica-se uma situação insólita: como não pagam CIDE, obtém grande lucro na comercialização, pois vendem a preços próximos dos praticados pelas empresas que pagam CIDE (pouco abaixo); este lucro é todo “realizado” nos postos, onde a tributação será pelo lucro presumido; Como o “lucro real” é bastante superior ao presumido, há valores bastante significativos para distribuir aos sócios, sem tributação.

Quanto ao álcool é necessária implantação de medidores de vazão nos postos e usinas produtoras, visando controlar a produção e o consumo deste produto para serem cotejados com os valores de tributos pagos (ICMS e CIDE).

1.6 – Exportação de gasolina: o Caso Thork

Em 14 de janeiro de 2002, a empresa Thork Comércio Importação e Exportação Ltda. Solicitou da ANP autorização para exportar trinta milhões de litros de gasolina para a Bolívia. A instrução do processo incluiu dados sobre a empresa solicitante, a empresa importadora boliviana e a empresa encarregada do transporte do produto.

Em 2 de abril de 2002, a ANP concedeu à Thork a autorização para exportação de derivados de petróleo, nos termos da Portaria ANP nº 315, de 27 de dezembro de 2001. Foi feita, entretanto, a exigência da adição de duas substâncias à gasolina a ser exportada, capazes de identificar a presença de marcador e a origem do produto.

Em 2 de maio de 2002, foram iniciados os carregamentos de gasolina na refinaria de Manguinhos, fazendo-se a marcação do produto pela firma inspetora Intertek.

No dia 25 de maio de 2002, a Thork abriu Registro de Exportação para um volume de noventa mil litros de gasolina mas, diante da exigência da ANP de indicação da data ou período previsto para a exportação, não

houve o cumprimento da exigência e foi cancelado pela empresa o supracitado registro.

Dias após, no início de junho de 2002, a Thork abriu novo registro de exportação, dessa vez para seis milhões de litros de gasolina; diante da exigência, novamente feita pela ANP, de indicar data ou período de exportação – que, mais uma vez, não foi cumprida – e, dias após, de solicitar a ANP à empresa informações e documentos que indicassem a localização do produto carregado, comunicou a Thork à ANP:

- 1) o novo cancelamento da operação de exportação;
- 2) o armazenamento da gasolina nas empresas Álamo Distribuidora de Derivados de Petróleo Ltda. (5.206.530 litros) e Exxel Brasileira de Petróleo Ltda. (696.699 litros), ambas localizadas no Município de Paulínia (SP);
- 3) sua intenção de devolver a gasolina à Refinaria de Manguinhos, onde o produto havia sido adquirido.

Inquirida pela ANP a respeito do assunto, respondeu a refinaria que não havia acordo ou negociação com a Thork para devolução do produto.

Em 2 de julho de 2002, foi feita uma operação de fiscalização nas empresas Exxel e Álamo, bem como na Transo, operadora de tancagem da Álamo; porém, os volumes de combustível informados pela Thork não foram localizados, além de não haver informação sobre 1.242.314 litros de gasolina, correspondentes à diferença entre os 7.145.544 litros do produto carregados em Manguinhos e os 5.903.230 litros que alegava a empresa Thork estarem armazenados em Paulínia.

A par disso, a ANP registrou o desaparecimento do produto na Delegacia de Polícia Civil de Paulínia, SP, tendo sido lavrado o Boletim de Ocorrência nº 2222/02

Além disso, verificou-se, posteriormente, que os documentos fiscais emitidos pela Thork para armazenagem do produto descreviam-no simplesmente como “gasolina A”, e não “gasolina A com marcador”, conforme as notas fiscais emitidas pela Refinaria de Manguinhos.

Com base em todos esses fatos, em 5 de julho de 2002, a empresa Thork foi autuada pela ANP, com base no art. 3º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, por prestar informações inverídicas no processo de exportação de gasolina para a Bolívia e por dar ao produto destinação diferente da autorizada pela agência.

A par disso, a ANP registrou o desaparecimento do produto na Delegacia de Polícia Civil de Paulínia, SP, tendo sido lavrado o Boletim de Ocorrência nº 2222/02.”

Em decorrência da tempestividade e efetividade das providências adotadas pela ANP, resta instar à autoridade policial a conclusão do inquérito policial resultante do Boletim de Ocorrência supracitado; à Receita Federal proceder ao recolhimento da CIDE, PIS/PASEP e COFINS, relativas à operação; e, ao fisco estadual, o recolhimento do ICMS devido.

1.7 – Abuso do poder econômico

Com base nas Ações Cíveis Públicas proposta pelo Ministério Público Federal, e nos fatos constatados por esta CPI e pelas CPI(s) que foram realizadas nos estados, pode-se perceber que o SINDICOM agrega uma pequena quantidade de empresas mais que representam grande parcela de mercado.

Com isso buscam apenas beneficiar esta parcela mínima de empresas, assim não representando os interesses da grande maioria das distribuidoras existentes.

Diante disso, devemos desconstituir a figura de Sindicato do SINDICOM, para que o mesmo seja considerado apenas uma associação.

Ficou constatado, em especial pela CPI Distrital que as empresas Distribuidoras filiadas ao SINDICOM elegem revendedores que ostentam sua bandeira para serem privilegiados com descontos e outros benefícios em detrimento de revendedores que também ostentem sua bandeira e estejam localizados na mesma área de atuação do beneficiado. Tal prática busca inviabilizar financeiramente o revendedor para que este seja obrigado entregar o seu fundo de comércio a própria Distribuidora ou alguém indicado por esta.

Com isso deve-se restabelecer a previsão anteriormente existente, a qual limitava a diferença de preços e prazos praticados por estas distribuidoras aos seus revendedores.

Tal limitação consistia em 3%, ou seja, as Distribuidoras no mesmo dia e na mesma região não podem praticar diferença de preços acima de 3%.

2 – Fraudes e desvios

Define-se adulteração de combustíveis como aumento do volume ou produção de combustíveis pela adição de outro produto, *e.g.* solvente, álcool, querosene etc. Importante considerar também que a adulteração não se confunde com a inobservância das especificações, porquanto um produto pode estar dentro das especificações e ser o resultado de fraude.

2.1 – Adulteração de gasolina (solventes e álcool)

Essa é uma fraude que vem sendo cada vez mais praticada, e que tem origem no benefício econômico indevido que se pode obter ao se adicionar ilegalmente à gasolina solventes ou álcool, produtos sobre os quais se recolhem mais baixas alíquotas de tributos (ICMS e Cide), ou mesmo delas isentos, como é o caso da Cide sobre solventes quando não utilizados para a formulação de gasolinas ou diesel.

No caso da gasolina, a aferição da adulteração por solventes apenas pode ser feita pela presença de um marcador, razão pela qual, nesses casos, é legalmente exigida a adição dessas substâncias químicas.

A fraude de gasolina por adição de álcool em excesso aos limites determinados em lei, embora absolutamente simples de ser detectada, é bastante praticada.

Em ambos os casos, o problema não ocorre por falta de dispositivos legais sobre a matéria, mas por regras tributárias que são um verdadeiro convite à sonegação e, principalmente, por uma fiscalização deficiente dos órgãos responsáveis. Tais falhas estão a exigir uma ação enérgica e rápida para sua correção, a fim de livrar não somente o mercado nacional de

combustíveis, mas a sociedade brasileira como um todo, dessa verdadeira praga que insiste em se alastrar pelo país, à sombra da ineficiência e da inação do Estado.

2.2 – Adulteração de diesel (solventes e óleo queimado)

Infelizmente, dada a multiplicidade de assuntos sobre os quais esta CPI precisou focar suas atenções, não foi possível dedicar mais tempo a algumas linhas de investigação, como por exemplo a adulteração de óleo diesel por óleo queimado e solventes.

2.3 – Adulteração de álcool anidro e hidratado

De início, deve-se mencionar que há forte incentivo econômico à adulteração de álcool, relativamente ao tratamento não-uniforme dado à tributação da comercialização de álcool pelo ICMS. De fato, há expressivas diferenças nas alíquotas e forma de recolhimento de ICMS de álcool etílico, anidro e hidratado, para fim combustível. Existem, também, grandes diferenças entre as alíquotas de ICMS nas operações internas (alíquota modal = 25 %) e as alíquotas interestaduais (7% ou 12 %)¹. Por fim, a alíquota de ICMS é diferenciada em função da destinação do produto, sendo a maior alíquota aquela referentes ao uso como combustível.

A venda de álcool anidro no estabelecimento produtor, por exemplo, não é gravada pelo ICMS, sendo o tributo devido recolhido por ocasião da saída da gasolina da refinaria. Assim, a declaração de vendas de álcool anidro maiores que de álcool hidratado suscita redução do ICMS devido pelo produtor de álcool, majorando seus ganhos.

Outra possibilidade de aumento irregular de resultados ocorre nas unidades da federação em que os distribuidores são contribuintes substitutos do ICMS relativo à etapa de produção – São Paulo, por exemplo – quando esse agente declara venda de álcool para a Região Norte e comercializa esse produto no próprio Estado. Isso porque a alíquota interna de ICMS, nesse Estado, é de 25%, valor bem inferior à alíquota interestadual desse caso (7%). Verifica-se

¹ A Resolução nº 22, de 19 de maio de 1989, do Senado Federal estabeleceu a alíquota de ICMS nas operações e prestações interestaduais (7 % nas operações e prestações realizadas nas Regiões Sul e Sudeste, destinadas às regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste e ao Estado do Espírito Santo e 12 % nas demais operações interestaduais).

efeito análogo quando, em vez de informar a venda de álcool hidratado combustível, declara-se a venda de álcool para outros fins.

Uma indicação clara da prática desses ilícitos é o fato de o preço de venda de álcool hidratado pelas distribuidoras para os revendedores ser substancialmente inferior ao preço pago ao produtor de álcool, sem tributos.

Da mesma forma, constitui evidência de fraude a detecção de traços de flúor e cloro no álcool anidro comercializado por algumas distribuidoras, porquanto esses elementos químicos não fazem parte da composição desse combustível nas destilarias. Isso sugere que foi adicionado água de torneira ao álcool anidro (operação conhecida como “molhação” do álcool) em razão da não cobrança de ICMS na saída desse produto das destilarias.

Naturalmente, essas práticas delituosas vêm-se facilitadas pela inexistência de fiscalização efetiva da produção de álcool declarada pelas destilarias.

2.4 – Aplicação dos recursos da Cide pelo Poder Executivo

Um dos argumentos utilizados para obtenção de liminar contra a incidência da Cide, quando da retirada do produto no fornecedor, refere-se ao desvio de finalidade relacionado com a destinação do produto da arrecadação da contribuição em comento. Esse assunto diz respeito diretamente à atuação do Congresso Nacional em sua missão institucional. Segundo o art. 48, II, da Lei Fundamental, cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, dispor, entre outras matérias, sobre plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado. Também, o Congresso Nacional é o titular do controle externo, que compreende a fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta, quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação de subvenções e renúncia de receitas. Portanto, alguns comentários sobre o assunto merecem ser efetuados no momento.

A Cide é uma contribuição de intervenção no domínio econômico, incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível e teve origem na proposta de emenda à Constituição, encaminhada por meio da Mensagem nº 1.093/00. De acordo com a Exposição de Motivos nº 509/MF, que acompanhou a

referida Mensagem, a proposição visava evitar distorções de natureza tributária danosas ao produto nacional em comparação com o importado, em face da proximidade da liberalização do mercado nacional relativo ao petróleo e seus derivados e ao gás natural.

Nas discussões ocorridas no Parlamento, a maior parcela dos recursos arrecadados deveria ser destinada a programas para aperfeiçoamento na infra-estrutura de transporte, uma vez que este setor é responsável pelo maior consumo de combustíveis derivados do petróleo. Também, é o que mais contribui para a poluição do ar nos grandes centros urbanos.

Desse modo, as aplicações principais com essa fonte de recursos deveriam ser carreadas para ações sobre as condições das infra-estruturas e sobre os equipamentos de transporte. Em consequência, o produto dessas receitas deveria priorizar obras, renovação de frotas e desenvolvimento tecnológico ligado ao setor.

Os reflexos benéficos imediatos dessa política seriam, em função das melhorias das estradas, redução do número de acidentes e mais rapidez no transporte de cargas e de passageiros. Disso decorreria redução dos custos de produção e de comercialização dos produtos no mercado interno e maior competitividade das empresas que produzem no território nacional. Ademais, a ampliação e melhoria dos transportes coletivos urbanos resultariam na diminuição dos congestionamentos e da emissão de poluentes, em virtude da redução do fluxo de veículos.

Com esse espírito, foi aprovada a PEC nº 277/00 que, após promulgada, ficou conhecida como Emenda Constitucional nº 33, de dezembro de 2001, que tratou da contribuição em tela. A instituição da Cide ficou a cargo da Lei nº 10.336/01, que assim dispôs sobre a destinação do seu produto de arrecadação:

- a) pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;
- b) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás;
- c) financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

Esse diploma legal definiu como contribuintes o produtor, o formulador e importador, pessoa física ou jurídica, das gasolinas e suas correntes, do diesel e suas correntes, da querosene de aviação e outros querosenes, dos óleos combustíveis (*fuel oil*), do gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta, e álcool etílico combustível. Também, estabeleceu como fatos geradores as operações de comercialização no mercado interno e de importação dos combustíveis acima citados.

De acordo com o § 2º do art. 1º da Lei nº 10.336/01, a efetiva utilização dos recursos obtidos com essa contribuição deveria ser avaliada no decorrer de 2002. A partir de 2003, os critérios e diretrizes seriam previstos em lei específica. Destarte, foi produzida a Lei nº 10.636/02, que atualmente regula a Cide.

Esta última Lei manteve a destinação original, uma vez que tal disposição é constitucional. Porém, esclareceu em seu art. 4º, que os projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás a serem contemplados com recursos da Cide serão administrados pelo Ministério do Meio Ambiente e abrangerão:

- a) o monitoramento, controle e fiscalização de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;
- b) o desenvolvimento de planos de contingência locais e regionais para situações de emergência;
- c) o desenvolvimento de estudos de avaliação e diagnóstico e de ações de educação ambiental em áreas ecologicamente sensíveis ou passíveis de impacto ambiental;
- d) o apoio ao desenvolvimento de instrumentos de planejamento e proteção de unidades de conservação costeiras, marinhas e de águas interiores;
- e) o fomento a projetos voltados para a preservação, revitalização e recuperação ambiental em áreas degradadas pelas atividades relacionadas à indústria de petróleo e de seus derivados e do gás e seus derivados;
- f) o fomento a projetos voltados à gestão, preservação e recuperação das florestas e dos recursos genéticos em áreas de influência de

atividades relacionadas à indústria de petróleo e de seus derivados e do gás e seus derivados.

No que tange aos programas de infra-estrutura de transporte, o art. 6º estabelece que a aplicação dos recursos da Cide *“terá como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, a segurança e o conforto dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.”*

Em síntese, tendo por base esse histórico, a Cide é uma contribuição instituída com a finalidade de regular o mercado de oferta de combustíveis. Ela não tem o fim de simplesmente arrecadar recursos para os cofres públicos. Tanto que o art. 177, § 4º, inciso I, alínea “b”, da Constituição Federal, com redação dada pela Emenda à Constituição nº 33/01, afasta a observância do princípio da anterioridade, insculpido no art. 150, inciso III, alínea “b”, da Carta Política, quando do restabelecimento de suas alíquotas pelo Poder Executivo, a exemplo do que ocorre com outros tributos com finalidade regulatória, como IPI e IOF.

Por outro lado, por se tratar de contribuição, a destinação do produto de sua arrecadação deve ter finalidade específica, sob pena de se tornar um tributo de outra natureza. Sobre esse assunto, leciona Hamilton Dias de Souza que *“a contribuição não se caracteriza somente pelo seu fato gerador, mas sobretudo por sua finalidade, exteriorizada pela atividade estatal desenvolvida e que se conecta indiretamente com o sujeito passivo.”*²

Também, o ex-Ministro do STF, Moreira Alves, ao relatar a ADC nº 1-1/DF, destacou o fator destinação como determinante da natureza de contribuição, ao afirmar:

“Ora, o artigo 1º da Lei Complementar n. 70/91, instituiu contribuição social para financiamento da Seguridade Social, nos termos do inciso I do artigo 195 da

² DE SOUZA, Hamilton Dias. **CONTRIBUIÇÕES ESPECIAIS**, in **CURSO DE DIREITO TRIBUTÁRIO**, Coordenador Ives Gandra S. Martins, Saraiva, 8ª edição, 2001, nota de rodapé nº 14, pág.495.

Constituição Federal, devida pelas pessoas jurídicas inclusive as a ela equiparada pela legislação do imposto de renda, destinada exclusivamente às despesas com atividades-fim das áreas de saúde, previdência e assistência social, contribuição essa que, pelo art. 2º da mesma Lei, incide sobre o faturamento mensal.

Trata-se, pois, de contribuição social prevista no inciso I do artigo 195 da Constituição Federal que se refere ao financiamento da seguridade social (...).”

Assim, e tendo em vista o destino dado pela Constituição Federal e legislação infraconstitucional ao produto de arrecadação da Cide, seus recursos devem ser carreados para o setor de infra-estrutura de transportes e para programas que corrijam externalidades negativas causadas pela indústria do petróleo e do gás.

Dessa forma, esperava-se aumento nos recursos destinados ao setor de transportes a partir de 2002, quando passou a ser cobrada a contribuição em comento. Todavia, não é isso que se constata ao comparar os valores consignados à função “Transporte” nos exercícios de 2001 até 2003 e na proposta orçamentária para 2004, encaminhada pelo Poder Executivo. Apenas, no ano de 2002, houve elevação das dotações autorizadas no orçamento para o setor. Em 2003, voltou ao mesmo nível de 2001, em valores nominais. E, para 2004, propõe-se redução de mais de 50% em relação à dotação consignada em 2001.

Também, parte dos recursos destinados à função “Transporte” foi oriunda do produto de arrecadação da Cide. Esta fonte representou 73,73% dos recursos consignados no orçamento de 2002 para a função “Transporte”; em 2003, representou 65,37%; e, em 2004, na proposta encaminhada pelo Poder Executivo, esta fonte corresponde a 39,98%.

TABELA 22

		R\$ milhões			
Função	Fontes	2001	2002	2003	PL 2004
9	Previdência Social	111	5,10	-	
	Todas	108.015,23	123.877,65	132.313,35	160.711,60
15	Urbanismo	111		-	316,59
	Todas	721,32	797,14	909,79	690,03

		R\$ milhões				
Função	Fontes	2001	2002	2003	PL 2004	
18	Gestão Ambiental	111		256,90	210,49	6,92
	Todas		2.470,99	2.831,40	2.337,00	1.580,90
20	Agricultura	111		182,20	550,00	542,50
	Todas		8.634,94	8.615,61	8.996,53	11.852,36
24	Comunicações	111			8,99	
	Todas		1.985,87	1.836,97	1.030,30	646,04
25	Energia	111			850,00	100,00
	Todas		1.186,32	8.323,37	2.138,99	739,64
26	Transporte	111		5.636,56	3.526,35	1.296,43
	Todas		5.280,34	7.645,24	5.394,05	3.242,54
28	Encargos Especiais	111		1.397,95	1.389,38	
	Todas		750.195,36	446.107,40	775.689,54	1.133.928,10
99	Reserva de Contingência	111			4.240,30	4.379,13
	Todas		3.606,00	4.555,00	18.551,30	23.422,55

Disso resulta que os recursos que antes financiavam a função em comento estão sendo carreados para outras funções, à medida que são substituídos pelo produto de arrecadação da Cide. O exame feito pelo Ministro Marcos Vinícius Vilaça, constante de seu Voto, que fundamentou o Acórdão nº 938/2003-TCU-Plenário, é bastante esclarecedor sobre essa questão. Em seu Voto, consta o seguinte:

“(…)

Falta de recursos

Nos últimos tempos, a infra-estrutura do transporte rodoviário vem se constituindo num dos pontos mais catastróficos da atuação do Estado. O penurioso orçamento para o setor tem ficado distante de atender as necessidades mais urgentes. É certo que diversas outras áreas convivem com problemas orçamentários e os serviços prestados são insatisfatórios. Mas antes de lamentar a falta de dinheiro é preciso compreendê-la e ver até em que medida se justifica.

Nesta auditoria, mereceram destaque problemas derivados da escassez de recursos, como a comum inexistência de serviços de conservação preventiva, rotineira e emergencial em longos trechos; a observação de trechos nunca restaurados ou restaurados há mais de 25 anos, com vida útil para lá de vencida; a falta de obras de adequação (ampliação) de capacidade, estando alguns trechos já em colapso; e a prática

de usar precária conservação como solução paliativa contra a deterioração das estradas, resultando em antieconomia, quando só as obras de restauração, embora mais caras, poderiam revitalizar com eficácia as rodovias (de acordo com o Orçamento para 2003, tomando-se a previsão de custo por quilômetro de intervenção, a restauração é cerca de doze vezes mais onerosa do que a conservação).

Na tabela mostrada a seguir, é possível analisar a evolução dos recursos orçamentários autorizados e executados no quadriênio 2000-2003 dentro do setor de transporte, destacando o transporte rodoviário, por ser o mais expressivo no setor e estar mais no interesse desta auditoria:

Em bilhões de reais

Setor	Orçamento	2000	2001	2002	2003 ³
Transporte	Autorizado	5,353	5,280	7,645	5,390
	Executado	3,289	3,962	5,142	0,358
	%/O. Fiscal ²	0,68%	0,88%	1,03%	0,64%
Transporte Rodoviário	Autorizado	3,474	3,316	5,045	2,966
	Executado	1,872	2,419	3,606	0,051
	%/O. Fiscal ²	0,39%	0,65%	0,72%	0,35%
Infra-Estrutura e Manutenção Rodoviárias ¹	Autorizado	3,314	3,102	3,163	2,748
	Executado	1,759	2,258	1,763	0,019
	%/O. Fiscal ²	0,36%	0,61%	0,35%	0,33%

1 – Infra-Estrutura e Manutenção Rodoviária, abrangendo todos os programas orçamentários vinculados: 0220 (Manutenção da Malha Rodoviária Federal – Conservação e Restauração), 0229 (Corredor São Francisco), 0230 (Corredor Leste), 0231 (Corredor Transmetropolitano), 0232 (Corredor Sudoeste), 0233 (Corredor Mercosul), 0234 (Manutenção em Regime de Gestão Terceirizada), 0235 (Corredor Nordeste), 0236 (Corredor Oeste-Norte), 0237 (Corredor Araguaia-Tocantins), 0238 (Corredor Fronteira Norte), 0663 (Segurança nas Rodovias Federais – Eliminação de Pontos Críticos) e 8035 (Infra-Estrutura em Transportes)

2 – De 2000 a 2002, igual a montante executado no setor dividido pelo montante autorizado no Orçamento Fiscal, no mesmo ano. Em 2003, montante autorizado no setor dividido pelo montante autorizado no Orçamento Fiscal

3 – Situação do mês de junho

Por essa tabela, evidencia-se que, em 2002 e 2003, os níveis orçamentários do transporte rodoviário, em termos de representatividade no conjunto do Orçamento Fiscal, foram equivalentes, no primeiro ano, e são bem menores, no segundo ano, do que aqueles observados em 2000. Mesmo para todo o setor de transportes, que corresponde quase sempre a menos de 1% do Orçamento Fiscal, há queda em 2003, após ligeiro e isolado aumento em 2002, que se deveu ao programa de descentralização das rodovias federais (R\$ 1,812 bilhão executado para esse fim).

Considerando separadamente a infra-estrutura (construção e ampliação de rodovias) e a manutenção (conservação e restauração) do transporte rodoviário, campos

que caracterizam os resultados do setor, por traduzirem o seu desenvolvimento e o aumento do conforto e segurança dos usuários, os números indicam haver estagnação, já que os investimentos em 2002 e 2003 igualam-se aos realizados em 2000, não obstante o aporte maior em 2001.

Nesse período a Constituição Federal foi alterada, pela Emenda Constitucional nº 33/2001, para permitir a criação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), cuja finalidade seria, além de cobrir o déficit do setor alcooleiro e de gás natural e de compensar o meio ambiente dos danos causados pela exploração petrolífera, desenvolver a infraestrutura de transportes.

Com advento da Lei nº 10.336/2001, que regulamenta a EC nº 33/2001, a CIDE foi instituída, para vigorar a partir do ano de 2002, incidindo sobre a comercialização ou importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível. Logo que criada, a CIDE possuía as seguintes alíquotas: R\$ 0,5011 por litro de gasolina; R\$ 0,1578 por litro de diesel; R\$ 0,1046 por quilo de gás liqüefeito de petróleo (GLP); R\$ 0,0214 por litro de querosene de aviação; R\$ 0,0259 por litro de outros querosenes; R\$ 0,1140 por quilo de óleos combustíveis; e R\$ 0,0292 por litro de álcool etílico.

Para o ano de 2003, as alíquotas da CIDE foram majoradas, de acordo com a Lei nº 10.636/2002 c/c o Decreto nº 4.565/2003, para R\$ 0,5411 (diesel); R\$ 0,2180 (GLP); R\$ 0,1676 (querosene de aviação); R\$ 0,0653 (outros querosenes); R\$ 0,0538 (óleos); R\$ 0,297 a R\$ 0,409 (enxofre, dependendo do teor); e R\$ 0,2925 (álcool). Note-se que, graças a um complexo de deduções tributárias, esses valores não são integralmente repassados ao consumidor.

De acordo com a Nota Técnica nº 14/2002, da Agência Nacional do Petróleo, elaborada momentos antes da elevação das alíquotas da CIDE autorizada pela Lei nº 10.636/2002, os tributos representavam, sobre o preço final ao consumidor, aproximadamente, 69% no caso da gasolina, 30% no do diesel e 20% no do GLP.

Era de se esperar um acréscimo substancial no volume de investimentos em transportes desde 2002. No entanto, ficou demonstrado que isso não aconteceu. Instituiu-se a CIDE sob o pretexto de, entre outras coisas, incrementar a infraestrutura de transportes, mas, paradoxalmente, os recursos aplicados na área em 2002 e autorizados em 2003, tomando por base o transporte rodoviário, comparativamente com os dois

anos anteriores, quando a contribuição não existia, mantiveram-se, em relação ao ano de 2000, e até decresceram, diante de 2001, mesmo com o presumível aumento na arrecadação do tributo no ano corrente.

Tal constatação poderia significar que os recursos que abasteciam os transportes foram substituídos, simplesmente, pelo dinheiro originário da CIDE, que de nada serviu para prosperar o setor. Ou que a CIDE não estaria sendo utilizada dentro de suas finalidades constitucionais. Os dados que começo a apresentar dão conta de que, em boa medida, as duas coisas vêm ocorrendo.

Segundo a Receita Federal, a arrecadação da CIDE em 2002, seu primeiro ano de vida, correspondeu a R\$ 7,241 bilhões. Montante, a propósito, nada desprezível, ainda mais quando se verifica ser maior do que todo o imposto de renda pago no mesmo ano por quem, pessoa física, não é descontado em folha (R\$ 4,461 bilhões). Maior também do que a arrecadação do IPI vinculado à importação (R\$ 4,888 bilhões) e do que a soma das receitas obtidas com do IPI sobre o fumo, as bebidas e os automóveis (R\$ 6,382 bilhões). Com a elevação das alíquotas, o orçamento da União estima que a CIDE proporcionará em 2003 R\$ 10,775 bilhões, quase 50% a mais do que a arrecadação do ano anterior.

Em 2002, dos R\$ 7,241 bilhões obtidos com a CIDE, R\$ 5,541 bilhões foram efetivamente usados, de conformidade com o sistema Siafi. A diferença refere-se a créditos remanescentes e bloqueados. Todos os gastos com o setor de transportes, incluindo o seu custeio, representaram R\$ 5,142 bilhões, sendo que, destes, R\$ 4,059 bilhões se deveram à CIDE. Pode-se ver então, em primeiro lugar, que os recursos dados pela CIDE superaram tudo o que foi aplicado em transportes e, em segundo lugar, que a CIDE significou, no orçamento dos transportes, 79%, ou seja, quase todos os recursos do setor.

Pouca coisa mudou no orçamento da União para 2003, onde estão autorizadas despesas da ordem de R\$ 5,389 bilhões em transportes, das quais R\$ 3,615 bilhões, isto é, 67%, dizem respeito à CIDE. Neste ano, o orçamento da CIDE é exatamente o dobro do orçamento dos transportes, repetindo, R\$ 10,775 bilhões.

Das informações precedentes chega-se à conclusão inarredável de que está indo para outras áreas o dinheiro que antes financiava o setor de transportes, que hoje sobrevive

essencialmente às custas da novel contribuição. E mais: observando que o orçamento dos transportes não cresceu em 2002 e 2003, exercícios nos quais a CIDE foi cobrada, pode-se deduzir que a instituição da contribuição não colaborou sequer com um centavo para o desenvolvimento do setor.

Mais grave ainda é a comprovação de que nem todo o dinheiro conseguido com a CIDE está sendo usado nas finalidades permitidas pela Constituição: subsídios a derivados de petróleo, gás natural e álcool combustível; meio ambiente e infra-estrutura de transportes.

No ano de 2002, dos R\$ 5,541 bilhões utilizados da CIDE, R\$ 4,059 bilhões (73%) proveram o setor de transportes e R\$ 52 milhões (menos de 1%) o de meio ambiente. Os recursos restantes da contribuição foram revertidos em prol do serviço da dívida interna e de outros encargos (R\$ 1,309 bilhão), da agricultura (R\$ 115 milhões) e da previdência social (R\$ 5,1 milhões). Não há registro de dinheiro para subsidiar preços de combustíveis, gás e seus derivados.

Mesmo os recursos direcionados aos transportes não se prestaram à infra-estrutura do setor, como manda a Constituição. Com efeito, em 2002, cerca de R\$ 462 milhões foram empregados, entre outros fins, em administração geral, onde se inclui a remuneração de servidores (R\$ 391 milhões); em atenção básica, isto é, assistência médica e odontológica de servidores (R\$ 28,5 milhões); em auxílio-alimentação (R\$ 13 milhões); em auxílio-transporte (R\$ 3 milhões); em assistência pré-escolar a dependentes de servidores (R\$ 1,5 milhão); em tecnologia (R\$ 20,6 milhões); e em comunicação social, ou seja, publicidade e propaganda (R\$ 3,1 milhões). Em infra-estrutura foram gastos, na realidade, R\$ 3,597 bilhões (R\$ 3,232 bilhões para o transporte rodoviário, R\$ 210 milhões para o transporte hidroviário e R\$ 155 milhões para o transporte ferroviário), segundo o Siafi.

Para este ano de 2003, o panorama é pior, pois, havendo a previsão de arrecadar R\$ 10,775 bilhões com a CIDE, somente R\$ 3,615 bilhões (33,5%) estão consignados, diretamente, para os transportes e R\$ 210,5 milhões (menos de 2%) para o meio ambiente. Existem R\$ 4,151 bilhões registrados em reserva de contingência, que podem até vir a ser destinados aos transportes, embora não seja possível garantir. Mais R\$ 1,389 bilhão atende sobretudo ao serviço da dívida externa, R\$ 850 milhões ao setor de energia, R\$ 550 milhões ao setor de agricultura e R\$ 9 milhões ao setor de comunicações.

Como em 2002, a infra-estrutura não responde por todos os recursos da área de transportes devidos à CIDE em 2003, estando reservados R\$ 2,268 bilhões para o transporte rodoviário, R\$ 571 milhões para o transporte ferroviário e R\$ 413 milhões para o transporte hidroviário. Há também neste ano recursos para o custeio do setor, por exemplo: R\$ 215 milhões para administração geral, R\$ 32 milhões para atenção básica, R\$ 11 milhões para auxílio-alimentação, R\$ 2,2 milhões para assistência pré-escolar, R\$ 5,9 milhões para auxílio-transporte e R\$ 1 milhão para comunicação social.

Não se questiona a necessidade dessas despesas, mas sim a sua cobertura com recursos de um ônus tributário a mais imputado aos cidadãos, sob a esperança de melhorar o trágico setor de transportes. Não é demais lembrar que esses gastos estão em desacordo com o inciso II do § 4º do artigo 177 da Constituição Federal.

Para finalizar, infiro dos dados exibidos que não se justifica o estado estacionário em que se encontra nos últimos tempos o setor rodoviário não privatizado, sobretudo a partir de 2002, quando foi instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), que tem, entre outras funções, apoiar a infra-estrutura de transportes. O montante que se imagina arrecadar em 2003 com a contribuição seria suficiente para modernizar e colocar em bom funcionamento a malha rodoviária federal. É preciso alertar os Poderes Executivo, por meio dos Ministérios do Planejamento e dos Transportes, e Legislativo sobre as necessidades do setor e as irregularidades na utilização da CIDE, enviando-lhes cópia desta auditoria.”

A situação não muda muito em 2004, exceto pela menor alocação de recursos em determinadas funções, comparado com o ano anterior. No projeto de lei orçamentária encaminhado pelo Poder Executivo, o produto de arrecadação da Cide está distribuído entre as seguintes funções:

TABELA 23

R\$ milhões						
Função	Descrição	2003	Anál. Vert.	PL 2004	Anál. Vert.	Anál. Hor.
		(A)	(A)/(C)	(B)	(B)/(C)	(B)/(C)
18	Gestão Ambiental	210,49	1,95%	6,92	0,10%	3,29%
20	Agricultura	550,00	5,11%	542,50	8,17%	98,64%
25	Energia	850,00	7,89%	100,00	1,51%	11,76%
15	Urbanismo		46,50%	316,59	24,29%	44,69%
24	Comunicações	9,00				
26	Transporte	3.609,48		1.296,43		
28	Encargos Especiais	1.389,38				
99	Reserva de Contingência	4.151,17	38,55%	4.379,13	65,94%	105,49%
Total (C)		10.769,50	100,00%	6.641,57	100,00%	61,67%

Fonte : SIAFI e PL LOA 2004

Além desses valores, no projeto de lei orçamentária encaminhado pelo Poder Executivo, há a desvinculação de R\$ 1.660,39 milhões do produto de arrecadação da Cide, no caso de se concretizar a reforma tributária no ano corrente.

Disso constata-se que a maior parte dos recursos provenientes da contribuição em tela destina-se à reserva de contingência que, via de regra, tem sido utilizada para compor o superávit primário. Outrossim, em razão da desvinculação de receitas da União incidentes sobre as contribuições no domínio econômico, que não ocorreu em anos anteriores, bem como expectativa de redução de arrecadação da Cide em 2004, uma vez que, em 2003, tal estimativa deve ficar aquém do previsto, pouco sobrou para os demais os programas que deveriam receber os recursos dessa fonte, cerca de 27,25% do total previsto. Não é demais dizer que o dispositivo da LDO para 2004 (art. 39 da Lei nº 10707/03), que estabelecia destinação de, pelo menos, 30% para programas de investimentos na infra-estrutura de transportes, que abrangeria infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária e multimodal, foi vetado.

Vale mencionar também o montante de recursos da Cide que ficam sob supervisão do Ministério da Fazenda, para financiamento e equalização à estocagem de álcool combustível. Estes recursos representam quase 24% da arrecadação esperada para 2004 da referida contribuição, excluídas as importâncias destinadas à reserva de contingência e desvinculadas. Considerando que, no exercício de 2003, quase toda a dotação autorizada foi empenhada, e tendo em vista a magnitude das quantias envolvidas e o benefício que deveria advir para a sociedade brasileira, em razão do pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, interessante que sejam realizados procedimentos de fiscalização no PT 20.846.5005.0314.0001.

Ademais, o Congresso Nacional deve atentar para o destino que tem sido dado aos recursos oriundos da Cide, a fim de que ela não se torne mais um imposto a ser pago pelo contribuinte brasileiro.

2.5 – SINDICOM

Trata-se do sindicato que congrega as grandes distribuidoras, a maioria estrangeiras, absorvendo 80% do mercado, enquanto as demais movimentam 20% do mercado.

A Shell do Brasil Ltda. Possui mandado de segurança de nº 2002510101476588 da 30ª V.F. Rio de Janeiro para o não recolhimento da Cide de remessa de lucros e royalties com tutela antecipada.

A Esso do Brasil, além de um rumoroso processo onde os seus diretores sofreram condenação em processo criminal por sonegação de CPMF, obteve sucesso na maior ação de distribuidora de combustíveis já movida no País, de contestação da obrigação de recolhimento da confins, com sentença transitada em julgado do doc. originário nº 920054208 da 21ª V.F. Rio de Janeiro.

A União perdeu prazo na apelação e o montante do prejuízo ao erário público foi superior a R\$1 bilhão. A Cia. Brasileira de Petróleo Ipiranga tem constatado na CPI DA Assembléia Legislativa de São Paulo, em 1995, a utilização dos mesmos argumentos de pequenas distribuidoras da substituição tributária nas vendas interestaduais.

A Cia. Ipiranga, segundo constatou aquela CPI, enviou carta com o aval do Sindicom, orientando os seus clientes o não recolhimento dos tributos.

A conclusão que chegamos é que quanto maior o tamanho da distribuidora, maior foi o problema criado.

PARTE IV – Conclusões e recomendações

1 – Avaliação circunstancial

Após quase seis meses de trabalho investigativo, materializado em várias audiências públicas, tomadas de depoimentos, coleta de informações e realização de diligências, parece ficar claro o diagnóstico das reais causas da sonegação fiscal e adulteração da qualidade de boa parte dos combustíveis hoje comercializados no Brasil.

Apesar de muitos diagnósticos equivocados, feitos por diversos dos depoentes, que mais pareciam os três cegos da fábula, descrevendo um elefante conforme as partes do animal que acaso tocassem – um, apalpando-lhe uma das patas e descrevendo-o como um grande tronco; o segundo, apalpando-lhe o corpo e descrevendo-o como uma grande e áspera muralha, e o último, apalpando-lhe a tromba e descrevendo-o como uma grande e peluda serpente – a *causa mater* dos problemas no setor de combustíveis parece mesmo ser a questão tributária, seja em função das elevadas alíquotas que incidem principalmente sobre a gasolina, o combustível mais adulterado e de tributação mais sonegada, seja por causa do verdadeiro cipoal representado pela legislação tributária estadual sobre a questão, com diferentes alíquotas cobradas, de Estado para Estado, sobre um mesmo combustível (às vezes, com mais de uma alíquota dentro de um mesmo Estado), ou mesmo da absurda exceção, prevista no texto constitucional, da tributação de ICMS sobre petróleo e derivados apenas no Estado onde ocorra o consumo, contrariamente ao que se verifica para todos os outros produtos e serviços, à exceção de energia elétrica, serviços de telecomunicações e minerais.

Entretanto, nem só de facilidade para sonegar tributos vive o crime: outras causas há, de importância quase igual, que estão a fomentar, nos dias de hoje, os negócios escusos no setor de combustíveis no país, e a dar, cada vez mais, razão ao que disse, há quase um século, Ruy Barbosa, em discurso no Senado da República:

“De tanto ver triunfar as nulidades, de tanto ver prosperar a desonra, de tanto ver crescer a injustiça, de tanto ver agigantarem-se os poderes nas mãos dos maus, o homem chega a desanimar da virtude, a rir-se da honra, a ter vergonha de ser honesto.”

[Trecho do discurso Requerimento de Informações sobre o Caso do Satélite - II, proferido no Senado Federal, Rio de Janeiro, em Obras Completas de Rui Barbosa, V. 41, t.3, 1914. P. 86]

São essas outras causas, principalmente, a facilidade em se fugir a uma fiscalização deficiente e pobremente feita, devida à pouca estrutura, à falta de condições materiais e de recursos humanos da Agência Nacional do Petróleo (ANP), órgão regulador e fiscalizador que funciona razoavelmente bem no tocante à exploração e produção de petróleo, mas que, em razão da tarefa hercúlea que tem a desempenhar e que, ao menos atualmente, parece estar bem acima de suas forças, deixa bastante a desejar no tocante ao mercado de combustíveis do país; e o verdadeiro incentivo à marginalização e à impunidade, representado pela legislação atualmente vigente, que não caracteriza como crime passível de sanção penal a adulteração de combustíveis.

2 – Conclusão geral

O imenso volume de recursos movimentados nos negócios do setor de combustíveis no Brasil – da ordem de cem bilhões de reais, dos quais praticamente metade se traduz na carga de tributos federais e estaduais incidente sobre os produtos comercializados –, as muitas brechas existentes na regulamentação legal e infralegal da matéria e a fiscalização absolutamente ineficiente, desaparelhada e pobremente exercida sobre um setor de tão capital importância para o país levaram-nos a confrontarmos-nos com uma situação de quase-caos que, se não for combatida com a mobilização da sociedade brasileira como um todo, poderá, dentro de pouco tempo, condenar-nos a viver em meio à completa ilegalidade, num ambiente em que imperem apenas as leis dos mais fortes, dos mais espertos e do “salve-se quem puder”.

Saliente-se, por importante, que não dependerá apenas desta Comissão a solução para tão grave crise. O problema é de tal amplitude que exige a conscientização e a ação conjunta e firme dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, ladeados por todos os cidadãos brasileiros, em especial pelas organizações não-governamentais, clubes de serviços, associações e todas as formas de manifestação organizada da sociedade.

Conforme conclusão da CPI, nem toda a produção de álcool e açúcar, bem como a movimentação desses produtos, ou seja, os estoques iniciais e finais, as aquisições, as vendas, as quantidades evaporadas, de consumo próprio ou perdidas em acidentes ou incêndios, é declarada para o Ministério da Agricultura, em inobservância das exigências legais. Cabe aqui destacar que as movimentações de álcool anidro e hidratado realizadas entre as usinas também não são declaradas para o órgão de controle, tampouco as vendas diretas pelas usinas aos postos, às empresas informais e mesmo às pessoas físicas proprietárias de caminhões tanques.

Também em relação aos derivados do petróleo, são abstraídas, são sonegadas, desvirtuadas ou informadas incorretamente à Agência Nacional do Petróleo - ANP, a produção e a movimentação desses produtos, ou seja, os estoques iniciais e finais, as aquisições, as vendas, as operações entre as empresas congêneres e não congêneres, as quantidades evaporadas, as perdas em acidentes ou incêndios, em inobservância das exigências legais.

INCONSISTÊNCIAS DOS DADOS OFICIAIS DE CONTROLE

Em decorrência dos dados sonegados ou desvirtuados, torna-se impraticável a apuração real, consistente, da realidade do mercado de combustíveis no Brasil. Os órgãos controladores, a ANP e o Ministério da Agricultura e Abastecimento, não possuem uma perfeita sistemática operacional de apuração da concreta movimentação. Faço esta assertiva convicto, pois debrucei com meus assessores sobre os dados (memórias de cálculos) que nos foram repassados pela ANP e pelo Ministério da Agricultura, sob ofícios e requerimentos, e concluí que é impossível intuímos, com alguma precisão, sobre a licitude das operações das Distribuidoras e das Usinas.

Quando indagávamos à ANP sobre monstruosas diferenças apuradas, informavam-nos que faltavam dados, logo nos encaminhados. Realizávamos Nova apuração, outras diferenças, novo contato com a ANP – afirmavam que agora é porque faltam os dados das operações entre as empresas congêneres, logo nos repassados. Após novos cálculos, nova

apuração e, acreditem, novas diferenças. Novo contato – nos informam que também agora faltam outros dados das operações entre as empresas não congêneres, quando os resultados serão apurados corretamente. Eureka, os dados continuam apresentando estrondosas diferenças. Em qualquer levantamento tecnicamente realizado, os dados têm que coincidir e as diferenças explicadas.

Ora, o próprio pessoal da desaparelhada Agência não consegue apurar a realidade do mercado de combustíveis, quiçá controlá-la, quiçá fiscalizá-la, e, portanto, regulá-la então, nem pensar. E os rombos, as fraudes, continuam ocorrendo. O governo federal até hoje não possui um mapa correto do mercado de combustíveis no Brasil, e a radiografia de que dispõe é tão embaçada, tão distorcida, que não lhe permite conhecer e coibir as ilicitudes que há muito vem ocorrendo. É a efetivação da impunidade, com o endosso do governo federal.

Sabemos que a nossa legislação é falha, não pune, não cassa os registros dos empresários bandidos, e que depende de profundas alterações. Também está claro que a ANP tem recursos financeiros e humanos limitados, isto ficou claro nos diversos depoimentos dados à CPI, mas a sua estrutura doente não justifica a falta de eficácia da fiscalização e a sua desorganização generalizada, gerando grandes prejuízos ao erário e ao povo. Fechem-se então as portas ou corrijam-se as suas falhas, assumindo suas fraquezas e apontando as formas de solução, administrativas, legislativas, para, afinal, mostrar porque veio. Se for o caso, que cortem-se os vícios e façam rolar cabeças.

PERDA DE RECEITAS - SONEGAÇÃO FISCAL

O órgão de fiscalização não fiscaliza, o de regulamentação não regula, o de controle não controla, o Judiciário cede liminares aos infratores que não param de operar, o governo fecha os olhos, e o empresário mais esperto, permanentemente impune, tripudia. Em consequência, ocorreu, ocorre e

continuará ocorrendo grande sonegação fiscal, super e subfaturamentos, emissão de notas frias, utilização de laranjas, criando um terreno fértil para transações financeiras ilegais e força para o crime organizado, em detrimento não só do consumidor, mas de todo o povo brasileiro. Destarte, faz-se mister uma nossa recomendação efetiva, como esta da “Força Tarefa” que tentará corrigir, no todo ou em parte, as falcatruas encetadas, além de garantir que não mais ocorram.

ALGUMAS DAS IRREGULARIDADES JÁ CONHECIDAS

Abaixo elenco algumas das irregularidades existentes, para corroborar a necessidade do nosso pedido:

a) Uma Usina do estado de São Paulo, em ilícita simulação, emite um documento fiscal destinando milhões de litros de álcool para outro Estado da Federação (alguns tem alíquota de 7% ou 12%), destacando o ICMS em 7% (sete por cento), o documento vai para outro Estado, mas o produto fica ali pertinho em São Paulo. Ocorre que em São Paulo a alíquota é de 25% (vinte e cinco por cento), e, como o produto é distribuído no próprio Estado, recolhe-se o imposto muito a menor de 7%, e alguém embolsa 18% (dezoito por cento) do valor destacado.

As irregularidades são muitas, senão vejamos: Vendas sem notas fiscais em São Paulo, que significa sonegação fiscal; Alguém tem que esquentar o dinheiro, melhorando os cofres e dando mais força ao crime organizado; Alguém no outro Estado registra um crédito de 25% de um produto que não entrou em seu estabelecimento, mas que precisa sair de alguma forma para zerar sua contabilidade – mais perda de receitas e sonegação naquele Estado, mais movimentação de mercadorias sem documento fiscal, mais irregularidades fiscais e financeiras. As usinas produtoras de álcool são usadas, verdadeiramente, para lavagem de dinheiro, fruto da sonegação; tanto que, havendo rastreamento nas contas bancárias oficiais das usinas, deverá se constatar que os pagamentos, na sua grande maioria, são feitos por terceiros e não pela distribuidora compradora que consta na nota fiscal de venda; enfim, aumenta-se a bola de neve;

b) Uma adulteração, artimanha ilegal que é conhecida como “Álcool Molhado”, para sonegar tributos como PIS-COFINS e ICMS, que é a hidratação do álcool anidro – sai da usina como álcool anidro, de tributação menor, recebe a adição de água, e é vendido como álcool hidratado. A forma do tributo trocado e da adição de água representa uma soma fantástica de dinheiro que vai para os cofres dos bandidos, em detrimento do país. Registra-se uma queda no consumo de gasolina em todo o Brasil, mas há um grande aumento quase milagroso na comercialização do álcool anidro;

c) O mercado informal do álcool é algo “vergonhoso”, palavra dita mais de uma vez pelos depoentes na CPI, que pode chegar a 40% (quarenta por cento). O descalabro é tamanho, de certa forma incentivado até pela legislação atual, que vale a pena para a Usina encaminhar produtos sem nota ou com documentação irregular, sem recolhimento de impostos, porque, se for pega, basta mandar alguém até uma agência bancária, recolher o imposto devido, sem qualquer multa ou punição, e em seguida liberar o caminhão para seu destino.

Há casos em que a própria usina comercializa o álcool em bombas de abastecimento instaladas dentro de seus pátios, a preços que arrebentam a concorrência, que paga regularmente seus tributos. Não é demais lembrar, que as mesmas usinas que deturpam a atividade de comercialização e as informações das quantidades movimentadas, recebem financiamentos oficiais, subsidiados, para suas operações, um grande contra-senso;

d) A indiscriminada instalação dos postos de abastecimento – PA’s, que deveriam adquirir produtos para o abastecimento de seus próprios veículos, mas que, comprando a um preço menor para consumo próprio, com pagamento dos tributos também a uma alíquota menor, adquire em maiores quantidades para repassar ao mercado informal, com grande evasão fiscal;

e) A adulteração de combustível fica cada vez mais sofisticada e de difícil detecção, porque são utilizadas centenas de substâncias, principalmente na gasolina, já que a gasolina em si é um mistura de uns trezentos componentes. A correção da octanagem também é cada vez mais difícil de

detectar. Partindo de uma nafta com octanagem mais baixa que o padrão, através de uma mistura adequada com Tolueno e Iso-Octano, a octanagem é elevada aos padrões normais;

Um exemplo do que vem ocorrendo clandestinamente, é a fabricação da gasolina C, burlando o fisco na CIDE e em diferenças no ICMS, com a mistura de refinados, como o S-2 e o ST-2, com o querosene de aviação e álcool anidro.

Acrescento aqui alguns dos muitos produtos que são utilizados para a fabricação clandestina de gasolina:

- Nafta petroquímica leve
- Reformado pesado
- Hidrocarbonetos acrílicos saturados
- Ciclohexano
- Benzeno
- Tolueno
- Xileno
- Hexano
- SB – que é um solvente de borracha
- ST-2 (nafta)

f) Irregularidades de difícil detecção, não impossível, como:

Distribuidoras que se associam ou instalam empresas químicas, notadamente de utilização de tintas e solventes, com o fim de mascarar a operação e ludibriar o fisco;

- Distribuidoras já autuadas por duas, três vezes, outras com diversos processos judiciais e que continuam operando sob liminares;

- Distribuidoras que importam nafta com isenção de impostos e com ela “fabricam” gasolina a custos baixíssimos, com grandes lucros na venda, como aquela de Itupeva, autorizada pela ANP, ao mesmo tempo em que fabrica produtos para a Petrobrás em parceria;

- Distribuidoras que livremente adquirem destilarias de álcool para promover a lavagem do dinheiro sonegado, e para mascarar seus produtos;

- Importações de nafta da Bolívia – uma delas de 400 milhões de litros no final de 2002, irregularmente, deixando de contribuir R\$ 500 milhões de tributos somente nesta operação;

- Transportadoras cujos veículos fazem milagrosamente duas, três e até quatro viagens transportando combustível para outros Estados, no tempo que poderia fazer apenas uma naquele trajeto;

- Empresas de pequeno porte com ascensão exageradamente grande em curto espaço de tempo de operação – operam adulteração de combustíveis, vendem notas fiscais para os fraudadores, e uma série de outras irregularidades quase impensáveis.

A instalação de uma “Força Tarefa”, constituída de técnicos de alto nível, pessoas bem escolhidas, qualificadas e preparadas, quebrando sigilos, que rastreará os pagamentos efetuados e recebidos – em espécie – virtuais – documentados ou não, os talões de notas fiscais, as parcerias, as capacidades de armazenagem e movimentação, deverá não apenas permitir a recuperação ao erário da montanha de dinheiro surrupiado dos brasileiros, mas também a punição exemplar dos bandidos que zombam de nós, dos empresários honestos e dos consumidores de seus produtos, e permitirá a conseqüente moralização do mercado de combustíveis do Brasil.

O aporte do dinheiro desviado, sonegado e roubado, constituirá importante receita que poderá ser utilizada no necessário e urgente reparo das estradas, na geração de mais emprego e renda, na destinação social, porque seu montante é muito grande, difícil de descrever.

Reconheça-se, entretanto, que apenas bastou que o Poder Legislativo, por meio desta CPI, começasse a discutir e a investigar o problema, para que se iniciasse um processo de moralização no setor de combustíveis, com a expressiva diminuição das fraudes praticadas, como o comprovam não somente os depoimentos, mas também os números coletados pelas autoridades responsáveis pelos órgãos de fiscalização e regulamentação desse ramo de atividades.

Tudo isso bem demonstra a força política que tem nossa instituição, o Congresso Nacional, como órgão centralizador dos reclamos de nosso povo e como instrumento das mudanças por que anseiam todos os cidadãos brasileiros, para que, um dia, possam orgulhar-se todos de seu país e de sua cidadania.

Não é nossa intenção, porém, que esses novos ares de moralização dos negócios de combustíveis – o chamado “efeito CPI” – perdure apenas enquanto dure nossa atuação ou, no máximo, um mês após o encerramento de nossos trabalhos.

Precisamos, isso sim, demonstrar que nossa atuação resultou num trabalho sério e propositivo, avesso a pirotécias e que possa materializar-se em benefícios concretos para toda a sociedade.

Por isso, passaremos agora a apresentar, em nosso relatório, as propostas concretas e de ordem prática, relativamente à normatização, regulação e fiscalização do setor de combustíveis do país, para que possamos claramente demonstrar que os poderes um dia usurpados e exercidos pelos maus podem ser coibidos pela Lei e pela Justiça, com a devida punição dos criminosos e infratores, e para que possamos fazer da honradez, da honestidade e do respeito às leis virtudes praticadas e admiradas por todos nós, brasileiros.

3 – Recomendações

3.1 – Ações propositivas legislativas e tributárias

- Tributação dos solventes, independente da futura aplicação. Caso se entenda necessário pode ser concedido crédito aos contribuintes que provarem utilização diversa e lícita.
- Deslocar a tributação do álcool para o produto final (gasolina C), tendo em vista que há enormes dificuldades de controlar a venda direta de álcool das usinas para os postos, pois há uma quantidade enorme tanto de usinas como de postos. Quanto ao álcool produzido para consumo (produto final), estabelecer obrigatoriedade de marcação física (cor) e química, nas usinas, penalizando fortemente (interdição de estabelecimento, perda de veículo transportador e multa), a quem for surpreendido vendendo, transportando ou armazenando álcool sem tal marcação.
- Implantar, nos pontos de revenda e nas usinas, medidores de vazão com rígido controle de violação de lacre e transmissão eletrônica de dados via rede mundial.
- Estabelecer a obrigatoriedade de depósito judicial quando da concessão de medidas liminares e cautelares em ações que discutam o pagamento de tributos.
- Estabelecer a figura de contribuinte solidário para aquele que, não sendo definido pela lei como contribuinte de tributo, venha a ingressar com ação judicial buscando questionar a constitucionalidade da exação. Nos casos em que o Poder Judiciário aceitar a legitimidade destes contribuintes para propor a ação, tanto o depósito dos valores discutidos quanto eventual lançamento tributário, terão de ser suportados pelo impetrante.
- Estabelecer, em emenda constitucional, que os juízes singulares, em controle difuso de constitucionalidade, apenas possam afastar a constitucionalidade em decisão de mérito, impedindo-se o afastamento liminar da lei. Desta forma, o poder do juiz singular ficaria compatível com o atribuído aos tribunais, pois diante do artigo 97 da Constituição

Federal, apenas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, ou dos membros do respectivo órgão especial, poderão os tribunais declarar a inconstitucionalidade de lei ou ato normativo do Poder Público. Esta medida também encontra guarita no direito comparado, onde não se encontra paralelo de afastamento liminar de lei votada pelo Poder Legislativo. Esta possibilidade de afastamento por liminar também viola a presunção de constitucionalidade das leis, fundamental para a separação e harmonia dos Poderes e para a segurança jurídica.

- Restringir a opção das empresas varejistas de combustíveis, vinculadas a distribuidoras, ao regime de tributação pelo lucro presumido do Imposto sobre a Renda, impedindo a prática de realização de todo o lucro no estabelecimento, onde há tributação bastante benéfica, principalmente quando beneficiados por liminares contra incidência de tributos nas operações anteriores à venda ao posto.

3.1.1 – Constitucionalidade da Cide

As empresas distribuidoras de derivados de petróleo, TRR's e os postos revendedores têm obtido medidas judiciais liminares, que lhes permitem adquirir por si ou terceiros o produto sem o pagamento da CIDE e outros tributos.

As fraudes que ocorrem no mercado de combustíveis, em prejuízo do consumidor e do Erário Público, têm como uma de suas grandes causas a concessão de tais medidas liminares. A empresa beneficiada com a liminar concorre deslealmente no mercado.

A nosso ver, pois, para pôr termo a essas concessões, invocar a manifestação do Supremo Tribunal Federal, mediante a proposição de uma Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) da Cide, é uma das providências mais urgentes a serem tomadas, a fim de proporcionar uma saída rápida e definitiva para os muitos casos de sonegação fiscal no mercado nacional de combustíveis.

Entretanto, malgrado a importância da adoção de tal providência, o Poder Executivo, que seria o maior interessado em resolver a questão e, dessa maneira, aumentar a arrecadação dessa contribuição, tem-se mostrado moroso e vacilante quanto à propositura da ADC, numa atitude

realmente inexplicável – a menos, é claro, que tenha alguma dúvida quanto à real constitucionalidade da medida, e esteja aplicando o famoso dito popular “mais vale um pássaro na mão do que dois voando”.

Porém, a fim de honrarmos nossos mandatos de representação popular, não podemos transigir com o erro ou com a dúvida; cabe-nos, isso sim, buscar sempre a defesa dos interesses do país e de seus cidadãos.

Por isso, e por insistir o Poder Executivo em manter-se nessa posição vacilante, devemos buscar nós mesmos o caminho para a solução do problema, usando de todo o nosso poder de persuasão junto à Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, no sentido de que esta Casa encaminhe ao Supremo Tribunal Federal a Ação Declaratória de Constitucionalidade a respeito da Cide.

Na petição da ação declaratória de constitucionalidade da Cide, deverão ser rechaçados os fundamentos da pretensa inconstitucionalidade da referida exação, proclamando-se:

- a) a desnecessidade de lei complementar para sua instituição;
- b) a inocorrência da suposta violação dos artigos 154 e 195 da Constituição por parte dos artigos 3º e 4º da Lei nº 10.336/01;
- c) a constitucionalidade do § 1º do art. 1º da Lei nº 10.336/01, ao estabelecer que a destinação do produto da arrecadação da CIDE será feita “na forma da lei orçamentária”;
- d) a constitucionalidade do art. 9º e parágrafos da Lei nº 10.336/01, que permite ao Poder Executivo reduzir as alíquotas específicas de cada produto, ou das deduções, e de restabelecê-las;
- e) a observância das denominadas “cláusulas pétreas”, por parte da Emenda Constitucional nº 33, de 2001.

Esperamos, com isso, ver solucionado o dilema: se constitucional o tributo, estará criada uma jurisprudência vinculante, impedindo que sejam concedidas novas medidas liminares para impedir o recolhimento das quantias devidas; entretanto, se declarada inconstitucional, deverá a Cide imediatamente deixar de ser paga, impedindo que se prejudiquem os cidadãos brasileiros pela ganância arrecadatória do Estado.

Paralelamente à Ação Declaratória, dever-se-ia analisar a conveniência da aprovação de lei complementar sobre a matéria, desfazendo, assim, alguns dos questionamentos existentes.

3.1.2 – Caução antecipada – Depósito em juízo – Eficácia das liminares

As liminares em Mandado de Segurança e as tutelas antecipadas em ações ordinárias têm tido efeito perverso sobre a arrecadação tributária no Brasil, em especial quando se afasta, liminarmente, a constitucionalidade de lei tributária. Em situações normais, envolvendo outros tributos, já há dificuldades, pois, quando cassadas as liminares, as empresas impetrantes não tem recursos para o pagamento dos tributos devidos. No caso da CIDE, esta situação é ainda mais drástica, pois têm sido concedidas liminares em Mandado de Segurança, afastando a constitucionalidade da lei instituidora da CIDE, em favor de empresas que, em tese, não são contribuintes da mesma. Quando julgado o Mandado ou cassada a liminar, volta a incidir a lei questionada, que prevê como sujeito passivo a Refinaria e não a impetrante. Para solucionar este fato, caso o magistrado entenda por aceitar a legitimidade, deveria exigir o depósito, pois, sendo denegada a segurança ao final ou cassada a liminar, não haveria prejuízo para nenhuma das partes. Da forma como têm sido concedidas as liminares atualmente, resolvida a discussão sobre a constitucionalidade, fica o fisco obrigado a exigir o tributo de quem não deu causa ao problema e, tendo sido impedida a Refinaria de cobrar o tributo no momento da venda, terá ela de arcar com o prejuízo.

Para impedir a litigância de má fé nestes casos, torna-se necessário tomar uma das medidas abaixo:

- 1) Exigir depósito em todas as liminares ou tutelas antecipadas que desobriguem o pagamento de tributos, não impedindo a discussão judicial, pois isso seria inconstitucional, mas impedindo a utilização dolosa de medidas judiciais com finalidade de interferir na concorrência e fraudar o fisco;
- 2) Não sendo viável a primeira medida, exigir depósito integral pelo menos nos casos em que a norma impugnada não preveja como sujeito passivo o impetrante. Embora possa parecer absurdo, a prática tem

demonstrado que, quando aceito pelo juiz tal procedimento, o prejuízo é total para o fisco e para o direito concorrencial.

É de se observar que ambas as medidas somente se fazem possíveis através de projeto de lei complementar, alterando o Código Tributário Nacional.

As investigações levadas a cabo por esta CPI demonstraram que as fraudes para sonegação dos tributos envolvem diversas etapas, nas quais os agentes criminosos se articulam.

Cumpram-se destacar que muitas dessas fraudes implicam a utilização de decisões judiciais maliciosamente obtidas. O esquema armado pelo “crime organizado” consiste em a empresa contribuinte de tributo solicitar, perante o Poder Judiciário, “liminar” ou “tutela antecipada” proibindo o “contribuinte-substituto” ou “responsável” de realizar os repasses do tributo e, em consequência, de reter o valor de tais tributos junto com o preço do produto vendido.

Quando o juiz de primeira instância concede a liminar ou a tutela antecipada sem exigir qualquer garantia por parte da impetrante, a posterior decisão judicial contrária torna-se inócua, pois a impetrante, como normalmente sucede nos casos apurados por esta CPI, não terá condições financeiras de pagar o tributo que deixou de ser recolhido.

Existe a faculdade legal concedida aos Juízes de determinar a apresentação de garantia para fins de concessão de medida liminar, nos termos da lei processual civil. Contudo, nas liminares concedidas o juízes optaram por não utilizar tal faculdade em benefício e proteção do erário.

Para fazer cessar esses acontecimentos, cumpre a edição de lei que condicione a eficácia de tais liminares à garantia de instância ou reapreciação da concessão por parte do Tribunal.

Por esse motivo, esta CPI apresenta o seguinte projeto de lei.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis relacionadas com a Sonegação de Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta indústria de Liminares)

Dispõe sobre a concessão de medida liminar por juiz de primeira instância, visando a desobrigar o substituto tributário de recolher tributo devido pelo autor da ação, quando o fundamento da decisão for, exclusivamente, a arguição de inconstitucionalidade da lei instituidora do referido tributo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A concessão de liminar por juiz de primeira instância, visando a desobrigar o substituto tributário de recolher tributo devido pelo autor da ação, quando o fundamento da decisão for, exclusivamente, a arguição de inconstitucionalidade da lei instituidora do referido tributo, sujeita-se a recurso de ofício, quando a decisão não exigir o depósito do montante integral do tributo em litígio.

Parágrafo único. A eficácia da liminar referida no *caput* deste artigo condiciona-se ao improvimento do recurso de ofício.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As investigações levadas a cabo pela Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis relacionadas com a Sonegação de Tributos, Máfia, Adulteração e suposta indústria de Liminares (“CPI dos Combustíveis”) demonstraram que as fraudes para a sonegação dos tributos envolvem diversas etapas, nas quais os agentes criminosos se articulam.

Cumprе destacar que muitas dessas fraudes implicam a utilização de decisões judiciais maliciosamente obtidas. O esquema armado pelo “crime organizado” consiste em a empresa contribuinte de tributo solicitar,

perante o Poder Judiciário, “liminar” ou “tutela antecipada” proibindo o “contribuinte-substituto” ou “responsável” de realizar os recolhimentos do tributo e, em consequência, de cobrar o valor de tais tributos junto com o preço do produto vendido.

Quando o juiz de primeira instância concede a liminar ou a tutela antecipada sem exigir qualquer garantia por parte da impetrante, a posterior decisão judicial contrária torna-se inócua, pois a impetrante, como normalmente sucede nos casos apurados pela referida CPI, não terá condições financeiras de pagar o tributo que deixou de ser recolhido.

Essas artimanhas processuais têm permitido a sonegação de tributos, em valores astronômicos, além de afetar o mercado de combustíveis, com o comprometimento da concorrência.

Para fazer cessar esses acontecimentos, cumpre a edição de lei que condicione a eficácia de tais liminares à garantia de instância ou reapreciação da concessão por parte do Tribunal.

Por esse motivo, o Plenário da referida C.P.I. aprovou a apresentação do presente projeto de lei, cuja aprovação pelo Congresso Nacional aperfeiçoará a legislação processual hoje vigente.

Sala das Sessões, em de de 2003.

3.1.3 – Unificação das alíquotas do ICMS, relativamente aos combustíveis e lubrificantes

Conforme ficou evidenciado nos dispositivos anteriores deste Relatório, uma das causas das fraudes em questão é a existência de diferentes alíquotas, relativamente ao ICMS, variáveis em cada Estado da Federação.

É necessário reduzir a oportunidade econômica na adulteração de combustíveis e desvios no uso de correntes através da implementação de ICMS uniforme em todo o país, para um mesmo combustível,

independente de origem / destino, inclusive dar o tratamento unificado do ICMS ao álcool e solventes.

Em busca de solução para o problema, está em tramitação na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2003, de seguinte ementa:

“Define os combustíveis e lubrificantes sobre os quais incidirá, uma única vez, o imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior”.

Em sua justificção, assim se pronunciou o ilustre deputado Eliseu Rezende, autor da proposição:

“O mercado brasileiro de combustíveis tem sido alvo, nos últimos tempos, de ações negativas que impedem uma saudável concorrência entre os agentes do setor e proporcionam uma razoável redução das receitas públicas.

Revendedores de combustíveis, através de ações judiciais, conseguiram com muita freqüência a desoneração temporária de tributos, o que lhes permitia, por algum tempo – até o êxito das contestações do Poder Público – adquirir combustíveis por menor preço, pois que suportando tributação reduzida. Algumas dessas ações ainda persistem, mas a maior parte foi paralisada através da defesa do fisco ou reduzida com o auxílio da alteração da legislação tributária.

O principal diploma legal utilizado no combate à sonegação de tributos vem sendo, sem dúvida, a Emenda Constitucional nº 33, de 2001.

No plano federal, essa Emenda, primeiramente, deu contornos à Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre Combustíveis – CIDE – Combustíveis.

Quanto às contribuições sociais, permitiu que o legislador ordinário possa utilizar, sobre qualquer produto ou serviço, alíquotas ad valorem ou específicas, e exigi-las de maneira unifásica. Permitiu, ainda, que essas contribuições possam incidir na importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível.

O ICMS, imposto da competência estadual, também foi atingido pelas ações judiciais. Para aperfeiçoar o sistema de recolhimento do imposto, os Estados adotaram o instituto da substituição tributária, permitido pelo art. 150, § 7º, da Constituição Federal, avalizado pelo Supremo Tribunal Federal, mas infelizmente, ainda contestado por alguns juízes de primeira instância.

A substituição tributária, no caso específico do ICMS, incidente sobre os combustíveis e lubrificantes padece de graves entraves, mercê da cobrança na fase de produção e da imunidade das operações interestaduais. Também a desuniformidade das alíquotas internas, para o mesmo produto, cria embaraços à boa administração do imposto.

Ultimamente, no entanto, a constante variação do câmbio e do preço do petróleo tem acarretado mais um complicador para a quantificação da base de cálculo do contribuinte substituído final, no caso, os varejistas de combustíveis. Os preços variam constantemente e mensalmente são apresentados, pelos Estados à indústria, preços médios que servirão de base de cálculo do período seguinte, o que constitui mais uma dificuldade para a administração do imposto.

A Emenda Constitucional nº 33, de 2001, previu para o ICMS normas semelhantes às que indicou para as contribuições sociais. Naturalmente, com alterações, tendo em vista a autonomia dos Estados e a imunidade nas operações interestaduais.

Através de acréscimo da alínea “h” ao art. 155, § 2º, XII, da Constituição, a lei complementar poderá definir os combustíveis e lubrificantes sobre os quais o imposto incidirá uma única vez, qualquer que seja a sua finalidade. Se combustíveis e lubrificantes derivados de petróleo forem indicados pela lei complementar para sofrerem incidência monofásica do ICMS, a eles não se aplicará a imunidade nas operações interestaduais.

O § 4º desse mesmo artigo, também introduzido pela EC nº 33/2001, estabelece as regras para a adoção da incidência monofásica.

A primeira regra estabelece que seja qual for o estágio de comercialização em que ocorrer a exigência única, o ICMS incidente sobre lubrificantes e combustíveis derivados de petróleo caberá ao Estado onde ocorrer o consumo. Permanece, portanto, a consequência financeira, para o erário dos Estados, decorrente da imunidade nas operações interestaduais.

Nas operações interestaduais, entre contribuintes, com combustíveis e lubrificantes não derivados de petróleo e com gás natural e seus derivados, o imposto será repartido entre os Estados de origem e destino, “mantendo-se a mesma proporcionalidade que ocorre nas operações com as demais mercadorias”. Trata-se de uma fórmula matemática destinada a dividir, em montantes semelhantes aos que ocorrem hoje, a receita do imposto nas operações interestaduais entre os Estados de origem e destino.

Se a operação interestadual destinar gás natural e seus derivados e lubrificantes e combustíveis não derivados de petróleo a não contribuinte, o ICMS pertencerá ao Estado de origem, como acontece no presente.

As alíquotas únicas do ICMS, em todas essas operações com combustíveis e lubrificantes, serão fixadas pelos Estados e o Distrito Federal, em decisão coletiva, como fazem a respeito da concessão e da revogação dos benefícios fiscais do ICMS. As alíquotas serão uniformes, mas poderão ser diferenciadas por produto; poderão ser específicas ou ad valorem; e poderão ser reduzidas e restabelecidas no mesmo exercício.

A instituição da incidência única retirará dos contribuintes os argumentos hoje utilizados contra a antecipação do pagamento do imposto através da substituição tributária. Também reduzirá os embaraços administrativos decorrentes dessa cobrança.

A partida para a cobrança unifásica do ICMS a EC nº 33/2001 colocou na competência da União. Esta é quem indicará os produtos sujeitos a incidência única, através de lei complementar. E o fez, certamente, porque a União detém os órgãos de coordenação e fiscalização da produção e comércio dos combustíveis e lubrificantes. Além disso, tem uma visão nacional de todos os problemas advindos da

tributação, o que facilita a escolha dos produtos que merecerão uma incidência única.

Este projeto de lei complementar cumpre a determinação constitucional, ao indicar os combustíveis e lubrificantes que terão o ICMS exigido através de incidência única. Acrescenta, ainda, normas próprias de lei complementar — como indicado na Constituição Federal, em seus arts. 146 e 155 — para permitir a instituição do sistema de cobrança introduzido pela EC nº 33, de 2001. Uma vez aprovado o projeto, os Estados estarão em condições de regulamentar a matéria para efetivar a cobrança monofásica do ICMS. Isso porque os Estados, de acordo com o art. 155, §§ 4º e 5º da Constituição, receberam competência para dispor sobre toda a matéria relativa à cobrança monofásica do ICMS incidente sobre combustíveis e lubrificantes.

A aprovação deste projeto de lei complementar, como se procurou explicar, atinge mais de um objetivo. Dará oportunidade a que se torne mais leal a concorrência entre os vários agentes que produzem, importam e comercializam combustíveis e lubrificantes; reduzirá a sonegação do ICMS, beneficiando Estados e Municípios; e, finalmente, tornará significativamente menores os passos burocráticos e as despesas financeiras com a administração do imposto, tanto do setor público como do setor privado.

Amparados nesse entendimento, estamos certos de que o projeto de lei complementar aqui apresentado receberá o integral apoio de nossos ilustres Pares”.

Indiscutivelmente, a aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2003, contribuirá, sensivelmente, para fazer desaparecer uma das causas das fraudes no mercado de lubrificantes e combustíveis, que é a existência de alíquotas variáveis, conforme o Estado.

Além disso, a adoção de tributação unifásica do ICMS representa grande aperfeiçoamento da técnica de tributação, asseguradora dos interesses do Fisco – e, portanto, de toda a sociedade – na medida que coíbe as fraudes e a sonegação do tributo.

A questão das operações que destinem a outros Estados lubrificantes e combustíveis, a qual dificulta a adoção da substituição tributária na origem, em face do disposto na alínea “b” do inciso X do art. 155 da

Constituição, ficará resolvida com a aprovação da proposição em comento, cessando o fundamento que tem sido invocado por alguns juízes na concessão de liminares e medidas cautelares.

Pelas razões expostas, esta Comissão Parlamentar de Inquérito recomenda a aprovação da Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2003, com a Emenda de Plenário que será sugerida no item 3.1.8 deste Relatório.

3.1.4 – Tipificação penal – Combustíveis – Lei 8.176/91

A forte atuação do crime organizado neste setor demonstra a necessidade de tipificar diversas condutas relacionadas ao comércio de combustíveis no Brasil, tendo em vista que além das conseqüências de ordem tributária, também há outras referentes à concorrência desleal, direito do consumidor, formação de cartel e fraude processual.

Conforme sugerido no corpo do relatório, deve-se tipificar as seguintes condutas:

- adulteração de combustíveis, penalizando quem adultera, transporta e comercializa;
- rompimento desautorizado de lacre;
- venda direta de álcool aos postos pelas usinas, independente do crime de sonegação fiscal, penalizando usina, posto e transportadora;

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminares)

Altera a Lei 8176, de 8 de fevereiro de 1991, tipificando a adulteração de combustíveis .

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tipifica a adulteração de combustíveis.

Art. 2º O Art. 1º da Lei nº 8176, de 8 de fevereiro de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ Art. 1º.....

I – adquirir, estocar, distribuir, transportar, industrializar, formular, vender ou revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico, hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, sem autorização do órgão competente ou em desacordo com as normas estabelecidas em leis ou regulamentos;

II –

III – misturar, adulterar e alterar de qualquer modo a composição de derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico, hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desacordo com as normas estabelecidas em leis ou regulamentos;

Pena : reclusão de 2 a 5 anos

Parágrafo único – Se o crime descrito no *caput* é culposo

Pena: detenção de 1 a 3 anos e multa (NR)”

Art. 3º . Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei representa, provavelmente, a principal reivindicação de quase todos os que depuseram na CPI do Setor de Combustíveis.

Trata-se da tipificação inequívoca do ato de adulterar combustíveis, ou seja, realizar misturas e composições não permitidas por leis e regulamentos.

A atual redação da Lei 8176/91, embora já prevesse a adulteração na redação genérica do inciso I, tem sido interpretada de forma errônea, resultando diversas decisões judiciais que deixam de punir adulteradores, por considerarem tal conduta atípica.

A presente proposição vem corrigir essa lacuna, expressando especificamente no novo inciso III, do Art. 1º, a expressão “mistura ou alteração por qualquer forma (...) em desacordo com leis e regulamentos”. Também inova esta proposição no sentido de acrescentar ao tipo penal a desobediência a regulamentos, assim abarcando na proteção legal as normas emitidas pela ANP quanto à correta composição dos combustíveis, além das normas da Lei. Na mesma pena incorrem os que formularem ou comercializarem combustíveis sem autorização do órgão competente, ou o fizerem descumprindo quaisquer normas.

Outra vantagem do Projeto é tipificar duas condutas que antes não eram previstas: a estocagem e o transporte dos combustíveis adulterados. Trata-se de crimes de mera conduta, bastando a simples guarda ou transporte dos combustíveis ilegalmente compostos para gerar a punibilidade.

Creemos que a proposição expressa um aperfeiçoamento legislativo urgente e necessário para que o setor de combustíveis esteja ao abrigo da lei, coibindo-se, assim, os gravíssimos eventos apurados por esta CPI.

Sendo expressão da essência dos trabalhos levados a efeito por esta Comissão, conclamamos nossos Ilustres Pares a aprovarem este Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

3.1.5 – Tipificação penal – Organizações criminosas – Lei 9.034/95 e Lei 9.613/98

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminares)

Estende a aplicação de meios operacionais de prevenção e repressão de ações criminosas previstas na Lei Nº 9034, de 3 de maio de 1995 aos crimes referentes ao Sistema Nacional de Estoque de Combustíveis aos crimes contra a ordem econômica e tributária .

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estende a aplicação de meios operacionais de prevenção e repressão de ações praticadas por organizações criminosas, previstos na Lei Nº 9034, de 3 de maio de 1995, aos crimes referentes ao Sistema Nacional de Estoque de Combustíveis e aos crimes contra a ordem econômica e tributária.

Art. 2º Acrescenta-se à Lei Nº 9034, de 3 de maio de 1995, Art. 11A com a seguinte redação:

“Art.11 A Aplicam-se os procedimentos e normas previstos nesta Lei na apuração e repressão dos crimes previstos nas Leis Nº 8137, de 27 de dezembro de 1990 e na Lei Nº 8176, de 8 de fevereiro de 1991.”

Art. 3º . O Art. 3º da Lei nº 9034, de 3 de maio de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“Art. 3º

.....

§ 6º. Não se entende como violação de sigilo constitucional as diligências investigatórias do Ministério Público que tenham por finalidade o acesso a dados, documentos e informações fiscais, bancárias, financeiras, telefônicas e eleitorais, para apuração dos crimes previstos nesta Lei.”

Art. 3º . Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os crimes lesivos ao Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis (Leis Nº 8137, de 27 de dezembro de 1990) e os crimes contra a ordem econômica e tributária (Lei Nº 8176, de 8 de fevereiro de 1991) encontram-se entre os maiores geradores da corrupção que grassa em nosso país, sendo lesivos aos interesses de toda a nação brasileira.

É preciso que haja instrumentos legais eficazes para a correta repressão a esses delitos, especialmente porque atingem o consumidor e o Fisco, contribuindo para a sensação generalizada de impunidade que é o cerne da violência que assola o país.

A Lei 9034/95 criou instrumentos privilegiados de investigação e formação de provas nos casos de crimes praticados por organizações criminosas. Cremos ser urgente e necessário que haja a inclusão dos crimes das Leis 8137/90 e 8176/91 no rol dos que permitem a utilização desses agilíssimos meios de persecução criminal. Também garantimos o acesso do Ministério Público aos dados, diretamente, para dar eficácia à investigação.

São estas as finalidades do presente Projeto apresentado pela CPI do Setor de Combustíveis, para o qual pedimos a aprovação dos Nobres Pares.

Sala das Sessões, em de de 2003.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminares

Acrescenta inciso ao Art. 1º da Lei Nº 9613, de 3 de março de 1998.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º . Esta Lei acrescenta ao rol dos crimes de lavagem de dinheiro os crimes contra a ordem econômica e tributária.

Art. 2º . O Art. 1º da Lei Nº 9613, de 3 de março de 1998, passa a vigorar acrescido de inciso IX com a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

IX – contra a ordem econômica e tributária. (NR)”

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta visa ao aperfeiçoamento dos mecanismos que coíbem a sonegação fiscal, incluindo os crimes contra a ordem econômica e tributária como possível modalidade de crime de lavagem de dinheiro. Tal mudança na legislação era necessária, uma vez que certamente a sonegação fiscal e crimes conexos é forma de lavagem de dinheiro.

Como nossa CPI concluiu que a sonegação encontra-se no cerne do problema que se propôs a investigar, esta alteração legislativa vem consistir em cumprimento de sua função constitucional.

Crendo ser esta alteração aperfeiçoadora de nosso sistema jurídico penal, pedimos que os Ilustres Pares aprovem este Projeto.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

3.1.6 – Tipificação penal – Ordem tributária – Lei 8.137/90

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminares)

Altera a Lei Nº 8137, de 27 de dezembro de 1990.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º—Esta lei altera dispositivos da Lei N º 8137, de 27 de dezembro de 1990.

Art. 2º O Art. 1º da Lei nº 8137, de 27 de dezembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Constitui crime contra a ordem tributária a prática de condutas com o fim de suprimir ou reduzir tributo, ou contribuição social e qualquer acessório:

- I.....II.....
-
- III.....
- IV.....
- V.....

VI –fazer declaração falsa, ou omitir declaração sobre rendas, bens ou fatos, ou empregar falsidades ou outras fraudes, para eximir-se, total ou parcialmente, do pagamento do tributo.

Pena : reclusão de 02 a 04 anos e multa

Parágrafo único Caso haja supressão ou redução de tributos, a pena é aumentada da metade. (NR) “

Art. 3º A Lei nº 8137, de 27 de dezembro de 1990, passa a vigorar acrescida de Art. 2ºA, com a seguinte redação:

“ Art. 2ºA A falta de atendimento da exigência da autoridade, no prazo de 10 (dez) dias, que poderá ser convertido em horas, em razão de maior ou menor complexidade da matéria ou da dificuldade quanto ao atendimento da exigência, caracteriza o crime de desobediência.

Pena: detenção de 15 dias a 6 meses.”

Art. 4º A Lei nº 8137, de 27 de dezembro de 1990, passa a vigorar acrescida de Art. 2ºB, com a seguinte redação:

“ Art. 2º B Constitui crime contra a ordem tributária deixar de recolher, no prazo legal, valor de tributo ou de contribuição social, descontado ou cobrado, na qualidade de sujeito passivo de obrigação e que deveria recolher aos cofres públicos.

Pena: reclusão de 1 a 3 anos.

Parágrafo único – Se o crime previsto no *caput* for culposo.

Pena: detenção de 1 a 2 anos”

Art. 5º A Lei nº 8137, de 27 de dezembro de 1990, passa a vigorar acrescida de Art. 12A, com a seguinte redação:

“Art. 12 A O pagamento integral do tributo correspondente aos crimes elencados nesta Lei, será causa de diminuição de pena de um terço até metade . “

Art. 6º O Art. 16 da Lei nº 8137, de 27 de dezembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Qualquer pessoa poderá, e o funcionário público deverá, imediatamente, provocar a iniciativa do Ministério Público nos crimes descritos nesta lei, fornecendo-lhe por escrito informações sobre o fato e a autoria, bem como indicando o tempo, o lugar e os elementos de convicção (NR)”

Art. 7º. Revogam-se os incisos I e II, do Art. 2º, da Lei nº 8137, de 27 de dezembro de 1990 e o Art. 34 da Lei Nº 9249, de 26 de dezembro de 1995.

Art.º 8º . Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem por finalidade aperfeiçoar a legislação tributária, para que as brechas que permitem sonegação e ilícitos diversos sejam depuradas de nosso sistema jurídico.

É importante que as modificações previstas nesta proposta entrem em vigor, uma vez que quase que a totalidade das fraudes ao fisco estudadas por esta Comissão Parlamentar de Inquérito têm relação com declarações falsas, notas fiscais frias, desrespeito ao consumidor.

Os crimes descritos no Art. 1º da Lei nº 8137, de 27 de dezembro de 1990, no mais das vezes, têm difícil comprovação de sua consumação. Na prática, é freqüente que se possa configurar a tentativa, assim, explicitando a forma tentada, cremos seja importante adaptação para tornar realmente eficaz esse dispositivo. Afinal, o que o direito penal tutela no caso, não é o aumento da arrecadação efetiva pelo fisco, mas sim a moralização da relação tributária do contribuinte com o Estado. Dessa forma, apenar a tentativa é sobremodo importante, uma vez que se trata de norma moralizadora. Prevemos, ainda, pena maior para o caso de comprovação da consumação do tipo, onde se busca o ressarcimento do erário público.

Adequamos a antiga norma do parágrafo único do Art. 1º da Lei 8137 ao crime de desobediência, modalidade em que a conduta ali prevista se enquadra,

diminuindo-se conseqüentemente a pena. Trata-se de mero aperfeiçoamento de técnica legislativa.

Transformamos os incisos I e II do Art. 2º em artigos separados, também pela imposição de melhor técnica legislativa. Previu-se, também, a modalidade culposa para o crime descrito no Art. 2 B da proposta, o que se impôs pela necessidade de se distinguir esse dispositivo do crime de apropriação indébita, pois tratam-se de condutas diferentes.

Revogamos a possibilidade de extinção de punibilidade no caso de pagamento do tributo após a prática dos crimes elencados nessa Lei, transformando o pagamento integral em causa de diminuição da pena. Trata-se de aperfeiçoamento há muito necessário, pois tem sido fonte de impunidade freqüente a possibilidade de um pagamento parcial ínfimo impedir a pretensão punitiva do Estado, o que, na prática, torna os crimes tributários letra morta. A modificação que aqui propomos impedirá esses subterfúgios e possibilitará a efetiva punição dos fraudadores do fisco.

Finalmente, a proposição inova criando a obrigação funcional **imediate** de encaminhamento ao Ministério Público da notícia dos crimes previstos na lei 8137/90, o que possibilitará a responsabilização do funcionário omissor, se for o caso. Isso vem corrigir uma distorção hoje existente, que ocorre porque quando o Fisco encaminha notícia dessas omissões, geralmente, o crime já está prescrito, daí a importância da norma que obriga à imediata comunicação.

Creemos que as presentes modificações contribuirão de forma decisiva para promover a repressão a esse tipo de conduta, especialmente nociva no setor que estudamos.

Pelo exposto, conclamamos os Nobres Pares a aprovarem esta proposição.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2003

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminar)

Veda a concessão de parcelamento do tributo ao contribuinte que age com dolo, fraude ou simulação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 3º Esta Lei veda a concessão de parcelamento ao contribuinte que age com dolo, fraude ou simulação.

Art. 4º O Art.155 A da Lei Complementar 5172, de 25 de outubro de 1966, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo 3º:

“ Art. 155 A.....

§ 1º.....

§ 2º.....

§ 3º É vedada a concessão do parcelamento ao contribuinte que agir com dolo, fraude ou simulação na busca do não pagamento ou diminuição do tributo devido.”

Art. 5º Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de proposição para adequar a legislação tributária ao princípio da moralidade e boa fé que devem nortear a relação do contribuinte com o Estado.

Com a lei atualmente vigente, não há distinção entre contribuintes que pagam tributos e os sonegadores, se concedendo o parcelamento a ambos. Isso é verdadeiro estímulo à sonegação, e incentivo ao desrespeito à justiça tributária. Tal situação não pode perdurar.

Com a vedação que ora propomos, a moralidade da relação tributária não mais será desrespeitada, coibindo-se as fraudes, dolos e simulações.

Por crermos ser essa medida imprescindível no aperfeiçoamento da legislação nacional, conclamamos os Nobres Pares a aprovarem este Projeto de Lei Complementar.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

PROJETO DE LEI ORDINÁRIA

Dispõe sobre a alteração da legislação tributária federal relativa á compensação de créditos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - O art. 74 da Lei 9.430, de 27 de dezembro de 1996, com a redação dada pela Lei 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 74. O sujeito passivo que apurar crédito, inclusive os judiciais com trânsito em julgado, relativo a tributo ou contribuição administrado pela Secretaria da Receita Federal, passível de restituição ou de ressarcimento, poderá utilizá-lo na compensação de débitos próprios relativos a quaisquer tributos e contribuições administrados por aquele Órgão, exceto débitos vencidos ou vincendos relativos a contribuições de intervenção no domínio econômico (Cide).”

“[...]”

“§ 6º - É vedado o aproveitamento de créditos de terceiros, decorrentes de quaisquer tributos ou contribuições federais, para a compensação de quaisquer tributos ou contribuições federais, ressalvados os casos expressamente previstos em Lei”.

Art. 2º – O art. 8º da Lei 10.336, de 19 de dezembro de 2001, com a redação dada pela Lei 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º - O contribuinte não poderá deduzir do valor da Cide, devida na importação ou na comercialização, no mercado interno, dos produtos referidos no art. 5º, o valor da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS devido na comercialização dos mesmos produtos no mercado interno”.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília,

JUSTIFICAÇÃO

As investigações levadas a cabo pela Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis relacionadas com a Sonegação de Tributos, Máfia, Adulteração e suposta indústria de Liminares (“CPI dos Combustíveis”) demonstraram que os artifícios utilizados para a redução dos tributos envolvem supostas omissões legislativas e morosidade por parte da Secretaria da Receita Federal.

Verificou-se que um dos mecanismos praticados pelos contribuintes que buscam diminuir o pagamento da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre algumas operações do setor de combustíveis é a compensação de créditos tributários de origem, valor e natureza duvidosos, com a quantia devida a título de CIDE.

O contribuinte, para realizar a compensação tributária, simplesmente remete pelo sistema integrado da Secretaria da Receita Federal a Declaração de Compensação (comunicado de realização do procedimento), conforme regulamentação constante da Instrução Normativa n. 210/02 e posteriores alterações, identificando seu suposto direito de crédito e o débito (crédito tributário) que pretende extinguir via compensação, deixando imediatamente de realizar o pagamento da CIDE.

A extinção do crédito tributário devido somente se consuma após a conferência (homologação) por parte da Secretaria da Receita Federal, no prazo máximo de 05 (cinco) anos. No entanto, como o prazo é extremamente dilatado e o referido órgão federal não possui estrutura para analisar com agilidade os

diversos pedidos de compensação que são apresentados, esta homologação costuma ser realizada próxima do prazo decadencial acima indicado.

No exame do pedido de compensação efetuado, a Secretaria da Receita Federal confere os créditos existentes e, caso não concorde com o direito pleiteado pelo contribuinte, realizará sua notificação mediante a lavratura de um auto de infração, aplicando as sanções decorrentes da mora. Todavia, o contribuinte já se beneficiou do não pagamento do tributo devido, na hipótese a CIDE, podendo já não mais possuir patrimônio para ressarcir o montante do tributo indevidamente compensado.

Registre-se que os créditos que normalmente têm sido utilizados para compensar o pagamento da CIDE são da apuração do IPI – Imposto sobre produtos industrializados, transferido para o contribuinte por terceiros (empresas que acumula crédito do imposto em razão de benefícios fiscais específicos). Esta transferência encontra-se vedada por Instrução Normativa e vem sendo questionada judicialmente pelos mencionados contribuintes, que possuem interesse na sua aquisição em face do elevado deságio existente (quita-se a CIDE por um valor equivalente à metade do crédito tributário, correspondente ao preço pago pelos créditos citados).

Constata-se, dessa forma, que a União vem sofrendo uma significativa perda de arrecadação tributária (evasão fiscal), indevidamente, tendo em vista a utilização (que é vedada, repita-se) de créditos de IPI para o pagamento da CIDE, pela metade do valor do crédito tributário (custo de aquisição do crédito de IPI).

Estes atos, além de acarretarem a perda tributária em referência, também causam graves distorções no mercado de combustíveis, inviabilizando a livre

concorrência assegurada pela lei, mediante uma competição saudável por parte das empresas que integram o setor econômico.

Outro mecanismo seria a apropriação (também indevida, em razão da proibição de transferência de créditos tributários) de créditos das contribuições do PIS e da COFINS, que podem ser deduzidos da base de cálculo da CIDE – combustíveis.

Para fazer cessar estes acontecimentos, cumpre a edição de lei que impeça o aproveitamento dos créditos tributários acima delineados, preservando a integridade da arrecadação tributária no setor de combustíveis, evitando a elevada sonegação que tem prejudicado as receitas da União, bem como eliminando a competência desleal que assola o setor.

Por esse motivo, o Plenário da referida CPI aprovou a apresentação do presente projeto de lei, cuja aprovação pelo Congresso Nacional aperfeiçoará a legislação tributária hoje existente.

Sala das Sessões, em de de 2003.

3.1.7 – Regulamentação do art. 238 da Constituição Federal

Eis aí um ponto muito citado por vários dos depoentes que compareceram a esta Comissão, buscando justificativa para as dificuldades enfrentadas pelo setor de combustíveis no país, mas que, numa análise fria da questão, carece de fundamento.

Explica-se: ao dispor sobre a questão, diz o art. 238 da Constituição Federal:

“Art. 238. A lei ordenará a venda e revenda de combustíveis de petróleo, álcool carburante e outros combustíveis derivados de matérias-primas renováveis, respeitados os princípios desta Constituição.”

Após a promulgação da Constituição Federal, entretanto, vários documentos legais foram sancionados, tratando exatamente de regulamentar o mandamento do supracitado artigo.

O primeiro deles foi a Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, que passou a caracterizar como crime contra a ordem econômica, passível de punição com detenção de um a cinco anos, “adquirir, distribuir e revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico, hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desacordo com as normas estabelecidas na forma da lei”.

Além disso, instituiu a mesma lei o Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e o Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis – que, embora meritórios na intenção, nunca foram efetivamente implantados.

Em seguida, e a fim de regulamentar a nova situação vigente na indústria petrolífera nacional a partir da promulgação da Emenda Constitucional nº 9, de 1995, sancionou-se a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, por meio da qual, além de se disciplinarem as novas possibilidades de concessão das atividades englobadas pelo monopólio estatal do petróleo, também se criou a Agência Nacional do Petróleo (ANP), à qual se concedeu o poder de “promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo”, inclusive aquelas relacionadas com a distribuição e revenda de combustíveis.

Posteriormente, foi editada a Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, dispendo sobre as sanções administrativas aplicáveis às infrações contra as normas legais e regulamentares “pertinentes ao exercício de atividades relativas à indústria do petróleo, ao abastecimento nacional de combustíveis, ao Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e ao Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis”.

Além disso, há todas as normas expedidas, desde 1998, pela ANP, no exercício de suas atribuições legais, para regular as atividades de distribuição e revenda de combustíveis em todo o país.

Verifica-se, portanto, que o mandamento do texto constitucional, no que tange ao ordenamento da venda e revenda de combustíveis, já está obedecido.

Pode-se, isto sim, discutir se essa regulamentação é ou não falha, se é ou não eficiente e eficaz; o que não se pode, contudo, é alegar que ela não existe, e que esse trabalho ainda resta por fazer.

Se há ainda ações a praticar nesse campo, serão elas no sentido de aperfeiçoar os mandamentos legais hoje vigentes no setor de combustíveis, a fim de fechar as brechas por onde se infiltram os espertalhões que buscam agir no silêncio ou na falha da lei, a fim de locupletar-se e prejudicar todos os demais cidadãos de nosso país.

3.1.8 - Solventes: alíquotas e créditos tributários.

A adição de solventes à gasolina, em quantidades superiores às recomendadas pelas especificações técnicas, decorre da deformação de preços resultante da diversidade de carga tributária incidente sobre esses produtos.

Por esse motivo, cumpre adotar as providências que se fazem necessárias para desestimular essa prática.

É necessário reduzir a oportunidade econômica na adulteração de combustíveis e desvios no uso de correntes, sendo necessária a revisão do rol de produtos para aplicabilidade da CIDE e possível forma de flexibilidade para alteração deste rol.

Uma forma operacional aceitável seria a adoção da substituição tributária na origem, aplicando-se aos solventes derivados do petróleo a mesma alíquota do ICMS que viesse a ser aplicada à gasolina.

A objeção a essa solução reside no fato de que os solventes são utilizados em diversas indústrias, cujos produtos teriam que aumentar de preço se houvesse majoração da carga tributária. Para contornar esse inconveniente, propõe-se a autorização de crédito a essas indústrias.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito propõe Emenda de Plenário ao Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2003, alterando o item IX do art. 2º, conforme o texto anexo.

EMENDA

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 25, DE 2003

(Emenda apresentada pela CPI dos combustíveis)

Art. 1º Dê-se ao inciso IX do art. 2º do Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2003, a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

IX – hidrocarbonetos líquidos derivados de petróleo e hidrocarbonetos líquidos derivados de gás natural”.

JUSTIFICAÇÃO

O combate mais eficaz às fraudes que ocorrem no setor de combustíveis está a exigir providências que habilitem a Administração Tributária exercer melhor controle sobre o setor.

Indiscutivelmente, a técnica de cobrança unifásica do ICMS revela-se a mais adequada na repressão das fraudes, no que concerne à matéria tributária.

O Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2003, representa um grande aperfeiçoamento da legislação tributária.

Todavia, ao restringir a incidência monofásica apenas aos hidrocarbonetos líquidos derivados de petróleo e de gás natural, o Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2003, permite uma brecha para que esses produtos

venham a ser comercializados sem o pagamento do ICMS e, a seguir, venham a ser adicionados a combustíveis.

Os industriais que utilizam tais produtos com outras finalidades, distintas da adição combustíveis, não serão prejudicados, pois o próprio projeto de lei permite, no art. 7º, o crédito do “imposto cobrado de maneira monofásica”.

3.1.9 – Uniformização das regras tributárias do álcool

Os exaustivos trabalhos dessa CPI comprovaram que a diversidade de tratamento tributário que a legislação aplica aos álcoois tem facilitado aos criminosos a utilização de esquemas que fraudam o Fisco e prejudicam o consumidor.

Com efeito, o álcool pode ter destinações diversas, e as normas jurídicas têm buscado contemplar essas destinações, discriminando aquelas que merecem um tratamento menos oneroso, do ponto de vista tributário. Essa preocupação do legislador tem sido mal utilizada por parte das quadrilhas, que simulam a comercialização do álcool para uma destinação tributariamente menos onerosa, quando, na verdade, o destino real do álcool assim comercializado é outro.

O art. 149, inciso II, da Constituição Federal, na redação que lhe foi dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001, dispõe que as contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico “poderão incidir sobre a importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível”.

Para que possa a legislação infraconstitucional dar tratamento uniforme ao álcool, faz-se necessária a alteração do texto da Constituição, impondo a qualquer tipo de álcool o mesmo tratamento tributário, relativamente às contribuições a que se refere o dispositivo constitucional.

No que concerne ao ICMS, a Emenda Constitucional nº 33, de 2001, fez evoluir a legislação pertinente, autorizando a lei complementar, conforme ficou estabelecido na alínea *h* do inciso XII do art. 155 da Constituição Federal, “definir os combustíveis e lubrificantes sobre os quais o imposto incidirá

uma única vez, qualquer que seja sua finalidade, hipótese em que não se aplicará o disposto no inciso X, *b*”.

No entanto, o álcool foi atingido por essa emenda constitucional apenas quando estiver contido no conceito de “combustível” ou de “lubrificante”.

Tendo em vista que a diversidade de regras tributárias relacionadas com o álcool foi identificada como um das causas que tornou o mercado de combustíveis altamente vulnerável à ação dos criminosos, cumpre adotar as providências necessárias para a uniformização dessas regras.

Destarte, essa CPI propõe que sejam feitas alterações no texto da Constituição, suprimindo o tratamento discriminatório, relativamente às várias espécies de álcool, nos moldes da *Proposta de Emenda à Constituição* anexa.

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº , DE 2 003
(Do Sr. e outros)

Dá nova redação ao inciso II do § 2º do art. 149, à alínea h do inciso XII do § 2º do art. 155, ao § 4º do art. 177, todos da Constituição Federal.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O inciso II do § 2º do art. 149 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 149

§ 1º

§ 2º

I -

II – poderão incidir sobre a importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool.

III -

Art. 2º A alínea *h* do inciso XII do § 2º do art. 155 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 155.....

§ 2º

XII -

h) definir os combustíveis, os lubrificantes e os álcoois sobre os quais o imposto incidirá uma única vez, qualquer que seja sua finalidade, hipótese em que não se aplicará o disposto no inciso X, b;

.....”

Art. 3º O § 4º do art. 177 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 177

§ 4º A lei que instituir contribuição de intervenção no domínio econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool deverá atender aos seguintes requisitos:

I -

II – os recursos arrecadados serão destinados:

a) ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo;

b)

c)

Art. 4º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta indústria de Liminares comprovou, após exaustivos trabalhos, que a diversidade de tratamento tributário que a legislação aplica aos álcoois tem facilitado aos criminosos a utilização de esquemas que fraudam o Fisco e prejudicam o consumidor.

Com efeito, o álcool pode ter destinações diversas, e as normas jurídicas têm buscado contemplar essas destinações, discriminando aquelas que merecem um tratamento menos oneroso, do ponto de vista tributário. Essa preocupação do legislador tem sido mal utilizada por parte das quadrilhas, que simulam a comercialização do álcool para uma destinação tributariamente menos onerosa, quando, na verdade, o destino real do álcool assim comercializado é outro.

O art. 149, inciso II, da Constituição Federal, na redação que lhe foi dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001, dispõe que as contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico “poderão incidir sobre a importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível”.

Para que a legislação infraconstitucional possa dar tratamento uniforme ao álcool, faz-se necessária a alteração do texto da Constituição, impondo a qualquer tipo de álcool o mesmo tratamento tributário, relativamente às contribuições a que se refere o dispositivo constitucional.

No que concerne ao ICMS, a Emenda Constitucional nº 33, de 2001, fez evoluir a legislação pertinente, autorizando a lei complementar, conforme ficou estabelecido na alínea *h* do inciso XII do art. 155 da Constituição Federal, “definir os combustíveis e lubrificantes sobre os quais o imposto incidirá uma única vez, qualquer que seja sua finalidade, hipótese em que não se aplicará o disposto no inciso X, *b*”.

No entanto, o álcool foi atingido por essa emenda constitucional apenas quando estiver contido no conceito de “combustível” ou de “lubrificante”.

Tendo em vista que a diversidade de regras tributárias

relacionadas com o álcool foi identificada como um das causas que tornou o mercado de combustíveis altamente vulnerável à ação dos criminosos, cumpre adotar as providências necessárias para a uniformização dessas regras.

Pelas relevantes razões, conhecidas pela sociedade brasileira, estamos apresentando a presente Proposta de Emenda Constitucional.

Sala das Sessões, em de de 2003.

3.1.10 – Revisão da Lei 9.847/99- Sanções Administrativas

3.1.11 – Revisão do Decreto 2.953/99 – Procedimentos Administrativos

3.1.12 – Instituir Comissão Legislativa de acompanhamento de regularização setorial e de elaboração do projeto de Código Brasileiro de Combustíveis – PL nº 2.316/03 de autoria do Dep. Eduardo Gomes

Creemos que, além das demais providências, necessário se faz instituir, no âmbito do Poder Legislativo, uma Comissão para acompanhar o desenrolar das medidas necessárias à regularização das atividades do setor de combustíveis no país.

Para a concretização de tal sugestão, e em observância às disposições do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cremos que a melhor alternativa seria ampliar e melhor definir as competências da Comissão de Minas e Energia que, por meio de sua composição plenária, ou de uma Subcomissão Permanente, ficaria encarregada do acompanhamento específico de todas as ações desenvolvidas pelos órgãos reguladores e fiscalizadores do governo federal para o retorno do setor de venda e revenda de combustíveis ao caminho da normalidade de funcionamento.

Decidimo-nos, portanto, pelo oferecimento de uma sugestão para projeto de resolução e requerimento capaz de alcançar esse objetivo, conforme o texto que a seguir se apresenta.

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº , DE 2003

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminares)

Altera o inciso X, do Art. 32, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

A Câmara dos Deputados resolve:

Art. 6º O inciso X do Art. 32, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.32.....

X.....

a) políticas e modelos mineral, energético e de combustíveis brasileiros; (NR)

.....

f) política e estrutura de preços de recursos energéticos e de combustíveis; (NR)

.....

k) assuntos atinentes à prevenção, fiscalização e combate à sonegação fiscal, formação de cartéis e atividades ilícitas na área de combustíveis.”

Art.2º . Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Ao término de seus trabalhos, a CPI que investigou o Setor de Combustíveis sente a necessidade premente de que suas atividades tenham continuidade. O trabalho de fiscalização a ser exercido pela Câmara dos Deputados nessa área não pode ser esquecido, dada a importância vital do setor na segurança e economia da nação e para garantia da soberania nacional.

A complexidade do tema jamais poderia ser esgotada em apenas alguns meses de duração de uma CPI. O setor reclama acompanhamento do Poder Legislativo em sua ação fiscalizadora, não só para, eventualmente, poder dar maior agilidade a denúncias, mas, principalmente, para que o legislador perceba quais são as mudanças mais importantes para aperfeiçoar as normas relativas a essas atividades.

Para isso, a presente proposição amplia a competência da Comissão Permanente de Minas e Energia, criando o mecanismo que permita cumprir as funções que a CPI objetivou. A transferência dessa atividade para uma Comissão permanente permitirá à Casa manter vigilância constante em um setor nevrálgico de nossa economia.

Pedimos que os Nobres Deputados aproveem, por todo o exposto, este Projeto de Resolução.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

REQUERIMENTO

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminares)

Requer a criação de Comissão Especial para estudo e elaboração de proposta de um

Estatuto do Setor de Combustíveis.

Senhor Presidente:

Requer a CPI em epígrafe, a V. Exa., nos termos do art. 17 inciso I , alínea m , do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a criação de Comissão Especial para estudar e elaborar proposta de Estatuto do Setor de Combustíveis

Requer também que tal Comissão Especial tenha a duração de um ano, e 25 membros, tendo por objeto o estudo da legislação vigente referente ao tema, para consolidação, modificação, criação de novas normas e aperfeiçoamento, com o fim de elaborar um Projeto de Estatuto do Setor de Combustíveis.

Pede deferimento.

JUSTIFICAÇÃO

O Requerimento supra decorre dos trabalhos da CPI que estudou o setor dos combustíveis. Em nossas conclusões, sentimos que a existência de tantas formas de logro e sonegação decorrem no mais das vezes de brechas das leis. Ao seu redor formam-se verdadeiras quadrilhas, que vão espalhando o crime a outras áreas, diversificando suas atividades e estendendo seus tentáculos por toda nação. Isso tudo se dá em detrimento não só do consumidor final dos combustíveis, mas também em prejuízo das empresas que cumprem todas as leis e não lesam o fisco.

O cipoal de leis existentes sobre a matéria somente serve aos que desejam o lucro fácil das liminares obtidas por meios escusos, que retiram dos cofres públicos bilhões de reais todos os anos.

A consolidação e unificação de todas as normas referentes a combustíveis, em um Estatuto do Setor de Combustíveis, é reclamada por toda a sociedade, notadamente as pessoas físicas e jurídicas que integram esse mercado.

Nada melhor que uma Comissão Especial que, ao se debruçar sobre a matéria, conheça, sopes e eleja as melhores soluções para a área.

Conclamamos a Ilustre Presidência da Casa, ouvida a Insigne Mesa, a aprovarem a criação da Comissão aqui pleiteada.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

3.1.13 – Destinação do produto de arrecadação da Cide

Como já mencionado, o produto de arrecadação da Cide deveria ser carreado, em conformidade com dispositivos constitucionais e legislação infraconstitucional, para:

- a) pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;
- b) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás;
- c) financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

Assim, para que seja possível financiar programas referentes a projetos ou atividades ambientais com recursos oriundos da Cide, há necessidade de que eles tenham relacionamento com a indústria do petróleo e do gás. No tocante aos programas de infra-estrutura de transporte, o art. 6º da Lei nº 10.636/02 estabelece que eles devem ter os seguintes objetivos essenciais:

- a) reduzir o consumo de combustíveis automotivos;
- b) propiciar o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, bem como melhorar a segurança e o conforto dos usuários;
- c) diminuir o tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo;
- d) melhorar a qualidade de vida da população;
- e) reduzir as deseconomias dos centros urbanos;

f) diminuir a participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação

Todavia, a observância dessas destinações não tem sido rigorosa. No projeto de lei orçamentária para o exercício de 2004, encaminhado pelo Poder Executivo, pode-se verificar diversos projetos e atividades estranhos aos objetivos mencionados, financiados com recursos originados da Cide; porém, vinculados a programas cujos objetivos estão de acordo com os referidos nas normas legais. Isso gera polêmica acerca da correção da aplicação dos recursos, em face da escassez destes para financiar as ações do governo. Encontram-se nessa situação, os projetos ou atividade indicados pela letra “a” na coluna “Situação” da Tabela 24.

Há, também, programas que não correspondem aos objetivos estabelecidos na legislação. Nesse caso, os projetos/atividades estão indicados pela letra “b” na coluna “Situação” da Tabela 24. Para estes, considerando que o projeto de lei orçamentária para o exercício de 2004 encontra-se em tramitação nas Casas do Congresso Nacional, deve-se procurar outras fontes para financiá-los, liberando os recursos da contribuição em tela para atender suas finalidades específicas. Não se pode conceber que o Poder Legislativo fique passivo a tal circunstância, uma vez que se observa infração ao Texto Constitucional. Assim, sugere-se o encaminhamento à Comissão Mista de Orçamento e ao Relator do projeto de lei orçamentária para 2004, com vistas à adoção de medidas necessárias à correção da falha apontada.

TABELA 24

Ações Financiadas com Recursos da CIDE no Projeto de Lei Orçamentária Encaminhada pelo Poder Executivo para o Exercício de 2004						
Prog	Nome do Programa	Objetivo do programa	Proj/Ativ	Objetivo do projeto/atividade	Total	Situação
0220	Manutenção da Malha Rodoviária Federal	Manter a malha rodoviária federal em boas condições operacionais de tráfego	2324	Propiciar a manutenção periódica das sinalizações horizontal e vertical de toda a malha rodoviária federal, contribuindo para a segurança do tráfego.	13.333.200,00	
			2325	Evitar a deterioração precoce das rodovias federais, causada pelo tráfego de veículos com excesso de peso.	9.341.555,00	
			2834	Restabelecer as condições originais de trafegabilidade e segurança das rodovias federais, com a conseqüente redução dos custos operacionais dos transportes e do número de acidentes.	264.667.086,00	
			2841	Manter as rodovias federais com condições de trafegabilidade, aumentando a segurança dos usuários.	190.000.000,00	
			4399	Restaurar e manter em bom estado trechos de rodovias federais.	23.882.447,00	
			4400	Proporcionar segurança aos usuários e condições de trafegabilidade das rodovias.	10.000.000,00	
			6097	Recuperação emergencial de trechos de rodovias e obras de artes.	10.000.000,00	

0221	Serviços de Transporte Aquaviário	Garantir a qualidade na prestação de serviços de transporte na navegação interior, de cabotagem e de longo curso.	0110	Assegurar que as autarquias, as fundações, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e as demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União possam contribuir como patrocinadoras às entidades fechadas de previdência privada nos te	500.000,00	a
			2004	Proporcionar aos servidores, empregados, seus dependentes e pensionistas condições para manutenção da saúde física e mental.	252.000,00	a
			2010	Oferecer aos servidores, durante a jornada de trabalho, condições adequadas de atendimento aos seus dependentes, conforme art. 3º do Decreto 977, de 10/11/93.	27.360,00	a
			2011	Assegurar aos servidores e empregados o benefício do auxílio-transporte para deslocamentos entre a residência e o local de trabalho e vice-versa, de acordo com a Lei nº 7.418/85 e alterações.	122.400,00	a
			2012	Conceder em caráter indenizatório e sob forma de pecúnia o auxílio-alimentação aos servidores e empregados ativos, de acordo com a Lei 9527/97.	612.361,00	a
			2088	Harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesse e impedindo situações que configurem	3.371.000,00	

			competição			
			2090	Garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas, na prestação de serviços de transporte fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo	3.000.000,00	
			2272	Constituir um centro de custos administrativos dos programas, agregando as despesas que não são passíveis de apropriação em ações finalísticas do próprio programa.	27.051.408,00	a
			4572	Promover a qualificação e requalificação de pessoal com vistas à melhoria continuada dos processos de trabalho, dos índices de satisfação pelos serviços prestados à sociedade e do crescimento profissional.	355.000,00	a
			4641	Informar, orientar, avisar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam benefícios sociais reais, visando melhorar a sua qualidade de vida.	600.000,00	
0222	Trilhos Urbanos	Contribuir para a melhoria da prestação de serviços de transporte metro-ferroviários estaduais ou	0592	Avaliar técnica e economicamente a revitalização de ramais ferroviários subutilizados para o transporte de passageiros.	50.000,00	

		municipais por meio da modernização e expansão dos respectivos sistemas				
			0594	Apoiar a implantação e requalificação dos sistemas de transportes metroferroviários urbanos através das ações de revitalização das áreas lindeiras.	100.000,00	
			0616	Propiciar maior acessibilidade e mobilidade à população da Região Metropolitana de Porto Alegre, por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e de alta capacidade, que possibilite a racionalização de todo seu sistema de transporte, d	3.030.000,00	
			0656	Propiciar maior acessibilidade e mobilidade às populações das Regiões Metropolitanas de Salvador, Fortaleza, Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e de São Paulo, por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e de alta capacidade, q	2.618.000,00	
0223	Manutenção de Hidrovias	Manter as características físicas e operacionais das vias navegáveis interiores.	4349	Garantir a satisfação da sociedade, mantendo as hidrovias e as eclusas operativas, capazes de oferecer segurança e confiabilidade a sua navegação.	33.500.000,00	
0224	Exploração da Infra-Estrutura de Transporte	Melhorar as condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais	6266	Revisar, atualizar e ampliar o atual Programa de Concessões de Rodovias Federais, de modo a aumentar a participação da iniciativa privada na	758.059,00	

	Rodoviário e Ferroviário	mediante sua concessão à iniciativa privada ou pela transferência de sua administração aos Estados.		operação de trechos com alta densidade de tráfego, desonerando o Tesouro Nacional da obrigação de prover recursos		
0225	Gestão da Política dos Transportes	Coordenar o planejamento e a formulação de políticas setoriais e a avaliação e controle dos programas na área de transportes.	4572	Promover a qualificação e requalificação de pessoal com vistas à melhoria continuada dos processos de trabalho, dos índices de satisfação pelos serviços prestados à sociedade e do crescimento profissional.	265.000,00	a
			4641	Informar, orientar, avisar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam benefícios sociais reais, visando melhorar a sua qualidade de vida.	700.000,00	
			6241	Adequar os projetos rodoviários às exigências técnicas e legais de acordo com as normas ambientais vigentes.	10.511.000,00	
			6264	Gerar subsídios para formulação da política de transportes.	4.650.000,00	
			6265	Criar alternativas na execução de obras rodoviárias, proporcionando a redução dos custos e a melhoria da qualidade dos serviços prestados.	1.327.100,00	
			7252	A realização de estudos e elaboração de projetos que visem dotar a agência de mecanismos e instrumentos gerenciais	785.000,00	

				para alcançar a eficiência do transporte terrestre, a busca pela qualidade de prestação de serviços, melhoria do desempenho, segurança pontu		
			7732	Subsidiar o processo de tomada de decisão e gerenciamento das atividades da ANTT.	346.140,00	
0226	Serviços de Transporte Ferroviário	Garantir a qualidade de prestação dos serviços de transporte ferroviário de carga e de passageiros.	2336	Proporcionar uma via econômica de escoamento à produção da Região, com possibilidade de integração aos demais modais de transporte, mediante a garantia da operacionalização do trecho construído dentro dos padrões tecnicamente estabelecidos de segurança e	351.000,00	
0229	Corredor São Francisco	Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados da Bahia e Sergipe e o norte de Minas Gerais.	105S	Ampliar a capacidade da rodovia, de forma a descongestionar o tráfego de veículos pesados e leves de longa distância que provocam retenção no trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas	4.400.000,00	
			107Q	Permitir a redução do custo do transporte de carga entre o interior da região nordeste e o centro sul do País, bem como encurtar 200 km na ligação com os estados do Ceará e Pernambuco, diminuindo ainda o fluxo de veículos nas BR's 407 e 101, onde o tráfeg	25.000.000,00	
			1212	Ampliar a capacidade da rodovia	5.600.000,00	
			1226	Melhorar a segurança e a circulação de trens, veículos e pessoas, bem como a ordenação do tráfego das vias públicas e	10.000.000,00	

				a conseqüente revitalização das áreas afetadas nos municípios.		
			5859	Reduzir o custo do transporte entre as regiões Sudeste e Nordeste e otimizar o escoamento da produção de grãos da região oeste da Bahia, destinados ao consumo interno e aos portos da região Nordeste.	10.000.000,00	
0230	Corredor Leste	Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.	1304	Possibilitar o aumento da capacidade de tráfego pela incorporação de melhoramentos e pela duplicação de segmentos rodoviários saturados, reduzindo o custo de transporte de cargas no Estado de Minas Gerais, para possibilitar o intercâmbio da produção entre	40.000.000,00	
			1336	Ampliar a capacidade de segmentos rodoviários saturados, de forma a reduzir os índices de acidentes com os usuários, e o custo dos transportes, contribuindo para o desenvolvimento das regiões do Norte e Nordeste de Minas Gerais com o Estado de São Paulo e	2.500.000,00	
			7544	construir o arco rodoviário, de forma a dar mais mobilidade ao tráfego de veículos pesados e leves	20.000.000,00	
			7630	Ampliar a capacidade da rodovia, de forma a descongestionar o tráfego de veículos pesados e leves de longa distância que provocam retenção no trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas	20.000.000,00	

0231	Corredor Transmetro politano	Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange o Estado de São Paulo e sudoeste do Estado de Minas Gerais.	1344	Ampliar a capacidade da rodovia, de forma a descongestionar o tráfego de veículos pesados e leves de longa distância que provocam retenção no trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas	35.697.320,00	
			1350	Ampliar a capacidade de segmentos rodoviários saturados, de forma a aumentar a segurança e o conforto dos usuários que os utilizam, na área que abrange os estados de São Paulo e o sudoeste de Minas Gerais, possibilitando ainda melhores condições de escoam	2.500.000,00	
			7414	Dragagem e derrocagem nos da bacia do Paraná visando fixação e aprofundamento dos canais de navegação permitindo a navegação franca, segura e eficiente.	10.000.000,00	
0232	Corredor Sudoeste	Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Mato Grosso do Sul, o sul do Estado de Goiás e parte da Região Sudeste.	107P	Parceria Público/Privada. Proporcionar uma via econômica de escoamento à produção da Região, com a possibilidade de integração aos demais modais de transporte, mediante a garantia da operacionalização do trecho construído dentro dos padrões tecnicamente e	10.000.000,00	
0233	Corredor Mercosul	Reduzir o custo do transporte de cargas entre o Brasil e os países do Mercosul.	1208	Possibilitar o aumento da capacidade do tráfego pela incorporação e pela duplicação de segmentos rodoviários saturados, reduzindo o custo de transporte na região, para possibilitar o intercâmbio da produção regional e transporte seguro aos usuários.	5.794.000,00	

			3766	Contribuir para o desenvolvimento econômico e social dos Estados das regiões Sudeste e Sul do Brasil, promovendo a integração dessa regiões com os países do Mercosul, e garantir níveis de acessibilidade satisfatório no atendimento do trânsito que demanda	9.083.800,00	
			5019	Melhorar as condições de estocagem portuaria, além de restaurar a capacidade de navegação de embarcações de maior porte.	10.000.000,00	
			5243	Permitir o acesso, a atracação e a operação de navios das novas gerações, de maior porte, com os quais as linhas de navegação se dispõem a operar no Porto.	20.000.000,00	
0235	Corredor Nordeste	Reduzir do custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.	105T	Ampliar a capacidade da rodovia, de forma a descongestionar o tráfego de veículos pesados e leves de longa distância que provocam retenção no trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas	3.800.000,00	
			107O	Instalar infra-estrutura portuária voltada a atender o Complexo Industrial nos estados, criando assim um núcleo de irradiação do desenvolvimento, pela promoção de atividades industriais integradas, garantindo a interiorização do desenvolvimento	10.000.000,00	

		1492	Possibilitar o aumento da capacidade do tráfego pela incorporação de melhoramentos e pela duplicação de segmentos rodoviários saturados reduzindo o custo de transportes na área que abrange o Estado de Pernambuco, possibilitando, ainda, melhores condições	15.000.000,00	
		5311	Instalar infra-estrutura portuária voltada a atender o Complexo Industrial de SUAPE, no estado de Pernambuco, criando assim um núcleo de irradiação do desenvolvimento, pela promoção de atividades industriais integradas, garantindo a interiorização do dese	10.000.000,00	
		7214	Interligar a malha ferroviária do Nordeste com a malha ferroviária nacional facilitando o abastecimento de regiões do nordeste e suas capitais e os principais portos marítimos	5.000.000,00	
		7435	Ampliar a capacidade da rodovia, de forma a descongestionar o tráfego de veículos pesados e leves de longa distância que provocam retenção no trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas	6.200.000,00	
		7624	Ampliar a capacidade da rodovia, de forma a descongestionar o tráfego de veículos pesados e leves de longa distância que provocam retenção no trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas	7.400.000,00	
		7626	Ampliar a capacidade da rodovia, de forma a descongestionar o tráfego de	2.600.000,00	

				veículos pesados e leves de longa distância que provocam retenção no trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas		
0236	Corredor Oeste-Norte	Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange parte dos Estados Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso.	7420	Promover a fluidez do tráfego com segurança, reduzindo o tempo de viagem, possibilitando o escoamento de produtos agrícolas.	5.000.000,00	
0237	Corredor Araguaia-Tocantins	Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Pará, Tocantins, Mato Grosso e Goiás.	2004	Proporcionar aos servidores, empregados, seus dependentes e pensionistas condições para manutenção da saúde física e mental.	624.060,00	a
			2010	Oferecer aos servidores, durante a jornada de trabalho, condições adequadas de atendimento aos seus dependentes, conforme art. 3º do Decreto 977, de 10/11/93.	28.080,00	a
			2011	Assegurar aos servidores e empregados o benefício do auxílio-transporte para deslocamentos entre a residência e o local de trabalho e vice-versa, de acordo com a Lei nº 7.418/85 e alterações.	74.017,00	a
			2012	Conceder em caráter indenizatório e sob forma de pecúnia o auxílio-alimentação aos servidores e empregados ativos, de acordo com a Lei 9527/97.	280.236,00	a

			2272	Constituir um centro de custos administrativos dos programas, agregando as despesas que não são passíveis de apropriação em ações finalísticas do próprio programa.	5.837.616,00	a
			4641	Informar, orientar, avisar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam benefícios sociais reais, visando melhorar a sua qualidade de vida.	20.000,00	
			5750	Possibilitar o restabelecimento da navegação, num trecho com cerca de 700 km, interrompido por mais de 20 anos pela construção da barragem de Tucuruí, permitindo a passagem pelas eclusas de cerca de mais de 6 milhões de toneladas de cargas de granéis sólidos	70.000.000,00	
			7136	Proporcionar uma via econômica de escoamento à produção da Região, com possibilidade de integração aos demais modais de transporte, mediante a garantia da operacionalização do trecho construído dentro dos padrões tecnicamente estabelecidos de segurança e	10.000.000,00	
0238	Corredor Fronteira Norte	Incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre com os países da fronteira norte do Brasil	1418	Interligar o Brasil aos países vizinhos da região Norte (Guiana Francesa e Suriname), possibilitando a utilização do Porto de Macapá pelos países vizinhos para seu intercâmbio comercial.	50.000.000,00	

			7462	Ligação entre localidades ribeirinhas de forma a dar mais modalidade ao tráfego de veículos pesados e leves.	5.000.000,00	
0274	Abastecimento de Energia Elétrica	Assegurar condições para o pleno atendimento de energia elétrica aos consumidores.	0378	Reduzir o preço da energia elétrica gerada a partir do gás natural.	100.000.000,00	
0498	Desenvolvimento Sustentável do Pantanal	Promover o desenvolvimento sustentável da bacia do Alto Paraguai, incentivando atividades econômicas ambientalmente compatíveis com o ecossistema.	0891	Garantir acesso, permanente, aos parques e locais de potencial interesse para o ecoturismo, garantir o escoamento da pecuária durante a estação de inundações e facilitar a proteção do habitat com a fiscalização ambiental e controle de incêndios e queimada	50.000,00	b
0506	Nacional de Florestas	Promover o manejo sustentável e o uso múltiplo de florestas nativas públicas e privadas e a expansão sustentável das bases florestal plantada.	7594	Integrar e fortalecer a gestão integrada de processos e informações, de forma a contribuir para a consolidação da gestão ambiental tendo como principal ferramenta o uso de sistemas informatizados que auxiliem a tomada de decisão, definição de diretrizes d	900.000,00	b
0511	Gestão da Política de Meio Ambiente	Coordenar o planejamento e a formulação de políticas setoriais e a avaliação e controle dos	6037	Fortalecer e aprimorar a estrutura de fiscalização do IBAMA para o efetivo cumprimento de suas funções regimentais e aplicação de penalidades disciplinares ou compensatórias ao não cumprimento das medidas necessárias à conservação	900.000,00	b

		programas na área de meio ambiente.		dos recursos ambientais		
0512	Zoneamento Ecológico-Econômico	Promover o zoneamento ecológico-econômico para planejar e organizar, de forma sustentável, o processo de uso e ocupação, subsidiando o ordenamento territorial do País.	0784	Prevenir e reduzir os riscos ambientais resultantes de ocupações indevidas em áreas urbanas de fragilidade físico-ambiental.	300.520,00	b
0516	Viver Sem Contaminação	Reduzir a contaminação e controlar riscos decorrentes da exposição a substâncias perigosas e aos resíduos industriais.	2272	Constituir um centro de custos administrativos dos programas, agregando as despesas que não são passíveis de apropriação em ações finalísticas do próprio programa.	658.121,00	b
			2960	Identificar, caracterizar, quantificar, reduzir a geração, aumentar a reciclagem e o reaproveitamento de resíduos e garantir meio de tratamento e disposição ambientalmente adequados.	1.000.000,00	b
			2979	Execução federal do registro de agrotóxicos e controle de substâncias químicas perigosas.	300.000,00	b
			6083	Propiciar a capacitação de técnicos e profissionais envolvidos no	130.000,00	b

				desenvolvimento de ações de inspeção, controle e monitoramento de produtos químicos e resíduos perigosos.		
			6084	Propiciar suporte analítico laboratorial às ações de inspeção e fiscalização de resíduos e produto.	350.000,00	b
			7596	Propiciar aos órgãos integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente, a outros setores interessados e ao público em geral, observado o princípio do direito de saber, dados e informações sobre a geração e destinação de resíduos e contaminantes , com vista	130.000,00	b
0663	Segurança Pública nas Rodovias Federais	Aumentar a segurança pública nas rodovias federais, mediante a repressão de ações delituosas e redução dos acidentes de trânsito.	2036	Proporcionar segurança aos usuários das rodovias federais, por intermédio do controle da velocidade, e preservar os pavimentos pelo monitoramento de cargas e pelo controle estatístico por eixo de veículos.	22.800.000,00	
			4482	As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARIs, são órgãos colegiados componentes do Sistema Nacional de Trânsito responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelo órgão executivo rodoviário da união	2.500.000,00	a
0750	Apoio Administrativo	Prover os órgãos da União dos meios administrativos para a implementação e	0110	Assegurar que as autarquias, as fundações, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e as demais entidades controladas direta ou	668.929,00	a

		gestão de seus programas finalísticos.		indiretamente pela União possam contribuir como patrocinadoras às entidades fechadas de previdência privada		
			2000	Constituir um centro de custos administrativos das unidades orçamentárias constantes dos Orçamentos da União, agregando as despesas que não são passíveis de apropriação em programas ou ações finalísticas.	124.458.689,00	a
			2004	Proporcionar aos servidores, empregados, seus dependentes e pensionistas condições para manutenção da saúde física e mental.	4.200.000,00	a
			2010	Oferecer aos servidores, durante a jornada de trabalho, condições adequadas de atendimento aos seus dependentes, conforme art. 3º do Decreto 977, de 10/11/93.	795.720,00	a
			2011	Assegurar aos servidores e empregados o benefício do auxílio-transporte para deslocamentos entre a residência e o local de trabalho e vice-versa, de acordo com a Lei nº 7.418/85 e alterações.	1.945.200,00	a
			2012	Conceder em caráter indenizatório e sob forma de pecúnia o auxílio-alimentação aos servidores e empregados ativos, de acordo com a Lei 9527/97.	2.315.219,00	a
0909	Operações Especiais: Outros Encargos Especiais		004E		4.000.000,00	
			0082	Melhorar a infra-estrutura do porto de	10.000.000,00	

				Sepetiba.		
			0496	Recuperar a infra-estrutura portuária do terminal salineiro de areia branca.	5.000.000,00	
			0553	Aumentar o quantitativo no sistema viário de Santos, ordenando a logística interna do Porto, separando fisicamente o trânsito urbano e diminuindo o conflito com as interferências do modal ferroviário na margem direita do Porto de Santos.	60.000.000,00	
0999	Reserva de Contingência		0998	Servir de fonte de recursos para a abertura de créditos adicionais.	4.379.128.870,00	
1210	Prevenção de Riscos e Combate às Emergências Ambientais	Prevenir riscos e combater emergências ambientais.	6080	Proporcionar o atendimento da demanda de licenciamento ambiental das atividades dos setores de energia elétrica e transportes de acordo com os critérios legais de prazo e qualidade.	600.000,00	b
			6114	Proporcionar o atendimento da demanda de licenciamento ambiental das atividades relativas ao setor de petróleo e gás de acordo com os critérios legais de prazo e qualidade.	500.000,00	
			6124	Coiobir ações de degradação, poluição e contaminação que comprometem a manutenção da qualidade ambiental e das condições de vida.	600.000,00	b
			7549	Proporcionar capacidade técnica no âmbito do sistema nacional de meio ambiente (SISMANA) para prevenção e resposta a emergências e acidentes ambientais no Brasil.	200.000,00	b

			7567	Implantar e operacionalizar o Centro de Monitoramento Ambiental, visando a redução do risco, de emergências, acidentes e desastres ambientais, com mitigação dos efeitos se houver ocorrência dos mesmos. Subsidiar as atividades de monitoramento ambiental do	200.000,00	b
1295	Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros	Melhorar os sistemas de transporte ferroviário de passageiros e transferir as suas gestões para os governos locais.	0110	Assegurar que as autarquias, as fundações, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e as demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União possam contribuir como patrocinadoras às entidades fechadas de previdência privada nos te	6.095.787,00	b
			0362	Transferir os sistemas de trens urbanos de Fortaleza, Belo Horizonte e Recife para os respectivos Estados, conforme disposições contidas na Lei nº 8.693/93.	9.556.000,00	
			0622	Encerrar a participação da União na execução das obras de recuperação do sistema de trens urbanos de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Salvador, Programa BIRD/CBTU, conforme acordado no protocolo de estadualização do sistema. Concluir os investimentos de	1.500.000,00	
			2004	Proporcionar aos servidores, empregados, seus dependentes e pensionistas condições para manutenção da saúde física e mental.	4.052.000,00	a
			2010	Oferecer aos servidores, durante a jornada de trabalho, condições adequadas de atendimento aos seus dependentes,	566.000,00	a

	conforme art. 3º do Decreto 977, de 10/11/93.		
2011	Assegurar aos servidores e empregados o benefício do auxílio-transporte para deslocamentos entre a residência e o local de trabalho e vice-versa, de acordo com a Lei nº 7.418/85 e alterações.	1.708.000,00	a
2012	Conceder em caráter indenizatório e sob forma de pecúnia o auxílio-alimentação aos servidores e empregados ativos, de acordo com a Lei 9527/97.	10.727.000,00	a
2272	Constituir um centro de custos administrativos dos programas, agregando as despesas que não são passíveis de apropriação em ações finalísticas do próprio programa.	16.951.824,00	a
2843	Atender à necessidade de transporte da população, contribuindo para o desenvolvimento dos setores produtivos e para a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos, mediante a operacionalização dos sistemas de trens urbanos de Porto Alegre, Fortaleza	179.441.986,00	
4641	Informar, orientar, avisar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam benefícios sociais reais, visando melhorar a sua qualidade de vida.	300.000,00	
5168	Encerrar a participação da União na execução das obras de recuperação do sistema de trens urbanos de Salvador, Programa BIRD/CBTU, conforme	7.984.000,00	

	acordado no protocolo de estadualização do sistema. No caso de Salvador, promover a transferência do sistema para		
5174	Proporcionar à população da Região Metropolitana de Porto Alegre um sistema metro-ferroviário de superfície modernizado, visando a melhoria da mobilidade urbana, da qualidade de vida, redução do tempo e do custo dos deslocamentos.	2.500.000,00	
5176	Propiciar maior acessibilidade e mobilidade às populações das Regiões Metropolitanas de Salvador, Fortaleza, Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e de São Paulo, por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e de alta capacidade, q	19.701.000,00	
5319	Propiciar maior acessibilidade e mobilidade às populações das Regiões Metropolitanas de Salvador, Fortaleza, Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e de São Paulo, por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e de alta capacidade, q	3.561.600,00	
5366	Propiciar maior acessibilidade e mobilidade às populações das Regiões Metropolitanas de Salvador, Fortaleza, Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e de São Paulo, por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e de alta capacidade, q	6.097.000,00	

			5752	Propiciar maior acessibilidade e mobilidade à população da Região Metropolitana de Porto Alegre, por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e de alta capacidade, que possibilite a racionalização de todo seu sistema de transporte, d	15.500.000,00	
			5754	Propiciar maior acessibilidade e mobilidade às populações das Regiões Metropolitanas de Salvador, Fortaleza, Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e de São Paulo, por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e de alta capacidade, q	23.053.800,00	
			6438	Capacitar e treinar empregados com vistas à melhoria continuada dos processos de trabalho, da produtividade em suas atribuições, dos índices de satisfação pelos serviços prestados à sociedade e do crescimento profissional.	1.500.000,00	a
5005	Desenvolvimento do Complexo Agroindustrial Sucroalcooleiro	Garantir a estabilidade de preços e do abastecimento interno de álcool e de açúcar e aumentar as exportações de álcool combustível.	0314	Garantir a estabilidade no abastecimento e preço de álcool combustível.	542.500.000,00	

8007	Resíduos Sólidos Urbanos	Incentivar a redução, reutilização e a reciclagem de resíduos sólidos urbanos, ampliar a cobertura e aumentar a eficiência e a eficácia dos serviços de limpeza pública, de coleta, de tratamento e de disposição final, e promover a inserção social de catadores por meio da eliminação dos lixões e do trabalho infantil no lixo.	6458	Implementar sistema de informações para subsidiar os agentes responsáveis pela gestão ambiental urbana (prefeituras, órgãos de meio ambiente, universidades, etc) Esta ação se dá em parceria com o Centro Nacional de Referência em Gestão Ambiental nos Assen	100.000,00	b
Total					6.641.573.510,00	
					208.418.119,00	a
					12.514.428,00	b
					6.420.640.963,00	

3.1.14 – Proibir produtores, distribuidores e TRR's de explorarem direta ou indiretamente a atividade de revenda de combustíveis.

Apesar de já existir, na atual regulamentação, a proibição de que os distribuidores exerçam também a função de revendedores de combustíveis, é sempre bom lembrar que, além de inócua – haja vista o fato de que, na prática, muitas distribuidoras são, na verdade, as donas de inúmeros postos de combustíveis, e os proprietários aparentes desses empreendimentos funcionam apenas como “laranjas” das distribuidoras, escravizados que ficam a condições contratuais leoninas – há bem pouco tempo, a própria ANP cogitou de alterar tais regras e permitir a verticalização do mercado de combustíveis, o que seria ainda mais danoso para o setor e para os consumidores brasileiros.

A proibição legal de que aqui se cogita é, portanto, uma providência que, embora aparentemente simples, poderá trazer grandes resultados, porque impedirá o controle e a cartelização do mercado, trazendo maior transparência ao setor de combustíveis do país.

Sobre essa matéria, estão atualmente em tramitação na Casa os projetos de lei nº 2.477, de 2000, oferecido pelo Deputado AIRTON DIPP, e nº 224, de 2003, do nobre colega desta Comissão, Deputado POMPEO DE MATTOS. Tais proposições encontram-se sob análise na Comissão de Minas e Energia, apensadas ao Projeto de Lei nº 2.671, de 1989.

Creemos que, através do oferecimento de um Substitutivo, poderemos rapidamente lograr a aprovação da matéria e contribuir grandemente para solucionar, de forma definitiva, uma grave questão que hoje tanto aflige e distorce a revenda de combustíveis no país.

Outra proposição a ser observada é que, embora a legislação regulamentar vigente já se apresente em tese suficiente para coibir a verticalização nas operações com combustíveis, comportamento esse identificado como danoso ao desejável funcionamento concorrencial do mercado, identifica-se a necessidade de serem procedidos aperfeiçoamentos nas normas que regulam esse procedimento, para se evitar afrontas a sua efetiva aplicação e cumprimento.

Assim, no contexto do esforço das ações destinadas a contribuir para a desverticalização do segmento de combustíveis, sugerimos recomendar, adicionalmente, a ANP que busque uma melhor definição, principalmente no art 12 da Portaria nº 116, do exercício da atividade de revenda varejista, no que concerne a amplitude e entendimento a serem dados a conceituação “DIRETA e INDIRETAMENTE”.

A título de contribuição, entendo que o art 12 da citada Portaria poderia contemplar uma redação nos seguintes termos:

“ Art. 12. É vedado ao produtor, importador, formulador, transportador, revendedor retalhista e distribuidor de combustíveis líquidos derivados de petróleo, álcool combustível e outros combustíveis automotivos exercer, direta ou indiretamente, a atividade de revenda varejista.

Parágrafo único. Considera-se exercício indireto da atividade varejista, cumulativamente ou não, dentre outros:

- I- a participação societária ou acionária de empresa distribuidora ou de sociedade que componha o seu grupo econômico em empresa revendedora varejista;
- II- a participação de sócio ou acionista de empresa distribuidora em sociedade revendedora varejista;
- III- o exercício direto ou indireto de poderes de gerência de sociedade varejista por parte da distribuidora ou de seus sócios ou acionistas.”

3.1.15. - Proibir que os supermercados, ou qualquer outra empresa ou pessoa jurídica, que mantenham postos de combustíveis em seus pátios ou atuem em outro ramo de atividade, relizem operações de créditos tributários de ICMS nas operações com combustíveis.

No curso dos trabalhos da CPI, foram desenvolvidas investigações buscando esclarecer denúncias de que redes de supermercados que operam postos de combustíveis em seus pátios adotam mecanismos contábeis que

possibilitam realizar compensações de créditos tributários, principalmente o ICMS, artimanha essa que lhes possibilitam vender combustíveis por preço mais baixos em suas redes.

Muito embora os representantes das redes que compareceram a CPI tenham negado a prática de tais procedimentos, constatou-se que a rede de Supermercados Carrefour Comércio e Indústria S.A. utilizou-se de tal mecanismo, pelo menos no ano de 1996, conforme documentos comprobatórios constantes no processo em andamento na 4ª Vara Civil da Comarca de Uberlândia, sob nº 070200026066-2, que tem como recorrente o Posto da Saída LTDA.

Este fato, quando da tentativa de apuração pela CPI, ensejou a prisão em flagrante do representante daquela Instituição o Sr. Carlos Antônio Alves dos Santos, por falso testemunho, quando do seu depoimento na Comissão em 24 de setembro de 2003.

Ressalte-se, também, que sobre o tema o Supremo Tribunal Federal, por decisão do Plenário Pleno, em sentença de 8 de maio de 2002, no processo de Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.851-4, movida pela Confederação Nacional do Comércio no Estado de Alagoas, julgou inconstitucional a utilização de créditos tributários.

Considerando que o mecanismo de compensação de créditos tributários, envolvendo tributos de qualquer natureza em operações de comercialização de combustíveis, se apresenta como um procedimento danoso, que distorce o mercado e enseja concorrência desleal, julgamos importante que esta CPI venha a mencionar em seu relatório a ocorrência de tal mecanismo, recomendando a adoção de providências cabíveis para desestimulá-lo.

3.2 – Ações de regulação e fiscalização

3.2.1 – Configuração legal do poder regulador e de fiscalização da ANP para venda e revenda de combustíveis

A preocupação do Governo Federal com a regulamentação do setor petrolífero e de combustíveis remonta ao ano de 1938, quando o então

Presidente da República, Getúlio Vargas, editou, em 29 de abril, o Decreto-lei nº 395, estabelecendo, em suma, a competência exclusiva do Governo Federal para autorizar, regular e controlar as atividades acima descritas, dispondo, ainda, sobre a criação do Conselho Nacional do Petróleo – CNP, diretamente subordinado ao Presidente da República, com a atribuição de executar as medidas estipuladas naquele diploma legal.

Insta observar, ainda, que o supracitado Decreto-lei nº 395/38 e o nº 538/38, que dispunha sobre a organização do Conselho Nacional de Petróleo e suas atribuições, entre as quais “autorizar, regular e controlar a importação, a exportação, o transporte, inclusive a construção de oleodutos, a distribuição e o comércio de petróleo e seus derivados no território nacional”, foram recepcionados pela atual Constituição Federal, segundo entendimento do próprio Supremo Tribunal Federal, conforme recente decisão exarada no âmbito do Recurso Extraordinário nº 229440-2, cujo relator foi o Ministro Sepúlveda Pertence.

O STF demonstrou com clareza que os referidos diplomas legais, efetivamente, continuam substancialmente compatíveis com o regime constitucional vigente, enfatizando, inclusive, tratar-se de regulamentação afeta à matéria objeto do art. 238 da Constituição Federal de 1988.

Por força do Decreto nº 75.468/75, o CNP passou a integrar a “estrutura básica do Ministério das Minas e Energia”, até que, com o advento do Decreto nº 99.244/90, foi criada a Secretaria Nacional de Energia, como órgão integrante do Ministério da Infra-estrutura, composta pelo Departamento Nacional de Combustíveis – DNC, e pelo Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica. O DNC, substituiu então, o CNP em todas as suas atribuições, a teor do disposto no art. 222 do supracitado Decreto nº 99.244/90.

Com a criação da ANP, pela Lei nº 9.478/97 – Lei do Petróleo, o DNC foi extinto e suas obrigações, direitos e receitas passaram a pertencer à Agência, conforme o disposto no art. 78 da referida lei.

Observe-se, por relevante, que a edição da Lei do Petróleo teve o escopo de disciplinar, definitivamente, os dispositivos constitucionais acerca da indústria do petróleo e do abastecimento nacional de combustíveis, em especial, o art. 177 e seus parágrafos.

Neste contexto, a lei a que se referem os parágrafos ora transcritos é exatamente a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que dispõe sobre a política energética nacional e as atividades relativas ao monopólio do petróleo, instituindo o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo, e estabelecendo, nos artigos 8º e 9º, as atribuições desta última.

Assim, foi dada à mesma a finalidade de promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo e do abastecimento nacional de combustíveis, cabendo-lhe implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo e gás natural, contida na política energética nacional, nos termos do capítulo I da referida lei.

Posteriormente, a Lei nº 9.847/99 veio a dispor sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional de combustíveis, atribuindo à ANP também essa incumbência, a ser exercida diretamente ou mediante convênios, por ela celebrados, com órgãos da Administração Pública direta e indireta da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Observe-se que o Decreto-lei nº 395/38, em seu artigo 1º, considerava o abastecimento nacional de combustíveis como de utilidade pública, assim como também o considera o § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.847, de 26/10/1999, ao declarar textualmente que "o abastecimento nacional de combustíveis é considerado de utilidade pública e abrange as atividades de produção, importação, exportação, refino, beneficiamento, tratamento, processamento, transporte, transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda e comercialização de petróleo, seus derivados básicos e produtos, gás natural e condensado, bem como a distribuição, revenda e comercialização de álcool etílico combustível".

Entretanto, o instrumental legal hoje à disposição da ANP não corresponde às suas necessidades de atuação, seja porque falta, especificamente no que diz respeito à Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, uma caracterização mais clara do poder regulamentar e decisório da ANP no tocante ao setor de combustíveis, seja porque esse texto legal não fornece critérios objetivos de graduação das sanções administrativas a serem aplicadas aos diversos tipos de infrações nele previstas.

Por termos tomado conhecimento de proposta de alteração da Lei nº 9.847/99 e do Decreto nº 2.953/99, que regulamenta os procedimentos administrativos punitivos elaborada pela ANP e encaminhada à CPI, e por considerarmos que, embora ainda possa carecer de melhorias, é ela um bom ponto de partida para a discussão da matéria, indicamos ao Poder Executivo, a quem cabe a iniciativa da alteração legal, que, com a máxima brevidade possível, encaminhe essa proposição ao Congresso Nacional para que possamos analisar com o devido cuidado assunto de tão relevante importância para o país e, recolhendo as sugestões de aperfeiçoamento que lhe serão apresentadas por todos nós, possamos dotar a ANP dos devidos instrumentos legais para amparar sua ação, no sentido de coibir devidamente toda a enorme gama de infrações de que hoje padece o setor de combustíveis no Brasil.

Além disso, a par da constatação de que o art. 238 encontra-se regulamentado e de que a lei supracitada e o Decreto 2.953/99 precisam e estão sendo revisados, é consenso que o modelo de regulamentação do setor deve também ser revisto, com prioridade para aquelas atividades cujos atos normativos foram editados ainda no âmbito do CNP/DNC.

Não se pode olvidar, todavia, que, qualquer proposta de alteração de atos normativos da ANP, bem como qualquer proposta de regulamentação de matérias do âmbito de sua atribuição, devem submeter-se ao processo decisório previsto para a edição de atos normativos, tal como estabelecido na Lei nº 9478/97, no Decreto nº 2455/98 e no Regimento Interno da ANP (Portaria 215 MME).

Dita legislação determina, em suma, que a Superintendência Técnica apresente proposta de regulamentação correspondente ao âmbito de suas atribuições, a qual será objeto de parecer da Procuradoria-Geral, com vistas ao encaminhamento à apreciação da Diretoria Colegiada. A minuta assim aprovada é submetida a consulta pública, a teor da legislação supracitada.

Após a avaliação e incorporação das opiniões, sugestões e subsídios procedentes, a proposta é reencaminhada à apreciação da Diretoria Colegiada, obedecendo ao mesmo rito acima descrito, estando, se aprovada, apta a ser publicada no DOU.

Além de reforçar os quadros de fiscalização da ANP, mostra-se essencial que se dê poder de polícia àquele órgão, principalmente no que concerne à

possibilidade de lacrar estabelecimentos comerciais e apreender veículos, com conseqüente perda dos mesmos em favor da União, sempre que se constatar infrações graves á legislação em vigor sobre combustíveis. Verifica-se hoje que, mesmo quando a ANP lacra um estabelecimento por venda de combustível adulterado, este laque é imediatamente violado, voltando o estabelecimento a operar sem maiores dificuldades.

Quanto à questão do Poder Regulador, deve-se ter cuidado com a abrangência que vai ser dada, pois está bastante assentada a doutrina e a jurisprudência no sentido de que as agências, assim como todo o Poder Executivo, apenas podem regulamentar e não regular, o que estaria restrito à lei.

3.2.2 – Marcação de produtos – Combate às adulterações e fraudes fiscais

Em relação ao Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis da ANP, iniciado no 2º semestre de 1999, entendemos constituir-se instrumento indispensável de controle e avaliação do mercado de gasolina, óleo diesel e álcool etílico hidratado combustível.

Segundo a ANP, são objetivos principais do Programa:

a) avaliar permanentemente a qualidade dos combustíveis (gasolina, óleo diesel e álcool), comercializados no País do produtor ao consumidor final;

b) mapear problemas de não-conformidades para direcionar as ações de fiscalização da ANP, tornando-as mais eficazes e dinâmicas.

É importante notar que não só a agência reguladora utiliza tais dados. Também os órgãos públicos a ela conveniados os utilizam, como, por exemplo, os Ministérios Públicos Estaduais. Esses, ao receberem os relatórios de monitoramento da qualidade dos combustíveis, no âmbito dos Estados, adotam várias ações estratégicas no combate ao combustível adulterado, seja a nível regional ou nacional, inclusive com a cooperação do Ministério Público Federal, além de órgãos estaduais, como, por exemplo, o Procon do Estado de Minas Gerais, que também compartilha com a Agência Nacional de Petróleo (ANP) os resultados do monitoramento, para planejar as suas ações fiscalizatórias.

Nesse programa, a fim de subsidiar as ações fiscalizatórias da ANP e a atuação de outros órgãos públicos, realiza-se a análise dos elementos que compõem a especificação dos produtos.

Entre os ensaios mais importantes, está o do marcador de solventes, que apura se, à gasolina, foi adicionado solvente. . Tal ensaio tem importância destacada, para mostrar a impropriedade do produto e, indiretamente, para possibilitar a detecção de sonegação fiscal, pois o solvente sofre tributação menor que a gasolina. .

Contudo, O Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis constitui-se em instrumento essencial de avaliação do mercado e de formulação das ações estratégicas da agência reguladora, do Ministério Público e dos órgãos públicos de defesa do consumidor, entre outros, razão porque recomendamos à ANP que não só mantenha como o aperfeiçoe haja vista consistir instrumento essencial ao combate à adulteração dos combustíveis e à sonegação de tributos.

Além disso, como a adulteração de álcool tem-se intensificado, sugerimos, igualmente, que se façam análises de dosagem de íons, como o cobre, sódio, ferro, sulfato, fluoreto e cloreto, que poderão identificar não apenas fontes de possíveis danos aos motores dos veículos que utilizarem o combustível, como também a adição de água tratada ao álcool anidro, para a “fabricação” e venda de álcool hidratado sem o devido recolhimento de tributos.

Assim, considerando que o percentual de álcool etílico hidratado combustível coletado no Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis da ANP é de dez por cento, contra setenta por cento de gasolina e vinte por cento do óleo diesel, recomendamos a ampliação das coletas envolvendo o álcool e dos ensaios a serem realizados, conforme aqui proposto.

3.2.3 – Núcleo de inteligência e integração de fiscalização e controle

Para garantir uma maior efetividade nas ações de fiscalização e controle e maior eficiência no combate às ações dos fraudadores e sonegadores no mercado de combustíveis é importante que os órgãos estaduais de defesa dos direitos do consumidor (Procons), bem como outros órgãos públicos com atuação

nesse campo, devem integrar os seus dados cadastrais e de fiscalização com a ANP.

Paralelamente a isso, estamos também convencidos de que a ANP deve criar um Núcleo de Inteligência, integrando-o aos setores de inteligência de outros órgãos públicos, como, por exemplo, os dos Ministérios Públicos Estaduais e Federal, para que os dados colhidos sejam utilizados nas áreas administrativa, civil e criminal.

É importante, ainda, que a agência reguladora, no momento do julgamento de seus processos administrativos, verifique a possibilidade da reunião dos feitos conexos, permitindo, assim, uma avaliação mais adequada da atuação, por exemplo, de determinado grupo econômico.

Assim, recomendamos à ANP a reunião de processos administrativos instaurados contra fornecedores integrantes de uma mesma rede ou grupo econômico, ou ainda, que guardem ligação com distribuidoras, ou com práticas ilícitas apuradas em outros feitos, ainda que de modo isolado, e a prioridade de julgamento dos mesmos.

O objetivo de tal providência é enfatizar, no julgamento dos processos administrativos, a coibição e repressão das práticas abusivas envolvendo supostas quadrilhas e/ou organizações criminosas.

Por outro lado, a médio prazo deverá ser implementado pelo Poder Executivo um **Sistema Integrado de Inteligência, Fiscalização e Controle**, coordenado por um Órgão Central, que poderia ser a ANP, e integrado por estruturas especializadas no âmbito de cada instituição governamental envolvida com o setor, a saber: Ministério da Justiça (Secretaria do Direito Econômico e DPF), Ministério das Minas e Energia, ANP, Petrobrás, Secretaria da Receita Federal –SRF/MF, Banco Central/MF, Ministério da Agricultura, Ministério do Desenvolvimento e Comércio Exterior, inclusive o Inmetro,

Secretarias de Fazenda, Procons e outros que se fizerem necessários, mediante convênio quando se tratar de outras esferas governamentais.

Estes órgãos, obedecendo a um Plano de Ação Estratégica, atuaria de forma integrada, com um fluxo permanente de troca de informações, mantendo um cadastro único centralizado e realizando ações e operações conjuntas. Conseqüentemente, as atribuições da ANP deveriam ser revistas e sua estrutura reforçada.

3.2.4 – Institucionalização de convênios

No que diz respeito às ações fiscalizatórias envolvendo o setor da produção e revenda de combustíveis automotivos e outros derivados de petróleo, entendemos que, com a atual estrutura, a ANP não tem a mínima condição de controlar as atividades produtivas e de revenda no setor.

Por isso, ao reconhecerem a relevante participação dos órgãos públicos de defesa do consumidor, na fiscalização das relações de consumo, envolvendo postos revendedores de combustíveis automotivos, revendedores de GLP, recomendamos à ANP a articulação com os órgãos de proteção e defesa dos consumidores, além de ministrar cursos de capacitação destinados aos fiscais dos órgãos públicos de defesa do consumidor, buscando o aprimoramento e a eficiência de suas ações fiscalizatórias, no âmbito das relações de consumo.

3.2.5 – Mecanismos de controle e programas de acompanhamento

Outro assunto envolvido na questão dos programas de monitoramento da qualidade dos combustíveis, diz respeito aos diversos programas mantidos pelas distribuidoras. Tais programas, envolvendo os postos fiéis à bandeira, não raras vezes, antes de atenderem às necessidades dos consumidores, no que diz respeito à qualidade dos produtos revendidos, têm por objetivo principal conferir se eles cumprem as suas obrigações comerciais, não adquirindo combustíveis automotivos de outras distribuidoras.

Por isso, é importante dar um mínimo de transparência aos critérios adotados pelas distribuidoras que possuem tais programas, evitando, assim, que os consumidores sejam iludidos na sua boa fé.

Assim, recomendamos à ANP que edite regulamento prevendo a remessa, pelas distribuidoras, para seu controle e acompanhamento, dos diversos programas de qualidade dos combustíveis automotivos por ela mantidos junto aos postos revendedores que lhes sejam fiéis.

3.2.6 – Revisão dos regulamentos do abastecimento

Um dos grandes problemas identificados pela CPI é o da fragilidade do marco regulatório e, mais significativo, a dificuldade de a Agência reguladora implementá-lo.

Com efeito, os problemas identificados pela CPI decorrem, em boa medida, do descompasso entre os nobres ideais que inspiraram a abertura do mercado desde a edição da lei do petróleo e a falta de capacidade fiscalizatória da Agência Nacional do Petróleo.

Nesse contexto, além da revisão do marco regulatório do abastecimento, em particular das portarias que regulamentam a distribuição e a revenda, faz-se mister que a Agência reguladora tenha mecanismos efetivos de fiscalização e punição dos desvios de comportamento.

- ? Sugerimos então a reformulação da regulamentação de abastecimento, com revisão das normas em vigor e preenchimentos das lacunas legais, através de proposta de lei definindo os critérios mínimos para o exercício das respectivas atividades econômicas integrantes da área de abastecimento da Indústria do Petróleo.

A partir de situação fática, preexistente, caracterizada pela comercialização de combustíveis entre distribuidores, a ANP, no âmbito de suas atribuições definidas na Lei 9.478/97, deparou-se com a premência de editar regulamentação que abrangesse dita situação, considerada, observe-se, prática contumaz já incorporada ao mercado.

Ressalte-se que a comercialização entre congêneres tem sido, em alguns casos, a exemplo da Região Norte do país, essencial ao suprimento de combustíveis. Noutros, está ligada a aspectos operacionais indissociáveis, como é o caso de várias distribuidoras que se utilizam, na forma das normas infra-legais, de tancagens compartilhadas.

Por consequência, a ANP, lançando mão de suas atribuições no sentido de (i) implementar a política nacional, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo em todo o território nacional, na forma do parágrafo 2º do art. 177 da Constituição Federal, e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos; e, (ii) regular e autorizar as atividades relacionadas com o abastecimento nacional de combustíveis, editou a Portaria 29/99.

Referido ato prescreve, em seu art. 3º, III, que o distribuidor está obrigado a solicitar, adquirir e retirar os produtos exclusivamente de fornecedores autorizados, estabelecendo, no art. 18, que durante o período de transição estabelecido no art. 69 da Lei n 9.478/97, ficaria proibida a comercialização de derivados de petróleo e álcool combustível entre distribuidoras. A interpretação óbvia é no sentido de que, vencido tal prazo, esse tipo de comercialização passaria a estar amparada pelo art. 3º.

Acerca da terminologia “fornecedor”, contida na portaria supracitada, não demanda maiores questionamentos, haja vista estar presente em outras portarias, a exemplo do art. 11, parágrafo 3º da Portaria ANP 116/00, e na própria Lei 9.847/99, art. 7º, em ambos os casos referindo-se, também, a distribuidores.

Além dos fatores acima citados, a venda entre congêneres permite, acessoriamente, às distribuidoras, a obtenção de vantagens econômicas legítimas perante o produtor, porquanto permite-lhe ganhos de escala na medida em que pode adquirir maiores volumes de produtos para comercialização.

Por fim, o fato de a antes mencionada Lei 9.478/97, no inciso XX do art. 6º, não detalhar os desdobramentos da atividade de distribuição, em nada contraria o acima aduzido, mormente porque se refere à distribuição de forma genérica e não às atividades a serem desempenhadas pelo distribuidor no exercício de dita atividade, tais como, aquisição, transporte, armazenamento, comercialização e controle de qualidade dos produtos.

Destarte, a interpretar-se literalmente o inciso em exame, o exercício da atividade de distribuição tornar-se-ia inviável, já que dito dispositivo, assim como não autoriza a comercialização entre congêneres, igualmente não autoriza o transporte, armazenamento, etc.

A par das considerações acima aduzidas, recomendamos, desde já, à Agência Nacional do Petróleo que avalie a possibilidade de estudar reformulações nas normas que permitem a venda e compra de produto entre as distribuidoras.

3.2.7 – A figura do formulador da legislação

Outra questão que merece maiores considerações, no momento por que passa o mercado, é a da existência do formulador.

Criada para servir como uma nova fonte de produção e para dar competitividade ao segmento da produção, a figura do formulador poderá vir a se transformar em mais um foco de distorção do mercado.

Mesmo em um mercado regular, sem as graves conturbações por que passa o mercado brasileiro, a figura do formulador é de rara observação, só existindo em determinadas situações *sui generis*, em que haja a necessidade de correção das especificações dos produtos, ou sobra de correntes. Nenhuma das duas situações parece existir no mercado brasileiro.

Ao contrário, deve-se observar que importantes fabricantes de correntes, como por exemplo a Braskem, que teriam economias de escopo na formulação, ou mesmo as grandes distribuidoras em operação do país, que poderiam importar correntes de suas centrais produtoras pelo mundo, não se interessaram por registrar-se como formuladores, o que parece indicar que não existe uma lógica econômica por detrás do interesse em se constituir como formulador.

Muito ao contrário, há notícias de fomento à constituição de formuladores distantes dos terminais de descarga, pelo interior do país, o que indica gravemente a possibilidade de utilização desta modalidade de produtor como um agente da prática de novas distorções no mercado.

Ante todo o exposto, mormente à luz das atuais circunstâncias, tudo leva a crer que se deva, no atual momento, reavaliar a existência do formulador e, para evitar que ele se transforme em mais uma fonte de problemas, impedir o funcionamento desta modalidade de produtor de combustíveis, até que o mercado esteja regularizado e até que a capacidade de fiscalização efetiva da ANP seja aprimorada.

Com relação à figura do formulador na legislação em vigor, cumpre-nos informar, preliminarmente, que a Portaria ANP n.º 316/01, que regulamentou o exercício dessa atividade, encontra-se suspensa.

A base legal para a regulamentação da formulação pela ANP, além do disposto no art. 8º da Lei 9.478/97, acha-se nos arts. 2º, parágrafo único, e 3º, §1º, da Lei n.º 10.336/01, que conferem competência específica à Agência para regular a atividade de formulação. O primeiro deles dispõe que a ANP tem competência para definir a atividade de formulação de combustíveis. O segundo preceitua que as normas relativas a esta atividade devem ser fixadas por esta autarquia especial.

Note-se, por relevante, que as exigências da Portaria ANP n.º 316/01 são elevadas para o capital mínimo e instalações, além de regularidade fiscal da empresa. Além disso, os sócios e administradores não podem ter débitos em aberto com a ANP. No caso da empresa autorizada, foi ainda exigido um termo de conduta para o acompanhamento das atividades.

Do ponto de vista tributário torna-se importante destacar que não há, pela regulamentação vigente, risco de evasão fiscal no recolhimento dos tributos federais incidentes sobre as correntes de hidrocarbonetos destinados à formulação de combustíveis. Tal garantia é conferida principalmente pela Lei 10.336, de 19/12/2001, que institui a CIDE, tributo incidente sobre a importação e comercialização de combustíveis.

Assim compreende-se que qualquer matéria-prima utilizada pelo formulador, seja corrente seja produto acabado, importada ou adquirida no mercado interno, será tributada pela CIDE no momento da aquisição.

Caso a matéria-prima seja corrente, esta terá como alíquota o valor da CIDE da gasolina ou do diesel, dependendo das características da corrente.

O fato do formulador sempre adquirir suas matéria-primas com “preço cheio”, ou seja, com os tributos incluídos, é tranquilizador já que exclui o risco de evasão fiscal ao se considerar adequados os controles tributários exercidos pelas Receitas Federal e Estadual.

Por isso, não se deve simplesmente permitir, mas cuidar-se de propiciar que a formulação de combustíveis não seja uma porta e oportunidade adicionais para que se pratiquem crimes e ilícitos.

Nesse sentido, parece-nos de grande importância que a ANP tenha em conta a alínea III do art. 1º da Lei do Petróleo, que arrola, entre os objetivos da Política Energética Nacional “proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos”.

Recomenda-se, portanto, que a ANP estude mecanismos de controle mais rígidos, tais como critérios para localização do agente, para, futuramente, editar nova regulamentação, que não dê margens a distorções e irregularidades, mantendo-se, por ora, a suspensão das autorizações para essa atividade.

3.2.8 – Revisão do modelo organizacional da ANP – Estrutura, orçamento e recursos humanos

Ao longo de toda essa análise dos problemas por que passa o setor de combustíveis no Brasil, têm-se verificado, com bastante e inquietante frequência, as críticas à ineficiência da ação da ANP, órgão responsável pela regulação e fiscalização desse setor.

Entretanto, ao nos debruçarmos sobre as causas de tal ineficiência, notamos que não se trata de negligência ou preguiça, mas de causas estruturais que necessitam, urgentemente, de ações corretivas, a fim de que se possa ver restaurada a normalidade nas atividades referentes ao comércio de combustíveis no país.

Não é possível que um órgão com tamanha responsabilidade, atuante num setor que movimentava centenas de bilhões de reais por ano, esteja aos cuidados de apenas meia centena de fiscais, que devem dar conta de tão árdua tarefa, como o é a de fiscalizar a correção dos negócios do setor de combustíveis em todo o território nacional.

Para que tal missão seja desempenhada com mais propriedade e com muito menos falhas do que as que atualmente se observam, é necessário dotar a agência de um quadro significativamente maior de funcionários treinados e capacitados para as tarefas de fiscalização que deverão exercer no seu cotidiano.

Creemos mesmo serem modestos os propósitos da ANP de contratação de duzentos fiscais, num prazo de dois anos; pensamos que o ideal seria, isso sim, aumentar o quadro de fiscais da agência para cerca de quinhentos, num prazo máximo de três anos.

É evidente que, para que tal se faça, não poderá o governo federal seguir na prática de severas restrições orçamentárias, como tem, aliás, sido a prática em vários setores da máquina estatal.

Não nos é possível aceitar passivamente que, em nome do equilíbrio fiscal, sejam sacrificadas atividades indispensáveis ao bom atendimento dos reclamos dos cidadãos brasileiros, pois, se não cuidar o Estado do indelegável exercício do poder de polícia, dentro de muito pouco tempo, ficará o país entregue nas mãos impuras do poder paralelo da ilegalidade.

É imprescindível, portanto, que seja feito pelo Poder Executivo um estudo sério e consistente das reais necessidades orçamentárias da ANP para o bom desempenho de sua missão, no tocante à fiscalização das atividades do setor, para que se utilizem as receitas provenientes da indiscutivelmente rentável exploração dos recursos petrolíferos nacionais em real proveito dos brasileiros, por meio da defesa da honestidade, da correção e do respeito às normas legais que regem os negócios de combustíveis no país.

3.2.9 – Implantar e ampliar programas de rastreabilidade

Conforme já foi anteriormente abordado, o ensaio do marcador de solvente permite a descoberta da adição, à gasolina, de solvente não autorizado pela ANP. Se a agência utilizasse marcadores diferenciados, no Programa de Monitoramento da Qualidade de Combustíveis, haveria a possibilidade de se rastrear a origem do solvente utilizado na adulteração produto, e, através de dados obtidos do produtor, se chegar à autoria da adulteração ocorrida.

Nesse sentido, recomendamos à ANP que amplie o Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis e, em especial, os ensaios do marcador de solvente, a ponto de permitir o rastreamento da origem do solvente marcado, dentre o setor produtivo.

3.2.10 – Álcool: fiscalização e acompanhamento da produção e distribuição

Por ser o álcool etílico um importante produto da agroindústria nacional, está ele, juntamente com os demais produtos extraídos da cana-de-açúcar, subordinado às políticas e decisões emanadas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Entretanto, cria-se, com isso, uma situação de duplicidade de comando, já que o álcool etílico é, também, importante combustível automotivo em uso no país, além de ser o álcool etílico anidro obrigatoriamente utilizado como mistura na gasolina automotiva, a fim de se obedecerem as normas legais de controle de emissões de poluentes atmosféricos.

Em função dessa duplicidade, há evidentes descompassos entre os controles exercidos pelo Departamento de Açúcar e Álcool (DAA) do Ministério da Agricultura e pela ANP, já que o primeiro órgão dispõe dos dados extraídos dos livros de produção diária das usinas, que lhe são quinzenalmente enviados pelos produtores de álcool, enquanto que os controles da ANP referem-se aos volumes comercializados pelas empresas distribuidoras de combustíveis.

Isso possibilitou que chegássemos à situação atual, em que mais de trinta por cento da produção nacional de álcool não passam pelos controles da ANP, ficando disponíveis para a ação daqueles que buscam fraudar a qualidade da gasolina vendida no país, através da adição de excesso de álcool anidro não tributado, ou ainda, através da “molhação”, isto é, da adição de água ao álcool anidro e sua colocação no mercado sem o devido recolhimento de tributos.

Por isso, uma importante recomendação que deixamos ao Poder Executivo é a de que se torne obrigatória, no mais breve prazo possível, a remessa à ANP dos mesmos dados de controle da produção, entradas e saídas e estoques de álcool, registrados pelas usinas em seus livros de produção diária, por meio de cópia dos Termos de Informações (TI-01) encaminhados à DAA.

O controle poderia ser feito tomando por base as quotas de gasolina A, das Companhias Distribuidoras (Tanto as provenientes de Portaria quanto as definidas contratualmente com o fornecedor), e o percentual de álcool anidro na gasolina C decretado pelo Governo.

Com essa simples providência, será possível às instâncias de fiscalização da ANP, através dos cruzamentos de dados de produtores e distribuidores de álcool, detectar imediatamente quaisquer desvios de volumes de álcool e agir prontamente para a punição dos infratores das boas regras de mercado.

3.2.11 – Instituir Código Brasileiro de Combustíveis – PL nº 2.316/03 de autoria do Dep. Eduardo Gomes

A consolidação e unificação de todas as normas referentes a combustíveis, em um Estatuto do Setor de Combustíveis, é reclamada por toda a sociedade, notadamente as pessoas físicas e jurídicas que integram esse mercado.

Nada melhor que uma Comissão Especial que, ao se debruçar sobre a matéria, conheça, sopes e eleja as melhores soluções para a área.

A consolidação de toda a legislação específica para combustíveis em um único Estatuto será uma das mais salutares e eficazes providências no sentido de se estabelecer um mercado honesto e transparente nesse setor.

Espera-se que, com a instituição de normas legais mais precisas, penalidades mais severas e maior celeridade na análise dos processos de irregularidades praticadas, além de se fortalecer o poder regulador e fiscalizador dos órgãos do Estado, seja criado um ambiente legal de tal ordem que se dificulte ao máximo qualquer tentativa de sonegadores, adulteradores e participantes do crime organizado em prosperarem no setor de combustíveis, permitindo apenas aos bons empresários, cumpridores de suas obrigações legais, permanecer em operação no mercado de venda e revenda de combustíveis no Brasil.

Por isso, sugerimos a criação de uma Comissão Especial, a ser implantada por decisão do Presidente da Casa, nos termos do art. 17 de nosso Regimento Interno, e oferecemos sugestão de requerimento para a criação da referida Comissão, conforme o texto a seguir proposto.

REQUERIMENTO

(Da Comissão Parlamentar de Inquérito com a Finalidade de Investigar Operações no Setor de Combustíveis Relacionadas com a Sonegação dos Tributos, Máfia, Adulteração e Suposta Indústria de Liminares)

Requer a criação de Comissão Especial para estudo e elaboração de proposta de um Estatuto do Setor de Combustíveis.

Senhor Presidente:

Requer a CPI em epígrafe, a V. Exa., nos termos do art. 17 inciso I , alínea m , do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a criação de Comissão Especial para estudar e elaborar proposta de Estatuto do Setor de Combustíveis

Requer também que tal Comissão Especial tenha a duração de um ano, e 25 membros, tendo por objeto o estudo da legislação vigente referente ao tema, para consolidação, modificação, criação de novas normas e aperfeiçoamento, com o fim de elaborar um Projeto de Estatuto do Setor de Combustíveis.

Pede deferimento.

JUSTIFICAÇÃO

O Requerimento supra decorre dos trabalhos da CPI que estudou o setor dos combustíveis. Em nossas conclusões, sentimos que a existência de tantas formas de logro e sonegação decorrem no mais das vezes de brechas das leis. Ao seu redor formam-se verdadeiras quadrilhas, que vão espalhando o crime a outras áreas, diversificando suas atividades e estendendo seus tentáculos por toda nação. Isso tudo se dá em detrimento não só do consumidor final dos combustíveis, mas também em prejuízo das empresas que cumprem todas as leis e não lesam o fisco.

O cipoal de leis existentes sobre a matéria somente serve aos que desejam o lucro fácil das liminares obtidas por meios escusos, que retiram dos cofres públicos bilhões de reais todos os anos.

A consolidação e unificação de todas as normas referentes a combustíveis, em um Estatuto do Setor de Combustíveis, é reclamada por toda a sociedade, notadamente as pessoas físicas e jurídicas que integram esse mercado.

Nada melhor que uma Comissão Especial que, ao se debruçar sobre a matéria, conheça, sopesse e eleja as melhores soluções para a área.

Conclamamos a Ilustre Presidência da Casa, ouvida a Insigne Mesa, a aprovarem a criação da Comissão aqui pleiteada.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

3.2.12 – Aspectos Operacionais

Deve-se proibir o transporte de solventes em tanques de aço carbono, os que predominantemente transportam gasolina e óleo diesel e em contrapartida deve ser proibida o transporte de gasolina e óleo diesel em tanques de aço inox, os quais em sua maioria transportam produtos químicos.

Por outro lado, também deve ser instituída nas portarias da agência reguladora que regulamenta a concessão dos registros de distribuidoras de solventes, importadoras e produtoras de solvente, o impedimento da concessão do registro, caso os sócios exerçam atividade na distribuição, transporte ou revenda de combustíveis.

3.2.13 – Criar a Figura do Armazenador

A criação da figura do armazenador como atividade do segmento petróleo é indiscutível. Assim como no transporte, o transportador não se confunde com o proprietário da carga e o carregador, há que se separar a atividade de armazenagem da de distribuição.

ANTEPROJETO DE LEI

Altera parcialmente a Lei nº 9478, de 06.08.1997, que dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.

Art. 1º No art. 6º fica incluso o inciso XXIV com o seguinte teor:

“XXIV – armazenagem é a atividade de recebimento e de guarda de produtos de petróleo, seus derivados, gás natural, outros hidrocarbonetos e álcool por uma empresa autorizada à tal atividade, e que recebe e guarda os produtos em nome de um distribuidor que os adquiriu por terceiros junto a um Produtor ou um Importador.”

Art. 2º Ficam revogadas todas as disposições em contrário.

Art. 3º A presente lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de de 2003 .

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da atividade de armazenagem como atividade inerente à distribuição, permitiu a montagem de uma estrutura de bases

hospedeiras para distribuidoras liminaristas, a comercialização de notas fiscais, por empresas que são exclusivamente armazenadoras, mas que utilizam-se da autorização de distribuidora para valer-se de uma série de autorizativos facilitadores daquelas condutas inicialmente apontadas.

A criação da figura do armazenador facilitaria um maior controle regulatório e fiscalizatório sobre as distribuidoras e caminhos dos produtos comercializados, sendo elemento também de inibição de adulterações.

Assim, a figura do armazenador seria vital, transformando tal agente de mercado em um prestador de serviços sem interesse no produto.

4 – Encaminhamentos

Em face de todo o exposto, sugerimos aos nobres Parlamentares integrantes desta CPI, sejam encaminhados aos órgãos competentes as seguintes recomendações :

4.1 – À Mesa da Câmara dos Deputados:

- ? Adotar as providências de alçada desta ou do Plenário, para implementar matéria legislativa referentes aos projetos de lei, de decretos legislativos e de resolução constantes da parte IV item 3.1;
- ? Promover junto ao Supremo Tribunal Federal a Ação Declaratória de Constitucionalidade da CIDE – Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico;
- ? Considerando que os trabalhos desta CPI foram profundamente prejudicados por decisões judiciais que conferiram proteção jurídica a depoentes convocados, que não atenderam a convocação, silenciaram em seus depoimentos, afrontaram ou desdenharam da competência desta Comissão e seus membros; considerando que as normas que regulam o

funcionamento de CPI estão dispersas em vários diplomas legais e que o Regimento Interno da Câmara deixa a desejar quanto às regras de funcionamento próprias desse tipo de Comissão, vis- a- vis as demais comissões, o que enseja desgastantes discussões regimentais, sugerimos ao Presidente da Câmara que seja criada uma Comissão Especial para revisar, aperfeiçoar e consolidar a legislação que regula o funcionamento das CPIs, inclusive as normas regimentais e a parte pertinente do Código Penal, de forma a conferir amplos poderes investigatórios a essa Instituição Parlamentar, assegurando-lhes procedimentos que garantam a efetiva eficácia de suas atividades e seu bom funcionamento institucional.

4.2 –Ao Ministério Público , com a cópia da documentação, para que promovam a responsabilidade civil ou criminal por infrações apuradas e adotem outras medidas decorrentes de suas funções institucionais;

4.3 - Ao Poder Executivo, para adotar as providências saneadoras de caráter disciplinar e administrativo decorrentes da parte III itens 1 e 2, da parte IV item 3.2 e as abaixo :

- ? Criar uma **“Força Tarefa”**, suprida de todos os recursos físicos, financeiros e humanos necessários, com total integração, constituída de membros da Agência Nacional de Petróleo, da Polícia Federal, da Receita Federal, do Ministério Público e das Secretarias de Fazenda Estaduais, com o objetivo de promover a apuração das irregularidades cometidas nos últimos cinco anos pelas empresas que operam o mercado de combustíveis no Brasil, e a finalidade de devolver ao erário todos os montantes sonegados e a punição exemplar dos envolvidos. A instalação de uma força tarefa constituída de técnicos de alto nível, pessoas bem escolhidas, qualificadas e preparadas, quebrando sigilos que rastrearão os pagamentos efetuados e recebidos em espécies virtuais, documentados ou não, os talões de notas fiscais, parcerias, as capacidades de armazenagem e

movimentação deverão não apenas permitir a recuperação erária do montante do dinheiro usurpado do povo brasileiro, mas também a punição exemplar dos bandidos que zombam de nós, dos empresários honestos e dos consumidores e de seus produtos, e permitirá a conseqüente moralização do mercado de combustível no Brasil. O aporte do dinheiro desviado, sonegado e roubado constituirá importante receita que poderá ser utilizada no necessário e urgente reparo das estradas, na geração de mais empregos e renda, na destinação social, porque o seu montante é muito grande e difícil de descrever.

- ? À Secretaria da Receita Federal que instaure processo de fiscalização em regime especial nas distribuidoras que apresentem evidências de fraudes ;
- ? Ao Ministério da Justiça, criar uma estrutura especializada no âmbito da Polícia Federal, possivelmente vinculada ao Departamento de Polícia Fazendária (DPFAZ), capacitada a realizar ações de acompanhamento, análise técnica, perícia e fiscalização, com vistas a identificar, adotar e encaminhar providências objetivando punir os responsáveis e desestimular a prática de operações ilícitas envolvendo a produção e a comercialização de combustíveis, em todas as suas etapas.;
- ? À Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça, para apurar a prática de crime de abuso de poder econômico e cartelização por parte das distribuidoras que compõem o SINDICOM.
- ? À ANP que implemente rotina de cotejamento e informação às receitas estaduais e federal dos volumes de compra de combustíveis por parte das distribuidoras com os volumes anuais de vendas de combustíveis informados por essas empresas ;
- ? À ANP que proceda à fiscalização das informações relativas à compra e venda de combustíveis prestadas pelas companhias distribuidoras;

- ? À ANP que cancele as autorizações de importação de solventes de distribuidoras e formuladores, a fim de evitar a alimentação do mercado de adulteração de combustíveis, restringindo à importação única e exclusivamente às refinarias ou indústria comprovadamente consumidora dos solventes, mesmo assim com marcadores;
- ? A ANP que reveja as autorizações concedidas à Univem, notadamente as de importação de solventes de países limítrofes como a Bolívia, sem marcadores, assim como a autorização de manter estoque de solventes sem marcadores, utilizando o mesmo tanque de gasolina, para evitar a utilização indevida;
- ? Que a ANP – Agência Nacional de Petróleo realize estudo para a modificação do Sistema atual de LACRES dos caminhões tanque;
- ? Ao MME promover a marcação de solventes em todos os produtores ou importadores desses produtos;
- ? Ao MME organizar e dar publicidade a cadastro de administradores e sócios de empresas que não tenha liquidado débitos e cumprido obrigações decorrentes do exercício de atividade regulada pela ANP;
- ? Ao MME e a ANP adotar procedimento administrativo de consolidação e revisão dos normativos regulamentares, constituindo mecanismos de controles restritivos de cadastro, registro, autorização, renovação e funcionamento operacional, para empresas de Distribuição e Revenda de Combustíveis num período mínimo de 2 anos, conforme a seguir :
 - a) Empresa não ter usado ou operado com liminar (ou ter comprado de quem teve liminar);
 - b) Sócios não participem de empresas com pendências de pagamento de multa ou obrigações com a ANP;

- c) Aumentar a exigência de capital mínimo;
- d) Obrigatoriedade de Base para distribuidoras;
- e) Não ter sócio com processo criminal oriundo do exercício da atividade ou sonegação fiscal;
- f) Não ser dono de posto de gasolina;
- g) Não ter imóvel alugado;
- h) Não ter parentes até segundo grau na composição acionária;
- i) Não ser proprietário de usinas de álcool ;
- j) Não ser proprietário de TRR'S;
- k) Evitar todo processo que beneficie a verticalização;
- l) Não haver por parte dos sócios pendências com o fisco federal, estadual e municipal .

? Ao Ministério da Agricultura que proceda a fiscalização das informações relativas à produção de álcool prestadas pelos produtores;

4.4 – À Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização para adotar providências de revisão da Proposta Orçamentária – LOA 2004 – com vistas a ajustar a regularidade da destinação dos recursos arrecadados com a CIDE, Fonte 111, exclusivamente nos Programas (Projetos e Atividades) de: a) pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo; b) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e, c) financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

Uma vez, que nos itens 2.4 da Parte III – Fraudes e Desvios e 3.1.13 da Parte IV – Conclusões e Recomendações ficou constatado e evidenciado pela CPI desvios de finalidade na aplicação e alocação dos recursos da CIDE. Fazendo-se necessário atender e observar as determinações constantes do

Acórdão 938/2003-TCU-Plenário e ampliar os investimentos em infra-estrutura de transportes.

E com base no Regimento Interno da Câmara dos Deputados (Art. 37), a Comissão decidiu que todas as informações, documentos e expedientes pendentes, em andamento quanto a sua execução no encerramento dos trabalhos desta CPI, a ela endereçados por qualquer órgão ou poder, tenham a seguinte destinação:

– À Mesa Diretora da Casa

Todos os originais para serem arquivados conforme decisão da Mesa – Art. 37, I do RI –

– À Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados

Cópia autêntica de todos os originais mencionados no item anterior para que adote as devidas providências – Art. 37, IV do RI

Brasília, de outubro de 2003.

Deputado Carlos Santana
Presidente

Deputado Carlos Melles
Relator