



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO ESPECIAL - PL 2.316/03 - CÓDIGO BRASILEIRO DE COMBUSTÍVEL		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0469/06	DATA: 25/4/2006
INÍCIO: 15h1min	TÉRMINO: 18h27min	DURAÇÃO: 3h26min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 3h26min	PÁGINAS: 68	QUARTOS: 42

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

PAULO ROBERTO COSTA - Diretor de Abastecimento da Petróleo Brasileiro S/A — PETROBRAS.  
ELIZABETH SURREAUX RIBEIRO TELLECHEA - Diretora-Superintendente da Refinaria de Petróleo Ipiranga S/A.  
BRUNO ALBUQUERQUE PIOVESAN - Diretor da Companhia Petroquímica do Sul — COPESUL.  
WILSON KOJI MATSUMOTO - Diretor-Superintendente da Petroquímica União S/A — PQU.  
ALEXIS STEPANENKO - Presidente do Conselho da Univen Petróleo.

SUMÁRIO: Debate sobre o projeto que trata do Código Brasileiro de Combustíveis.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.  
Há intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Havendo número regimental, declaro aberta esta reunião da Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 2.671, de 1989, originário do Senado Federal, que dispõe sobre o exercício das atividades de posto revendedor de derivados do petróleo e álcool etílico hidratado combustível e dá outras providências, no qual está apensado o Projeto de Lei nº 2.316, de 2003, sobre o estabelecimento do Código Brasileiro de Combustíveis.

Leitura da ata.

Encontram-se sobre as bancadas cópias da ata da 8ª reunião, realizada em 18 de abril de 2006.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO DE FABINHO** - Sr. Presidente, peço dispensa da leitura da ata.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Por proposta do Deputado Fernando de Fabinho, vou dispensar a leitura da ata. Tenho certeza de que o Plenário concorda com isso, por ter já recebido as mencionadas cópias. *(Pausa.)*

Fica dispensada, então, a leitura da ata, por solicitação do Deputado Fernando de Fabinho.

Em discussão a ata. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, passo à votação.

Em votação a ata.

Aqueles que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Informo às Sras. Deputadas e aos Srs. Deputados que esta reunião de audiência pública decorre do Requerimento nº 7, de 2006, de autoria do Relator, Deputado Daniel Almeida, aprovado em 4 de abril de 2006.

Convido os senhores palestrantes a tomar assento à mesa: Dr. Paulo Roberto Costa, Diretor de Abastecimento da Petróleo Brasileiro S/A — PETROBRAS; Dra. Elizabeth Surreaux Ribeiro Tellechea, Diretora-Superintendente da Refinaria de Petróleo Ipiranga S.A.; Dr. Bruno Quirino Mangulho, representante do Dr. José Carlos Grubisich, Presidente da Braskem, que não pôde comparecer e já justificou sua ausência — o Dr. Bruno está à disposição para qualquer pergunta, mas não fará palestra; Dr. Wilson Koji Matsumoto, Diretor-Superintendente da Petroquímica União



S/A; Dr. Bruno Albuquerque Piovesan, Diretor da COPESUL, representante do nosso ex-Ministro Luiz Fernando Cirne Lima, que hoje é o Diretor-Superintendente da Companhia Petroquímica do Sul — COPESUL; e nosso sempre Ministro Alexis Stepanenko, Presidente do Conselho da UNIVEN Petróleo. Com muita honra recebo o nosso ex-Ministro de Minas e Energia.

Comunico que o Sr. Fernando Barbosa, Diretor da Refinaria de Petróleo de Manguinhos, devido a problemas de saúde, não virá à reunião. Não pôde comparecer, e justificou sua ausência.

Adotaremos os seguintes procedimentos regimentais, para melhor andamento dos trabalhos. Os convidados poderão falar por até 20 minutos, prorrogáveis, a juízo da Comissão, não sendo admitidos apartes. Findas as exposições, os Deputados poderão formular suas indagações, obedecida a ordem de inscrição, pelo prazo de 3 minutos, dispondo os convidados do mesmo tempo para a resposta. Serão permitidas a réplica e a tréplica pelo prazo de 3 minutos. Não é permitido aos oradores interpelar quaisquer dos presentes.

Registro a presença do Ministro, hoje Deputado, Carlos Melles. Hoje a reunião está prestigiada.

Concedo a palavra ao Dr. Paulo Roberto Costa, Diretor de Abastecimento da Petróleo Brasileiro S/A — PETROBRAS, que disporá de 20 minutos.

**O SR. PAULO ROBERTO COSTA** - Cumprimento o Deputado Simão Sessim e agradeço ao Deputado Daniel Almeida o convite.

Cumprimento também os demais Parlamentares e os presentes nesta reunião. Espero, em nome da PETROBRAS, fazer uma exposição que esclareça uma série de questões sobre essa proposta a respeito do Código Brasileiro de Combustíveis. Farei uma exposição rápida e depois apresentarei alguns pontos para reflexão.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Esse primeiro eslaide é importante para que possamos entender o dinamismo referente aos combustíveis no País. Às vezes imaginamos que temos estabilidade em relação a isso. Esse quadro nos mostra exatamente o contrário. Vejam que o perfil da década de 50 é muito diferente daquele do final da década de 90 e do que prevemos para 2010.



Isso tem reflexos, com certeza, em códigos, em portarias, em normas. Dentro da companhia, o reflexo é muito forte em se tratando de processamento de petróleo. Isso reflete o que o mercado quer. Dessa forma, é muito importante que os códigos sejam flexíveis e dinâmicos, porque o mercado é flexível e dinâmico.

Alguns dados interessantes: na década de 50, tínhamos na nossa matriz de derivados de petróleo, por exemplo, 38% de óleo combustível e 34% de gasolina. Óleo combustível era o derivado de petróleo mais consumido; a gasolina ocupava o segundo lugar. Na previsão para 2010, o óleo combustível cai para 7%. Por quê? Gás natural, combustíveis alternativos, combustíveis mais limpos. Com isso, há uma queda, e não só no Brasil, mas no mundo. Participação do óleo *diesel*: na década de 50, 19%; em 2010, 41%. Gasolina: na década de 50, 34%; em 2010, 19%. Nafta petroquímica: inexistente na década de 50; em 2010, 14%. Gás liquefeito de petróleo, o GLP: na década de 50, 3%; em 2010: 12%.

Isso mostra que o que determina a oferta de derivados de petróleo é o mercado. Portanto, temos que estar atentos a ele.

E como estamos projetando esse mercado? Temos aí os dados de 2003, 2004 e 2005. Na nossa última previsão, no nosso planejamento estratégico de 2006 a 2010, estamos prevendo um crescimento de 2,6% ao ano. O que mais cresce, nesse exemplo, é o *diesel*, muito utilizado no Brasil, seja na área dos transportes, seja na da agricultura.

Outro ponto importante que tem de ser muito debatido é a qualidade dos produtos, que também é dinâmica, vai melhorando com o tempo. Hoje, por exemplo, a nossa gasolina tem mil ppms — partes por milhão — de enxofre na sua composição química. Estamos trabalhando, instalando muitas unidades de hidrotratamento em nossas refinarias, e, no ano 2009, teremos gasolina de 50 ppms.

Quanto ao *diesel*, temos 2 tipos desse combustível: o de 2 mil ppms, o Óleo Diesel Metropolitano, e o de 3.500 ppms, o Óleo Diesel Interior.

Em maio de 2005, a PETROBRAS até se antecipou a uma determinação da Agência Nacional do Petróleo e lançou o *diesel* 500 ppms. Saímos de 2 mil ppms para 500 ppms nas Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. Então, hoje temos *diesel* 500 ppms e *diesel* 2 mil ppms. Em 2009, vamos ter *diesel* 50 ppms e 500 ppms.



O Código Brasileiro de Combustíveis tem de ser dinâmico, porque os combustíveis vão melhorando ao longo do tempo. Isso é algo inexorável e é uma tendência mundial. Que bom que é assim! As empresas de petróleo têm de ofertar produtos com qualidade cada vez melhor.

Lançamos no ano passado o *diesel* 500. Nas unidades que foram construídas e colocadas em operação gastamos, naquele momento, 750 milhões de dólares. A partir deste, todas as regiões metropolitanas do Brasil vão usufruir do *diesel* 500 ppms. Até 2009, teremos o *diesel* 50 ppms. Investiremos 1 bilhão e 700 milhões de dólares em unidades de tratamento para termos *diesel* com essa qualidade.

Em termos de investimentos na área de abastecimento da PETROBRAS, que vai ter influência nos combustíveis, estamos prevendo aqui cerca de 17,3 bilhões de dólares, sendo que 75% desse valor é oriundo de recursos da PETROBRAS e 25% provenientes de parceria privada.

Onde vai ser gasta a parte da PETROBRAS, cerca de 13 bilhões de dólares? Sessenta e um por cento desse gasto vai acontecer na área do refino, o que se liga totalmente à qualidade dos combustíveis, e 16%, em petroquímica, transportes — navios, dutos, terminais.

Dos recursos da área de refino, vamos gastar 41% em favor da qualidade do *diesel* e da gasolina, para chegarmos a 2009 com 50 ppms no caso do *diesel* e 50 ppms no caso da conversão. A segunda grande parcela, 25%: nas unidades de conversão, para usar mais o petróleo brasileiro dentro do Brasil, petróleo pesado, mudando as nossas refinarias de modo a adequá-las a esse tipo de processamento. Depois, manutenção, ampliações, o que inclui a nova refinaria.

Então, o direcionamento dos nossos investimentos na área do refino está pautado basicamente nestes 3 pontos: ampliação da nossa capacidade; conversão, de modo a produzirmos combustíveis cada vez mais leves, menos óleo combustível, mais óleo *diesel*; e, principalmente, mais uso do petróleo nacional, levando-se em conta a qualidade do *diesel* e da gasolina, atendendo-se as futuras especificações.

Para tudo isso, são necessários dutos, terminais, meios para escoar esses derivados, de maneira a que cheguem até os consumidores. Temos também uma série de investimentos previstos na área de logística, para fazer com que o combustível chegue ao consumidor final.



Há vários projetos previstos na área de dutos em São Paulo, melhorias em terminais em São Sebastião, corredor de exportação de álcool, atividade que leva em conta o conceito de empresa e energia — a PETROBRAS vai desenvolvê-la visando grandes volumes para exportação — e toda a nossa rede de manutenção de infra-estrutura. Estamos tendo um investimento de quase 2 bilhões de dólares nesse período.

Na parte de navios, estamos com um grande projeto de modernização da frota: 42 navios até 2015, 26 navios até 2010, de modo a atender o nosso mercado futuro.

Esse quadro mostra os tipos de navio, o Aframax, o Suezmax. São as classes e os tamanhos dos navios. Trata-se, então, do nosso programa de renovação da frota.

Área petroquímica, que atende também à parte de combustíveis. A PETROBRAS está ampliando a sua atuação na área petroquímica, realizando novos projetos. Com parceiros estratégicos compartilha a gestão desses novos projetos. Esses são alguns dos que temos em nossa carteira. O principal deles foi lançado recentemente pela empresa no Rio de Janeiro, o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro. Além disso, temos uma unidade em Pernambuco, uma em Minas Gerais, outra em São Paulo. Então, uma série de projetos da área petroquímica estão em andamento.

Benefícios sociais. Empregos por segmento de negócios. Estamos prevendo, para o período de 2006 a 2010, cerca de 224 mil postos de trabalho, no caso de empregos diretos e indiretos, efeito renda, em se tratando desses investimentos da empresa.

A prioridade, no que diz respeito também a investimentos, é para a utilização de equipamentos, serviços, materiais da indústria nacional. Em nossa área, nossa estimativa é de, em média, 82% desse investimento em conteúdos nacionais. Esse é um compromisso da companhia com o Governo Federal.

A PETROBRAS investirá 12,9 bilhões na área de abastecimento, absorvendo, cada vez mais, petróleo pesado. Precisamos capacitar e adequar a mão-de-obra para isso e levar em conta a expansão seletiva no setor petroquímico.



Em relação ao Código Brasileiro de Combustíveis, vou fazer rápidos comentários para favorecer a reflexão e estimular a discussão. Primeiro ponto: o marco regulatório. Já existem portarias da Agência Nacional do Petróleo que regulamentam várias questões. É preciso que ocorra um casamento entre o que já existe dentro da Agência Nacional do Petróleo e esse código.

Na área do *downstream*, há uma verticalização, e não podemos perdê-la de vista. Não pode haver módulos isolados dentro da área de abastecimento, o que certamente não é interessante para o sistema como um todo, perde-se sinergia. Então, é importante ter essa visão também verticalizada.

A Agência Nacional do Petróleo atualmente é o órgão titular que cuida da outorga das concessões na área de *upstream* e de autorizações na área de *downstream* e realiza a atividade de regulação e fiscalização. Obviamente, alguns problemas existem, e devemos trabalhar para superá-los. Há contestações judiciais de atos da Agência. Isso tem que ser olhado com bastante atenção, bem como as características jurídicas da autorização como ato administrativo, precário, sujeito a cassação a qualquer tempo, sem dever de indenização.

Então, há entendimentos de que isso poderia ferir os fundamentos da República em relação à livre iniciativa. São alguns pontos a respeito dos quais temos de refletir no que diz respeito à Agência Nacional do Petróleo.

A área de *downstream* é muito dinâmica. Considere-se o mercado — mencionei os dados relativos a 1950 e a previsão para 2010 —, possíveis guerras, efeitos climáticos, condições geológicas, isso tudo afeta grandemente o segmento. Isso mostra que o Código não pode engessar essa atividade, porque ela tem uma série de envoltórias, e várias delas inclusive independem da condição do País, que afetam a economia nacional e internacional.

Dessa forma, há necessidade de que a regulação considere a flexibilidade e a tecnicidade, para que não haja perda dessas sinergias e das práticas internacionais.

Em relação à qualidade dos combustíveis, *idem*. Mencionei que vamos ter melhoria substancial da qualidade de combustível. Não se pode abrigar em um código uma especificação que venha a ser mudada daqui a 2 ou 3 anos, porque aí será preciso uma lei, uma medida provisória, e isso com certeza não é um bom caminho para o País.



Obviamente, o Código tem algumas vantagens, pois acolhe normas de conduta, de procedimento. Esse é um ponto bastante positivo. Todos os que integram esta Comissão e todos os presentes precisam trabalhar para que esse código seja o mais abrangente e o mais flexível possível. De acordo com a nossa visão, nosso código tem que ser útil, prático. Deve afastar problemas recorrentes no processo regulatório, mas não deve engessar o segmento como um todo.

Quanto aos aspectos formais, há uma preocupação bastante grande nossa e, creio, da Comissão também. Precisamos, cada vez mais, ter cuidado com brechas na legislação que facilitem a adulteração dos combustíveis. Então, temos que ser bastante rígidos, de modo que se ofertem ao consumidor brasileiro combustíveis de qualidade, dentro das especificações, e que cada vez mais sejam autuadas as empresas não competentes ou que não seguem os ditames da lei em relação às especificações e à qualidade dos combustíveis.

Já comentei, quanto a aspectos materiais, que o Código deve ter uma visão bastante ampla, plena.

No que diz respeito aos aspectos de logística, o Código deve estar em consonância com as normas de outras agências, como a Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, a ANTAQ, órgãos administrativos, como a Secretaria da Receita Federal, o CADE. Isso tudo tem de estar muito bem ajustado.

Entendemos também que as questões atinentes a princípios constitucionais — legalidade, livre concorrência, livre competição, direito de propriedade — devem ser objeto de estrita atenção, sob pena de se repetir a denominada época das liminares, que não foi boa para ninguém e muito complicada para o País. Deve haver um zelo bastante especial em relação a esse ponto, para evitarmos repetição dessas dificuldades pelas quais o País já passou.

Entendemos que a iniciativa concernente ao Código Brasileiro de Combustíveis é salutar, adequada, mas deve estar muito alinhada ao atendimento dos requisitos de ordem técnica, jurídica e econômica, e que permita o alcance que imaginamos em relação a isso.

Além disso, não se pode olvidar que a matriz originária do Código vincula-se a um cenário que não mais existe. Por que falo isso? Tanto em termos de qualidade de combustível quanto em termos de mercado, precisamos ter um código muito



flexível. Não posso tirar uma fotografia do dia de hoje e imaginar que vai valer para os próximos anos. Não devem ser engessadas as questões já mencionadas.

Participação de *players* de mercado e de instituições que tangenciam a *downstream* é de suma importância. À mesa há outros palestrantes que também vão tocar nesse assunto, pertencem a outros segmentos do *downstream*, não só a parte do refino, mas também a de distribuição, petroquímica, etc., de modo a evitar lacunas e dissonâncias que possam ser exploradas por eventuais competidores desleais.

O Código deve ser uma solução em si mesmo, sem previsão de regulamentações posteriores, que gerem atos de regulação, que são sempre nefastos se mal utilizados.

Agradeço novamente ao Deputado Simão Sessim. A PETROBRAS sente-se honrada em participar deste processo de discussão. Estamos totalmente à disposição para colaborar com a Comissão, em relação às áreas em que a PETROBRAS tenha conhecimento, para que tenhamos um código correto, justo, flexível, que traga benefícios à sociedade, porque o objetivo final é a sociedade brasileira.

Sr. Presidente, os primeiros passos já foram dados. Agora, um trabalho em conjunto para a construção dessa norma que garanta estabilidade, segurança e lealdade de ação na área é muito bem-vindo. A PETROBRAS sente-se honrada em colaborar para a elaboração desse código.

Estou à disposição dos Parlamentares para responder as perguntas.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Nós é que agradecemos ao Dr. Paulo Roberto Costa a presença, representando a PETROBRAS, e a palestra, numa hora em que discutimos um código cujo objetivo maior, sem dúvida alguma, de todos os segmentos que fazem parte desta discussão é a proteção do consumidor. Este é o desejo maior: proteger a sociedade como um todo.

Registro a presença do nosso ex-Ministro dos Transportes e Deputado Eliseu Padilha, que ali está sentado, humildemente, como é do gosto dele. Hoje esteve aqui o ex-Ministro Carlos Melles, atualmente Deputado. Está entre nós o Sr. Alexis Stepanenko, nosso ex-Ministro de Minas e Energia. O ex-Ministro Luiz Fernando



Cirne Lima não pôde comparecer, mas telefonou. Agradecemos também a presença ao ex-Ministro Mauro Durante. São muitos os ex-Ministros. Hoje a nossa audiência está bastante prestigiada.

Está presente ainda o nosso Sub-Relator, Deputado Carlos Sampaio, agora já um pouco livre dos trabalhos da CPMI dos Correios e do Conselho de Ética. S.Exa. exercia funções no Conselho de Ética e na CPMI dos Correios, por isso não estava vindo. Mas hoje nos vai dar uma grande colaboração, como Sub-Relator desta Comissão.

Vejo que o Deputado Betinho Rosado pede que eu também o anuncie (*risos*), assim como outros Deputados. Mas quero dizer ao Deputado Betinho que ele ainda não recebeu o convite de Lula para ser Ministro de Minas e Energia.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Mas está chegando a hora dele, Sr. Presidente. (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - No caso do Deputado Mário, o Ministério da Saúde; no do Deputado Sandro, o dos Transportes.

Consulto o Plenário, o Relator e o Sub-Relator se ouvimos todos os palestrantes e depois iniciamos o debate ou se ouvimos um de cada vez. (*Pausa.*)

Então, concedo a palavra à segunda palestrante, Dra. Elizabeth Surreaux Ribeiro Tellechea, Diretora-Superintendente da Refinaria de Petróleo Ipiranga, que disporá de 20 minutos.

**A SRA. ELIZABETH SURREAUX RIBEIRO TELLECHEA** - Boa tarde a todos.

Como foi anunciado, sou Elizabeth Tellechea, Superintendente da Refinaria Ipiranga, localizada no extremo sul do Rio Grande do Sul. Quero agradecer a oportunidade de trazer o nosso apoio ao Código Brasileiro de Combustíveis. Farei alguns comentários sobre essa proposta e a respeito da nossa refinaria, nesta Comissão destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 2.671, de 1989, e ao Projeto de Lei nº 2.316, de 2003, apensado.

(*Segue-se exibição de imagens.*)

Consideramos ser oportuna e louvável a definição do Código Brasileiro de Combustíveis no País, a fim de estabelecer regras e responsabilidades em relação às atividades diretamente ligadas aos combustíveis, levando em conta os



consumidores, para que haja, desde sua origem até a comercialização, uma regra de funcionamento.

Entendemos que o Código Brasileiro de Combustíveis deve apenas estabelecer uma linha mestra de comportamento.

Como disse o nosso colega, Diretor Paulo Roberto, da PETROBRAS, não podemos, com a regulamentação, engessar o mercado, que tem comportamento bastante flexível; deve ser considerada a evolução dos diversos segmentos que compõem a cadeia de combustíveis e a cadeia de petróleo.

A ANP, na forma em que foi constituída, com a finalidade de promover a regulação, a contratação e a fiscalização dessas atividades, tem a responsabilidade de detalhar procedimentos, normas e condições, de forma a controlar o Código e também todos os agentes que participam dessa atividade.

O Código Brasileiro de Combustíveis, como estabelece esse projeto, está mais direcionado à distribuição e à revenda, por sua íntima relação com o consumidor final. Mas o referido código também se dirige aos produtores, já que têm grandes responsabilidades em toda a cadeia petróleo. Não são muitos os produtores, mas são fundamentais, têm suas responsabilidades. Portanto, deve haver a garantia de melhor comportamento, muitas vezes sob a orientação do Governo.

Falamos de produtores, ou seja, as empresas de refino, as petroquímicas, os formuladores e os importadores, porque todos eles têm a responsabilidade de produzir ou de adquirir esse produto e suprir as distribuidoras, que, depois, então, levam à revenda os combustíveis. Em relação à indústria de petróleo no Brasil, mais especificamente nos estamos referindo ao ramo que leva o combustível até o consumidor final.

Agora foi anunciada a auto-suficiência da PETROBRAS. Temos dados relativos até o final de 2005.

A produção de petróleo é de 1 milhão e 684 mil barris/dia; 379 mil barris/dia são importados, 274 mil são exportados. O consumo no País é de 1 milhão e 700 mil barris/dia. O refino tem capacidade instalada de 2 milhões de barris/dia. Em 2005, com a interrupção da operação das refinarias privadas, em função das condições de preço, 99,5% da participação foi da PETROBRAS e 0,5%, das refinarias privadas. A



Ipiranga (0,4%) operou apenas 47% do calendário de 2005. Distribuição: 1 milhão e 528 mil barris/dia. São números de 2005, e estamos falando de gasolina e *diesel*.

Vemos agora dados relativos à entrada em operação das refinarias, e percebe-se que se localizam principalmente no litoral. Algumas estão um pouco afastadas, mas a maior parte delas está no litoral.

Quanto à participação que acabei de citar — 99,5%, em 2005 —, lembro apenas que 11% se referem à parte do refino, e aí incluindo a REFAP, uma refinaria independente, embora 70% do controle seja da PETROBRAS. Portanto, é preciso adquirir matéria-prima, não há integração ou verticalização, no caso de exploração e produção.

Quando afirmei que os produtores — refinarias, petroquímicas, importadores e formuladores — têm grandes responsabilidades em toda a cadeia petróleo, eu queria dizer que a arrecadação de tributos federais e estaduais da cadeia petróleo, da cadeia de combustíveis, principalmente gasolina, *diesel* e gás de cozinha, está concentrada neles. Os produtores são quase um cofre do Governo. Arrecada-se de toda a cadeia, até se chegar ao consumidor final: CIDE, que, por exemplo, no caso da gasolina, é de 0,28 real por litro, um valor fixo; PIS/COFINS, que tem valor fixo também. Digo “fixo”, independentemente da variação dos preços. Esses valores têm permanecido constantes, e podem ser alterados, desde que o sejam anualmente, no ano anterior, seguindo-se o princípio da anualidade. Há ainda o ICMS, cujo valor varia com o preço. No Rio Grande do Sul, em relação à gasolina, eram 29%, e agora, 28%; então, o valor total é de 0,96 por litro. No caso da gasolina, 60% do seu preço de faturamento origina-se de impostos.

A marcação de alguns produtos derivados de petróleo é outra responsabilidade dos produtores, ou seja, das refinarias, dos importadores quando recebem o produto, dos formuladores e das petroquímicas. Pode haver o risco de uma pessoa que não seja séria misturá-los com gasolina e repassar o produto para algum posto ou distribuidora.

As refinarias têm essa responsabilidade, determinada pelo Governo. A ANP tem a definição de que produto as refinarias têm de usar para poder marcá-lo, de forma que seus fiscais possam identificar se existe ou não a mistura desse produto



na gasolina que está sendo comercializada. Esse custo fica a cargo da refinaria. Muitas vezes, não se consegue nem repassá-lo ao preço.

Investimentos e responsabilidades.

Como já foi falado pela PETROBRAS, as refinarias, quando podem, têm de investir principalmente na responsabilidade de evolução e garantia da especificação dos produtos. Elas são responsáveis pelo produto que sai da sua planta, ou da sua formulação, ou da sua petroquímica ao importador, que tem de guardar inclusive a amostra, durante um determinado tempo, como está no Código. Já existe portaria da própria ANP. Elas têm, portanto, responsabilidade em relação à qualidade e à especificação do produto.

Muitas vezes esse investimento não tem a devida contrapartida na remuneração, ou seja, investimos para continuar no mercado, embora não haja qualquer aumento ou acréscimo de preço por ter investido nisso.

Mostrando rapidamente como é a estrutura de preço da gasolina A, qual é o tamanho dos impostos e qual é o preço que fica com o produtor: 1,019 é o preço, no caso da Refinaria Ipiranga, no Rio Grande do Sul, determinado pela participação maior que tem no mercado — PETROBRAS e REFAP. O preço de faturamento é 2,5138. Portanto, 60% são impostos.

As refinarias vêm sendo gravemente prejudicadas no Brasil. A estrutura da concorrência e o cenário têm prejudicado, nos últimos anos, a partir da liberdade de preço, em 2002, a continuidade das refinarias ou a forma como elas atuam no Brasil.

Como por mais de 40 anos a PETROBRAS exerceu, isoladamente, o monopólio da União, quando veio a proposta de flexibilização do monopólio, por meio da Lei nº 9.478, de 1997, não se conseguiu alterar a estrutura da concorrência para o segmento de exploração e produção, refino e infra-estrutura devido à elevada participação e integração da PETROBRAS.

O domínio da empresa estatal, agravado pela inconsistência do cenário, nos últimos anos, que não foi repassada para preço — estou falando do cenário externo do petróleo em função das variações climáticas, do elevado acréscimo do consumo de gasolina e principalmente de *diesel* —, tornou praticamente impossível a continuidade das refinarias independentes.



Junto com aquelas outras responsabilidades, atualmente, a mais grave responsabilidade submetida às refinarias no Brasil tem sido as limitações dos preços dos combustíveis. Não que os preços tenham que acompanhar o elevado e volátil mercado internacional, mas como as refinarias precisam adquirir seu petróleo, é fundamental que tenham uma consistência por meio de algum mecanismo. Ou seja, hoje as refinarias pagam para que o consumidor não sofra com os elevados preços do petróleo no mercado, o que naturalmente tem impacto sobre os custos de todos os derivados de petróleo produzidos.

A situação gerada pelo crescente agravamento do cenário de petróleo no mercado internacional, sem que tenha sido estabelecida uma sistemática adequada para administrar esses momentos de desequilíbrio, retirou da operação o setor privado da atividade de refino no Brasil e afasta a possibilidade de seu retorno de forma contínua.

Este é o caso da Refinaria Ipiranga. Ela parou em 2005, por duas vezes, perdendo diversas oportunidades e sacrificando a região onde está instalada. Atualmente, desde o final de dezembro, em uma melhor condição de mercado, retornou a operação. Está em operação, mas tem petróleo somente até o dia 15 de maio. Se não conseguir abaixar o preço do petróleo ou se não houver uma definição que possa equilibrar esse preço, ela vai ter de parar novamente e terá dificuldade para retornar.

Estes são os dias parados na Refinaria Ipiranga, em 2005, e o retorno em 26 de dezembro. Como falei, 47% da atividade foi mantida em 2005 e 53% ficou totalmente parada.

Aqui é o cenário de petróleo, considerando 2004, 2005 e 2006 — são os piores anos. Chegamos à marca de 70 dólares por barril novamente. Embora o dólar tenha caído, a situação de setembro de 2005 é muito parecida com a que estamos chegando agora.

Para se ter uma idéia, apresentamos os números do mercado de sexta-feira. Aqui temos a posição do petróleo Brent, petróleo de referência internacional. Se formos comprar petróleo aqui no Brasil ou se formos comprar petróleo da Nigéria, da Argentina, da Bolívia, do Equador ou de qualquer lugar, os preços têm referência ou no petróleo Brent, cujos preços são divulgados nos meios de comunicação, ou no



petróleo WTI. Aqui foi colocado o petróleo Brent. Estava cotado em 73 dólares e 18 centavos. Considerando a condição de um petróleo leve para chegar à Refinaria Ipiranga a 5,35 dólares por barril, teríamos um preço do petróleo colocado na refinaria Ipiranga de 78,53 dólares por barril.

A gasolina no mercado externo, para ser consistente com esses preços, está, nesse dia, a 93,03 dólares. Mais 8,40 dólares para colocar aqui, teríamos um valor de 101,43 dólares. No entanto, a gasolina aqui está a 74,83 dólares.

Na realidade, a condição mais adequada seria chegar a um valor do petróleo consistente com 74,83 dólares, para que não precisasse aumentar o preços para os consumidores.

A situação vivida pelas refinarias vem ferindo os princípios definidos pela Política Energética Nacional, instituída pela Lei nº 9.478, de 1997, responsável pela flexibilização do monopólio. Destacamos aqui alguns princípios e objetivos da Política Energética Nacional que estão sendo incluídos também no Código Brasileiro de Combustíveis, no art. 71: a política energética brasileira deve promover a livre concorrência, atrair investimentos na produção de energia e ampliar a competitividade do País no mercado internacional.

Entendemos que políticas para funcionamento da atividade de petróleo no País nunca poderiam comportar-se de forma a expulsar participantes atuais da iniciativa privada, sob o risco de não atender às regras propostas na legislação. Além disso, incorreria em conseqüente desestímulo de investimentos futuros em tão importante atividade como o refino de petróleo, que pode trazer elevada arrecadação de tributos, com benefícios na região em que opera uma refinaria, desenvolvimento na economia e geração de empregos, além de conseguir também incluir investimentos que têm hoje tecnologia desenvolvida no próprio País através da PETROBRAS.

Apresentamos algumas das características da Refinaria Ipiranga. Em um ano normal de funcionamento, ela tem 260 funcionários — hoje ainda tem em torno disso; tem 120 terceirizados e gera 1.200 empregos. Estamos no extremo sul do Rio Grande do Sul, em uma região que fica na metade sul do Estado, uma região de economia pobre, que precisa de investimentos. A refinaria abastece 14% do mercado de combustíveis no Rio Grande do Sul — dados no ano de 2003, quando



operou normalmente; corresponde à quarta maior arrecadação do ICMS do Estado — também no ano de 2003; responde por 30% do retorno de recurso da cidade de Rio Grande e tem significativa participação nas atividades sociais da cidade.

Nosso perfil de produção. Tentamos adequar o petróleo ao mercado, portanto, temos um perfil de fazer investimentos no mercado. O último investimento foi a ampliação da refinaria em 35%, em 2002, e sua adequação para poder processar um petróleo um pouco mais pesado. Fizemos testes com o petróleo Marlim. Processamos agora, em março, 60% de petróleo Marlim e 40% de petróleo leve na Refinaria Ipiranga.

Como já dissemos, 2003 foi um ano de operação normal no mercado, 14%.

E aqui a participação da Refinaria Ipiranga. Em 2003, 335; em 2005, tínhamos 485 milhões, mas conseguimos apenas 164 milhões devido à operação de apenas 47%. Isso não é ruim para o Estado, porque a REFAP deve ter produzido ou talvez tenham vindo outros produtos em que houve perda para o Estado, mas de qualquer maneira a região de Rio Grande sofreu muito com isso.

O recado que quero deixar, para terminar, além de elogiar a iniciativa de criação do Código Brasileiro de Combustíveis e colocar a Refinaria Ipiranga totalmente à disposição — embora pequena, historicamente ela é a primeira refinaria do Brasil, tem uma certa experiência com o produtor —, é que o ideal é que tivéssemos uma alternativa com equilíbrio de preços. O preço do petróleo no Brasil deve ser consistente com os preços dos produtos combustíveis definidos para operar no País.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Nós é que agradecemos à Dra. Elizabeth Surreaux Ribeiro Tellechea, Diretora Superintendente da Refinaria de Petróleo Ipiranga.

Concedo a palavra ao próximo palestrante, Dr. Bruno Albuquerque Piovesan, Diretor da Companhia Petroquímica do Sul — COPESUL. V.Sa. dispõe de até 20 minutos.

**O SR. BRUNO ALBUQUERQUE PIOVESAN** - Em nome da COPESUL, agradeço ao Deputado Simão Sessim esta oportunidade.



A COPESUL é uma empresa de petroquímica básica. Em sendo assim, tenho de explicar aos senhores o que isso significa. Portanto, inicio minha apresentação tentando situar o que é petroquímica e por que essa indústria pode produzir combustíveis.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Fundamentalmente, a petroquímica é uma indústria concebida como derivada do negócio que envolve energia, ou seja, é algo mais amplo que petróleo. Ela, vamos dizer assim, encontra suas matérias-primas no negócio que envolve petróleo e gás natural, só que são matérias-primas que têm de ser sobras de energia.

Esse é o ideal de competitividade de uma petroquímica, e ele compõe uma cadeia produtiva que se inicia em algo chamado primeira geração ou petroquímica básica. Depois existe a transformação desses petroquímicos básicos em produtos de segunda geração, até chegar a esse conjunto de bens que hoje, acredito, democratiza o acesso da população a uma série de produtos que, sem a petroquímica, não seriam acessíveis de uma forma geral em todos os seus níveis e espectros sociais.

No fundo, a petroquímica é isto: ela parte das sobras do negócio de energia e chega ao que temos hoje, toda essa complexidade de produtos que atendem todos os níveis das camadas sociais.

Hoje, a lógica do negócio, como já disse anteriormente, é matéria-prima barata. Se vocês olharem o quadro mundial, perceberão qual é a lógica de funcionamento da petroquímica em termos mundiais. Em que regiões há matérias-primas petroquímicas baratas? Oriente Médio. Então, lá é possível se fazer petroquímica básica e vender para a China, onde acontece a grande transformação mundial de petroquímica, e o mercado americano vai consumir. É assim que funciona a lógica mundial.

Em termos de América do Sul, ficamos restritos quanto a esse diferencial de competitividade. Só para os senhores terem uma idéia, por exemplo, hoje, nos acordos de gás natural, que é o grande produto de petroquímica básica em termos mundiais, compra-se esse produto no Oriente Médio a 1 dólar, 1 dólar e meio por milhão de BTU. No mercado americano esse produto custa 9 dólares. No Brasil, há uma relação associada ao mercado americano, ou seja, tanto em carga... E aí entrei



no conceito de carga líquida e carga a gás. A petroquímica básica, essa que mencionei, pode ser de carga líquida ou carga a gás. Essas petroquímicas que vocês estão vendo, onde se vê etano, significa gás, e onde se vê nafta e condensados, significa carga líquida. Não existe na América do Sul, a princípio, nenhum diferencial de competitividade que permita, por exemplo, competir em escala global. Então, são empresas orientadas fundamentalmente para o negócio regional.

A petroquímica de carga a gás produz fundamentalmente esse produto denominado eteno, que vai gerar polietilenos; então, é muito concentrada nessa cadeia produtiva. A petroquímica carga líquida, representada hoje no Brasil por COPESUL, Petroquímica União e Braskem, na Bahia, além de petroquímicos básicos, tem condição de produzir uma linha de produtos denominados solventes hidrocarbônicos, componentes de gasolina, *busters* de octanagem para gasolina, correntes de GLP e também combustíveis.

Só para os senhores terem uma idéia, a COPESUL foi uma empresa que teve esse faturamento e esse resultado líquido e possui, vamos dizer assim, no seu *core business* 3 grandes negócios: o negócio de petroquímica básica, que rende em torno de 80% do faturamento; o negócio de gasolina e *busters* de octanagem, que rende 14%; e o negócio de solventes hidrocarbônicos, que rende em torno de 6%. Esse é o negócio da COPESUL. E a gasolina é alguma coisa que veio no advento da evolução dos negócios no Brasil e das liberações havidas.

Nós somos, em termos de Brasil, um produtor marginal. É importante? Sim, porque isso adiciona valor ao negócio e permite que melhore a nossa competitividade em operar. Mas uma petroquímica básica pode operar desde vendendo correntes para formulação de combustíveis, como formulando gasolina, principalmente, e GLP, que são os 2 produtos de óleo combustível.

A COPESUL é uma empresa que tem o controle compartilhado por duas empresas: Braskem, que é uma empresa do grupo Odebrecht, com quase 30% de participação, e Ipiranga Petroquímica, que é uma empresa do Grupo Ipiranga. Conta com um sócio importante, minoritário, a PETROBRAS, que detém 15%, e mais um conjunto de 4 mil acionistas, que detêm 25% da empresa. Essa é hoje a estrutura societária da COPESUL, que detém única e exclusivamente ações ordinárias.



Como eu disse, a COPESUL, produtora de combustíveis e solventes, por uma decorrência do seu negócio, ou seja, uma otimização do seu negócio, opera vendendo também componentes de gasolina, assim como solventes hidrocarbônicos; concorda com qualquer ação que busque coibir danos à qualidade dos combustíveis e ao recolhimento de impostos; respeita a legislação; atua com distribuidores na parte de solventes hidrocarbônicos e combustíveis, distribuidores homologados pela ANP.

Temos um controle rígido nessa questão da distribuição. Por quê? Porque a COPESUL é uma empresa potencialmente poluidora e que trabalha com produtos de alto risco. Então, preservar a nossa marca para a sociedade é determinante. Um distribuidor da COPESUL, no fundo, trabalha os produtos da empresa no mercado e deve ter essa consciência. Por isso a seleção rigorosa que a COPESUL faz no sentido de selecionar distribuidores para seus produtos.

Consideramos esse projeto de lei importante para regular o tema distribuição de combustíveis, todavia gostaríamos, à luz do projeto, de atentar para um aspecto específico, que vou mencionar agora, que é uma questão envolvendo a gasolina de padrão internacional.

Qual é a questão que queremos trazer para esta Comissão? Ao olhar o projeto, tem-se a atual legislação brasileira. O que é esse padrão? Não é que não produzamos uma gasolina de padrão. Hoje, o Brasil produz uma gasolina de qualidade internacional, só que, por lei, há a obrigação de se consumir um produto denominado gasolina C, que nada mais é do que uma mistura de 80% de gasolina pura de padrão internacional, com 20% ou 25% de etanol anidro. Essa é a limitação imposta hoje à sociedade.

Gostaríamos de aproveitar a Comissão no sentido de abrir a discussão de um tema e dizer o seguinte: se os senhores olharem esse abecedário constante do projeto vão perceber que lá existe um item chamado gasolina A. O que é gasolina A? É uma gasolina pura. O que é gasolina C? É essa mistura. No passado existia a gasolina B, que tinha uma aditivação e que buscava isso que nós estamos denominando hoje padrão internacional. O que é essa aditivação? Aditivação, fundamentalmente, supre o combustível, vamos dizer assim, de produtos que irão



reduzir a emissão desses produtos e confere, adicionalmente, octanagem a essa mistura.

Como isso se comporta mundialmente? O que diz a legislação americana, que mudará agora em maio? Ela atentava para essa questão da aditivção, da adição de oxigênio e, recentemente, está mudando essa orientação. O americano hoje busca, por exemplo, qualidade de combustível associado a baixo teor de enxofre. Abriu mão do conceito de oxigenado como aditivo para melhorar a gasolina.

Se formos adiante, na seqüência, veremos que, na legislação européia, não é assim. Ela diz que o oxigenado é importante e teores de oxigenados adequados são importantes. O que tem hoje o europeu, em termos de oxigenado? Fundamentalmente, existe um principal oxigenado. No passado tínhamos, ou ainda temos hoje, o MTBE, mas essas empresas, em função do problema havido no MTBE nos Estados Unidos, migraram para o chamado ETBE. O que é isso? Um oxigenado a partir do etanol desenvolvido pela via petroquímica. Então, hoje o europeu busca este conceito, sempre estabelecendo teores de oxigênio na mistura, mas não dizendo o seguinte: o teor de oxigênio é tanto e você tem que usar esse aditivo. O aditivo é aberto e depende da condição econômica da região, do país e assim sucessivamente.

A legislação brasileira é compulsória, ou seja, ela estabelece: o Brasil só pode consumir gasolina denominada C numa mistura de gasolina pura com 20 a 25% de etanol anidro. Observem que o oxigênio na mistura é para efeitos ambientais. E existe uma lei federal de meio ambiente que estabelece, no seu art. 12, que os Governos Estaduais e Municipais ficam autorizados a estabelecer normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar.

Ora, se você for ao Rio Grande do Sul verá que há uma legislação não regulamentada que está em linha com essa questão ambiental; ou seja, caberia ao Estado regular a questão ambiental. Agora, como é que se faz isso se há uma legislação federal impositiva que diz que só pode fazer a mistura álcool e etanol e mais nada? Não se aceita alternativa.

Acho que isso, no passado, foi muito importante para o desenvolvimento do setor sucroalcooleiro, foi uma reserva de mercado. Mas acho que hoje isso tem de ser discutido. Quando vejo que no projeto de lei consta que só pode ser distribuída



gasolina C no Brasil, acho que nos estamos impondo uma limitação e caberia uma discussão.

Nesse sentido, a COPESUL vem aqui apregoar o retorno de uma gasolina B, uma alternativa para o mercado. Traria como proposta para este plenário ou para esta Comissão ou para o projeto de lei a possibilidade de inserir a gasolina B. Observem que ela ainda não tem cobertura na legislação, mas seria constituída da própria gasolina A e oxigenados nas proporções e especificações definidas pela legislação em vigor e que atenda o regulamento técnico da ANP. E no projeto de lei, onde diz que é vedado ao distribuidor vender gasolina que não seja do tipo C, incluir essa gasolina B, assim como nos demais artigos onde se menciona exclusivamente a gasolina C. Paralelamente, haveria alterações na legislação para viabilizar essa formulação.

Que benefícios essa mudança traria para a sociedade? Do ponto de vista do consumidor, deixa de haver a obrigatoriedade de consumir um único tipo de formulação de gasolina dependente de sazonalidade ou safra agrícola, um problema com que sempre nos defrontamos: tem de botar 25% de etanol; como não tem etanol, baixa para 20%.

Em termos de padrão internacional, etanol como oxigenado é 7%; outros oxigenados têm os seus percentuais para gerar um determinado conteúdo de oxigênio na mistura. No País haveria um aumento de divisas com exportações de etanol e açúcar sem comprometer o abastecimento interno de combustíveis. Se tivéssemos uma gasolina B agora não precisaríamos discutir ou baixar o percentual para 20, porque o percentual, do ponto de vista dessa gasolina padrão internacional, é 7%.

Ademais, essa gasolina, da forma como é formulada, carrega para a mistura de combustíveis 2 milhões e meio de nafta petroquímica. Como a indústria petroquímica fará para suprir estes 2 milhões e meio de toneladas? Vai importar, tanto que hoje a COPESUL é a 5ª ou 6ª indústria importadora do produto, porque se abastece no mercado internacional pela falta dessa matéria-prima, que estaria disponível no mercado.

E para os Estados não produtores de álcool — o meu Estado, o Rio Grande do Sul, enquadra-se nesse contexto — haveria uma menor dependência de etanol



na formulação. Isso seria melhor para a sociedade gaúcha, não tenho dúvidas; aumentaria inclusive a parte de arrecadação de ICMS.

Imaginem o seguinte: o Rio Grande do Sul está maturando uma expansão da Refinaria Alberto Pasqualini e não existe mercado porque há a obrigação de se colocar entre 20 e 25% de etanol na gasolina que é consumida no Estado por uma imposição da legislação federal.

Sr. Presidente, em rápidas palavras, era esta a nossa contribuição ao processo.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Agradecemos muito ao Dr. Bruno a exposição didática. Gostaríamos, antes de anunciar o próximo palestrante, de solicitar aos nossos convidados que deixassem o material das exposições feitas, para que a Comissão pudesse depois reproduzir e entregar ao Relator e a seus demais membros.

**O SR. BRUNO ALBUQUERQUE PIOVESAN** - Da nossa parte, sem problemas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - O Dr. Paulo também concorda, assim como a Dra. Elizabeth.

Passamos ao próximo palestrante, Dr. Wilson Koji Matsumoto, Diretor-Superintendente da Petroquímica União. S.Sa. dispõe de 20 minutos.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Com a palavra o Deputado José Carlos Araújo.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Sr. Presidente, cheguei atrasado, involuntariamente, perdoe-me.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - V.Exa. não está atrasado, porque nesta Casa ninguém se atrasa. V.Exa. estava em outra missão.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - V.Exa. é muito gentil e benevolente com os seus liderados, sempre o foi e vai continuar sendo. Por isso, como seu liderado, muito o admiro.

Sr. Presidente, V.Exa., no início desta audiência, deve ter estabelecido a regra de que todos falarão para depois começarmos os debates. Se formos ouvir



todos, as matérias ficarão vencidas. Se dividíssemos em blocos, acredito que seria melhor, porque alguns Deputados têm perguntas a fazer ao representante da COPESUL ou da PETROBRAS. Se dividíssemos em 2 blocos, pelo menos, não ficaria tão enfadonho ouvir todo mundo para depois fazermos perguntas para um e para outro. Os Deputados podem ter perguntas para algum representante de segmento que está falando, já falou ou vai falar. Então, se dividíssemos em blocos de 3 ou de 2, poderíamos começar a fazer perguntas e a obter respostas que podem, inclusive, elucidar o próximo expositor. Não sei se V.Exa. concorda comigo, mas como é muito mais experiente do que eu, pode esclarecer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Deputado José Carlos Araújo, já tínhamos consultado o Plenário, que concordou em ouvir todos. Foi uma decisão do Plenário. Essa matéria já é vencida. Mas eu abriria novamente a discussão se o Plenário assim entendesse. Porém, queria dizer a V.Exa. que só há mais 2 oradores, e estamos dentro do tempo, porque os oradores cumpriram o prazo. Inclusive, houve até redução, porque o Dr. Bruno falou em menos tempo.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Não é por questão de tempo, é pelos assuntos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Só temos o Dr. Koji e depois o Ministro Alexis Stepanenko. Encerraremos as palestras e passaremos ao debate. Faremos o debate por blocos.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Eu sou disciplinado, V.Exa. sabe disso. Foi apenas uma sugestão, se não a aceitar, estou aqui para seguir sua orientação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Pois não.

Com a palavra, por 20 minutos, o Sr. Wilson Koji Matsumoto.

**O SR. WILSON KOJI MATSUMOTO** - Sr. Presidente, Deputado Simão Sessim, agradeço o convite para também contribuir com o desenvolvimento dos trabalhos desta Comissão.

Como o representante da COPESUL e vários outros oradores já falaram a respeito do código, creio que minha tarefa ficou bastante reduzida. Vou pontuar alguns pequenos aspectos complementares, o que certamente tomará muito pouco tempo desta sessão.



O primeiro ponto a que quero referir-me diz respeito à responsabilidade solidária contida aqui. Com normas, leis, regulamentos, ANP, autorizações e todos os quesitos exigidos de toda a cadeia até o consumidor final, da produção à distribuição final, essa responsabilidade solidária a montante do produtor com relação à distribuição, às vezes, é um pouco complicada. Vejo, conforme está escrito no texto, que o produtor, no caso do distribuidor, tem que provar que o distribuidor teria eventualmente adulterado aquele produto. Havendo regras claras, bem definidas quanto à autorização para uma distribuidora funcionar, esta responsabilização solidária torna-se um tanto desnecessária.

O segundo ponto, muito importante e que acaba tangenciando o que meu antecessor, o Bruno, comentou, é a interligação entre o código de combustíveis e as questões ambientais. Nós, Petroquímica União, estamos localizados na região metropolitana de São Paulo e temos, evidentemente, como indústria, enormes dificuldades para cada projeto de modernização, ampliação, melhoria de qualquer natureza por razões ambientais.

Mas estudos recentes da CETESB mostram, por exemplo, que com relação aos precursores do ozônio, que é o principal problema ambiental nas grandes metrópoles, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio (NOx), 80% são emissões de fonte móveis — estamos falando de emissões veiculáveis, estamos falando do processo de distribuição e abastecimento — e apenas 20% de fontes fixas. Quanto aos particulados, 90% são oriundos de fontes móveis.

Então, as questões combustível, motores e viária são 3 pontos que, conjuntamente, criam situação extremamente negativa em relação à saúde ambiental, à saúde pública. A OAB tem vários trabalhos desenvolvidos neste campo. Acho que quando se fala de qualidade de combustível, temos que fazer um *link* com as deliberações do lado ambiental, o que reconheço ser complicado pelos âmbitos de competência federal, estadual e municipal. Mas entendo que algo tem que ser trabalhado.

O ponto destacado pelo Bruno sobre o uso não adequado, não otimizado de combustível leva, ao final, a um consumo maior de combustível, a maior queima de combustível no dia-a-dia. Então, a otimização da qualidade energética de



combustível de fontes móveis, dos automóveis, em termos gerais, é um caminho para reduzir as emissões.

O último ponto que gostaria de comentar e que tem aspectos especificados no projeto é a criminalização. De alguma maneira, precisamos fazer um *link* maior, mais forte, entre o Código de Combustíveis, o Código de Defesa do Consumidor e o próprio Código Penal.

Com esses três pontos, esgotamos nossa participação. Espero ter contribuído. Estou à disposição para responder ao que for necessário.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Nós é que agradecemos, Sr. Wilson Koji Matsumoto, Diretor-Superintendente da Petroquímica União, a exposição.

Passarei a palavra ao nosso sempre Ministro Alexis Stepanenko, Presidente do Conselho da UNIVEN Petróleo, para que encerre a rodada de palestras. Depois, então, passaremos ao debate.

Concedo a palavra, por até 20 minutos, ao Sr. Alexis Stepanenko, Presidente do Conselho da UNIVEM Petróleo.

**O SR. ALEXIS STEPANENKO** - Muito obrigado. Sr. Presidente, Deputado Simão Sessim, Sr. Relator, Deputado Daniel Almeida, prezados colegas da Mesa, Sras. e Sr. Deputados, meus caros participantes da reunião, felizmente, temos um código dos combustíveis nascendo em favor dos consumidores. Nossa empresa é a mais nova refinaria privada no Brasil. Fazemos parte do clube, sobre o qual a Sra. Elizabeth muito bem se referiu, que vem sofrendo as conseqüências da alta do preço do petróleo e dessas crises que afetam nossa produção.

Foi demonstrado pelo Sr. Paulo Roberto Costa como funciona uma refinaria e pela Sra. Elizabeth como funciona uma refinaria privada. Então, para ganhar tempo, pensamos em fazer um exame bastante pontual do código, mas concordando com as ponderações que aqui foram feitas.

Uma lei tem que ser, necessariamente, bastante geral para prever os acontecimentos, a evolução e o desenvolvimento não só tecnológico como socioeconômico. Também queremos chamar a atenção para as definições que se encontram no Código e estamos recomendando revisão específica em face das



resoluções da própria ANP que definem de forma mais completa e mais técnica essa compatibilidade.

Permito-me, por exemplo, citar a definição de biodiesel, no item XX, Capítulo II, *Das Definições*: “combustível renovável, produzido a partir de óleos de origem vegetal, animal e álcool, a ser utilizado em misturas com óleo diesel”. Essa definição é menos abrangente do que a definição da segunda resolução da ANP — depois dou os detalhes do *Diário Oficial* etc. —, na qual biodiesel é o “combustível composto de alquilésteres de ácidos graxos de cadeia longa, derivados de óleos vegetais ou de gorduras animais, conforme a especificação contida no Regulamento Técnico nº 4”. A resolução da ANP, portanto, é muito mais ampla e aberta no que se refere a processos de produção de biodiesel, não limitando os mesmos a serem produzidos apenas a partir do álcool.

Por outro lado, no item VI, a atual definição de gasolina A, como já foi demonstrada pelo Dr. Bruno aqui presente, é restritiva quanto a desenvolvimentos futuros, porque limita a utilização de compostos oxigenados na sua formulação. Isso poderia ser revisto no Código, já com essa contribuição.

Nos diversos artigos do Capítulo III, Seção I, *Da Distribuição*, é omitida a possibilidade de os agentes distribuírem biocombustíveis. Entendemos que a proposta de lei é anterior a esse novo surto do biocombustível e que deve ser assim adaptada. Nos diversos artigos deste Capítulo III é omitida a possibilidade de os agentes distribuírem biocombustíveis atuais e futuros. Sugerimos a inclusão de biocombustíveis autorizados pela ANP — temos sempre o cuidado de compatibilizar com a Agência Nacional de Petróleo. Sugerimos também incluir a obrigatoriedade de os agentes produtores de combustíveis, as refinarias centrais petroquímicas e formuladores terem estrutura para venda e entrega de seus produtos a distribuidoras por via rodoviária, ferroviária e dutos, uma vez que, no Nordeste, para aquisição de produtos do Sul, é preciso possuir ou alugar armazéns ou tancagens próximos às refinarias. Portanto, é preciso que nós, as refinarias, tenhamos essas facilidades, para que distribuidoras de outros Estados tenham acesso às nossas matérias.

No Capítulo IV — Da qualidade de produtos e serviços, art. 56, § 4º, mais uma vez alertamos para a limitação em lei da utilização exclusiva de álcool etílico



anidro para mistura à gasolina, matéria que deveria ser tratada pelas especificações da ANP ou mesmo por um decreto.

No Capítulo VI — Da Fiscalização, das Infrações e Penalidades, nas infrações médias, item X, inibe-se a livre concorrência, tornando o revendedor refém da distribuidora por força de lei. Esse ponto deve ser objeto de obrigação contratual entre as partes, desde que observados os direitos do consumidor quanto à informação da fonte do produto que será comercializado. Acreditamos que não cabe ao Estado entrar em questões do contrato entre as partes.

E no item XIII, o fato de não poder diferenciar preços nas vendas, quando feita à vista, ou a cartão, ou a prazo, nossa experiência no Brasil é que essa proibição vai contrariar os costumes econômicos, levando o vendedor a omitir os juros cobrados nas vendas a prazo, aumentando o custo para o consumidor. Portanto, em vez de igualar todos os preços devemos fazer essa diferenciação, para que o consumidor seja protegido.

Esses são pontos bem específicos sobre o código que queremos deixar para a Comissão analisar. Os aspectos mais abrangentes da política já foram exaustivamente cobertos pelos demais expositores.

Agradeço o tempo que me foi concedido. Creio ter atendido à reivindicação de V.Exa. de ser o mais breve possível.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Ministro, agradecemos a V.Exa. a palestra, sempre didática, objetiva e dentro do tempo esperado.

Gostaria, com a mesma satisfação com que registrei a presença dos nossos Ministros nesta reunião, de registrar a honrosa presença do Líder do Partido Progressista, Deputado Mário Negromonte. Queremos agradecer a V.Exa. Apesar de o seu tempo ser quase todo tomado pelo exercício da Liderança, V.Exa. veio nos prestigiar. Isso é importante para nós. Muito obrigado.

Passamos ao debate.

Assinaram a lista de inscrição para o debate os seguintes Deputados: Dra. Clair, que não está presente; Betinho Rosado; Carlos Melles, que também não está presente; Carlos Sampaio; Eliseu Padilha; Sandro Matos; Severiano Alves; Nelson Bornier, que não está; e João Pizzolatti.



Vou conceder a palavra, em primeiro lugar, ao Relator, para que faça as suas perguntas, em seguida decidiremos, com o Plenário, se faremos o debate em bloco. Aliás, isso pode ser feito inclusive com o próprio Relator. V.Exa. pretende que os convidados o respondam de imediato ou podem aguardar a inquirição de todos os outros?

**O SR. DEPUTADO DANIEL ALMEIDA** - Parece-me que, em função do número de inscritos e do tempo que temos — sempre corremos contra o tempo, porque a Ordem do Dia chega rapidamente —, o melhor é fazermos em bloco. Peço, se for possível, aos convidados para anotarem as indagações para que as repostas sejam dadas em bloco. Podemos até perder algo de conteúdo, troca de informações etc., mas otimizaremos o tempo, provavelmente. Sugiro que seja feito em bloco.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Vamos iniciar, então, o debate.

Concedo a palavra ao nobre Relator, Deputado Daniel Almeida, que dispõe de até 10 minutos.

**O SR. DEPUTADO DANIEL ALMEIDA** - Sr. Presidente, serei breve por conta de 2 aspectos. Primeiro, os esclarecimentos e as sugestões trazidas aqui pelos diversos convidados foram bastante elucidativas, objetivas e claras e contribuíram de forma efetiva para o debate que estamos fazendo. Segundo, a lista de oradores inscritos é extensa.

Agradeço a todos os convidados terem aceito o convite e comparecido a esta reunião com sugestões claras e objetivas a respeito do Código Brasileiro de Combustíveis.

Já realizamos audiências para ouvir os responsáveis pela formulação das políticas no Governo — Ministério de Minas e Energia e ANP, que regula e fiscaliza o setor —, os consumidores e as pessoas ligadas à área tributária. Agora estão aqui os produtores de combustíveis.

O mercado está liberado desde 1997 e, como foi dito aqui, é ele que vai criar as condições e impor o perfil da produção e da distribuição de combustíveis em nosso País. A primeira sugestão, já explicitada aqui pelo Presidente, é que os convidados disponibilizem as exposições feitas e, se possível, como alguns já



fizeram, apontem de forma mais sistematizada as sugestões, tomando por base a proposta ora em análise.

Temos informado que a proposta utilizada como base, não deixando de levar em conta todas as demais apensadas, é a que teve a contribuição da Comissão Parlamentar de Inquérito. Aliás, parece-me que os convidados já estão se debruçando sobre ela.

A Relatoria observa que não será essa a proposta que necessariamente será levada em conta. Todas as outras sugestões serão consideradas, mas aquela tem abrangência maior. E os convidados têm-se debruçado sobre ela de forma especial.

Há algumas indagações que gostaria de fazer.

Todos afirmam que o código deve ter o menor número possível de amarras, ou seja, deve ter um grau de flexibilidade capaz de compatibilizá-lo com a dinâmica do mercado. Há quem diga que a proposta em análise é muito detalhada, mas outros reclamam que é preciso aprofundá-la mais.

Desde o primeiro momento, deixamos claro que não temos aqui nenhuma intenção de criar qualquer mecanismo que signifique o enfraquecimento, por exemplo, da Agência Nacional do Petróleo, nem que possa engessar a livre concorrência, a liberdade do mercado de se mobilizar e estabelecer a livre concorrência. Então, essa flexão tem de obedecer a esses princípios mais gerais.

O Dr. Paulo Roberto Costa, representante da PETROBRAS, ressaltou com muita força a questão da flexibilização e mostrou suas preocupações com problemas recorrentes verificados no setor. Quais são esses problemas e que sugestões poderíamos apresentar para corrigir os chamados problemas recorrentes do setor?

S.Sa. também falou sobre brechas na atual legislação que o código deveria preencher e fez referências à qualidade do combustível. Em que nível deveríamos evoluir nesse segmento?

Há um debate sobre a possibilidade de não engessarmos as regras referentes à qualidade do combustível. Isso poderia ficar a cargo da ANP, que editaria normas estabelecendo esses critérios. Essa discussão é importante, porque temos verificado problemas na qualidade do combustível e a dificuldade de se repararem os danos decorrentes da utilização de combustível com pouca qualidade. Esse é um grande problema que o mercado apresenta.



Também foi feita referência aos riscos de criarmos normas que abram a possibilidade de reeditarmos a trágica trajetória da indústria de liminares acompanhada por todos durante os trabalhos da CPI. Que riscos são esses? Onde eles se localizariam? São indagações que precisamos explorar um pouco mais.

Outro tema é em relação à sugestão do Sr. Bruno Albuquerque sobre a gasolina B. Queremos ouvir os debatedores e naturalmente os Srs. Deputados sobre o tema. O que isso significa? Que impacto poderia ter? Devemos tratar o assunto com maior profundidade ou o mercado já tem uma opinião formada a esse respeito?

Outra discussão recorrente é sobre quais produtos são combustíveis. Como o solvente é muito consumido no Brasil, ele é objeto de abordagem nessa proposição do Código Brasileiro de Combustíveis, apesar de não ser combustível. Deveríamos evitar esse assunto no código ou deveríamos abordá-lo, levando-se em conta o impacto que ele tem — ou pelo menos teve no passado — como elemento de adulteração de combustível?

Há uma discussão sobre se o álcool é, ou não, combustível. Ele deve fazer parte desse processo de regulamentação? Em que circunstância? Esse é um debate importante, pois o álcool tem critérios e normas diferenciadas, bem como o biodiesel.

Estamos caminhando para, em breve, tornar compulsória a adição do biodiesel ao *diesel* no Brasil. Como devemos tratar a questão dos chamados biocombustíveis?

Outra indagação: é conveniente manter a figura do formulador? Essa é uma discussão que o mercado faz, pois o formulador se refere também às garantias da qualidade do combustível, da arrecadação tributária e outras tantas implicações.

Além disso, há toda uma discussão, realçada especialmente pela Ipiranga, sobre o papel de cada agente nesse mercado. A empresa discorreu sobre princípios da concorrência, estímulo aos investimentos, competição internacional e papel dos agentes que compõem esse mercado produtor, ressaltando o papel da PETROBRAS nesse processo.

Então, devemos ter muito cuidado ao discutir o espaço que cabe a cada agente no mercado, tanto no mercado produtor como no distribuidor ou no de revenda. Esse formato que temos hoje está ajustado? Precisa de modificações mais



profundas ou necessitaria apenas de pequenas correções? Como está essa relação? Como os convidados, que são da área da produção, enxergam a distribuição dos espaços de cada produtor e dos agentes que funcionam nos mercados distribuidor e revendedor de combustível no Brasil?

Eram essas as indagações iniciais que gostaria de fazer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Seguirei a lista de inscrição.

A Deputada Dra. Clair não está presente.

Com a palavra o Deputado Betinho Rosado. Dispõe V.Exa. de até 3 minutos.

**O SR. DEPUTADO BETINHO ROSADO** - Sr. Presidente, em primeiro lugar, parabeno os palestrantes, que se ativeram ao tema, e também o nosso Relator, que acompanhou de perto todas as exposições, fez as anotações necessárias e já formulou a maior parte das questões que seriam abordadas pelos nossos colegas.

Com relação à palestra do Diretor da PETROBRAS, Dr. Paulo Roberto Costa, gostaria também de conhecer com mais profundidade que pontos da lei não devem ser engessados. Apesar de S.Sa. ressaltar que a lei é abrangente e simples, idéia com a qual todos concordam, seria importante conhecermos os pontos que não devem ser engessados.

A Diretora da Petróleo Ipiranga falou sobre dificuldades. A questão formulada pelo Relator aprofunda a questão levantada por ela e a minha pergunta se assemelha à de S.Exa.

Com relação ao Piovesan, que falou a respeito da COPESUL, há a possibilidade de deixarmos para a legislação ambiental dos Estados o estabelecimento da parcela dessa possibilidade de composição e de formulação do combustível. Se deixarmos dessa forma, creio que estaremos concedendo também aos Estados a possibilidade de atrair investimentos para o seu território. Naturalmente, essa legislação ambiental — que a legislação federal transferiu para os Estados — vai permitir que determinados tipos de combustíveis sejam produzidos e, naturalmente, consumidos. O grande problema é que ninguém poderá garantir que o cidadão não vá encher o tanque numa cidade do Estado A e atravessar a fronteira com a gasolina diferente, levando elementos poluentes para outros Estados. Penso que devemos estudar a possibilidade de deixarmos uma margem para os Estados.



O Dr. Matsumoto falou a respeito da criminalização, que considero absolutamente essencial. E o nosso Ministro trouxe sugestões absolutamente importantes para a lei que teremos de oferecer à sociedade.

De resto, portanto, peço uma informação adicional a respeito da criminalização. Pergunto ao Sr. Piovesan sobre a possibilidade de se deixar para os Estados uma margem nessa legislação ambiental. E ao nosso diretor da PETROBRAS pergunto que pontos não devem ser engessados.

Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Não acredito!

**O SR. DEPUTADO BETINHO ROSADO** - Três minutos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Três minutos. Deputado Betinho, daqui a pouco vou colocá-lo aqui na Presidência.

Concedo a palavra ao Deputado Carlos Melles. (*Pausa.*) Ausente.

Concedo a palavra ao Deputado Carlos Sampaio, que disporá de até 3 minutos.

O Deputado Betinho deu o exemplo. Se puderem direcionar aos palestrantes as perguntas, ficarei satisfeito.

**O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO** - Sr. Presidente, serei breve, até porque o Relator mencionou as dúvidas que tinha, a sua preocupação com a importância de se manter a flexibilização, com relação às brechas e à qualidade.

Perguntaria ao Sr. Paulo Roberto especificamente sobre algo que disse e que gostaria de entender melhor. Ele se mostrou bastante preocupado com relação às contestações judiciais. Gostaria que fosse mais abrangente.

Outro ponto. A flexibilização é importante para garantir a livre concorrência, como disse o Relator. Porém, pelo que entendi do que falou a Dra. Elizabeth, a livre concorrência — que pressupõe atração de investimentos, promoção da concorrência efetiva e ampliação da competitividade — é exatamente o que não ocorre hoje. Então, estaríamos incorrendo na perspectiva de fazer incluir em nosso código algo já previsto na lei que abriu o setor para a livre concorrência. Mas essa abertura se deu de forma acadêmica, tão-somente no âmbito legislativo, e não na prática. Portanto, quero entender o porquê de tanta preocupação com a flexibilização se, de fato, nunca se viu valer na prática a livre concorrência.



É também importante o que disse o Sr. Paulo com relação a não retornarmos à situação das liminares, uma fase fatídica vivenciada pela ANP. Assim, como poderíamos impedir que isso ocorra por meio do Código Brasileiro de Combustíveis?

A Dra. Elizabeth abordou a questão da fiscalização, classificando-a como precária. A ANP, pelo que chegou ao meu conhecimento, tinha muitas dificuldades com relação ao número de técnicos que poderiam fazer a efetiva fiscalização. Minha pergunta é a seguinte: deveríamos abordar no código a possibilidade concreta, como de fato parece-me que já existe, de convênios, a ponto de legitimar instituições respeitáveis a auxiliarem a ANP no papel fiscalizador que lhe cabe?

Eram essas as minhas questões, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Deputado Carlos Sampaio.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Eliseu Padilha. V.Exa. dispõe de 3 minutos.

**O SR. DEPUTADO ELISEU PADILHA** - Sr. Presidente, Sr. Relator, inicialmente, cumprimento os nossos palestrantes pela forma objetiva com que se manifestaram e por terem se atido ao tempo definido pelo Presidente. Em alguns casos, inclusive, nem usaram todo o tempo disponível. É o que também procurarei fazer com os meus 3 minutos.

Cumprimento o Relator. S.Exa. conseguiu elaborar uma síntese muito precisa, o que nos deixou com dificuldade em levantar questões que ainda não tivessem sido abordadas.

Peço aos palestrantes que se porventura puderem nos ajudar... Tentarei traduzir o que, a meu sentir, nos interessa objetivamente. Temos, nesta Comissão, interlocutores privilegiadíssimos da PETROBRAS, da Ipiranga e de outras companhias que cuidam de vários aspectos de derivados de petróleo.

Devemos ser um pouco mais ortodoxos na definição dos atores que admitiremos neste processo. Nesta Comissão, alguém falou sobre o formulador. Nós vamos continuar permitindo a existência dessa figura? Fui membro da CPI dos Combustíveis. Se falo sobre o tema, é porque conheço alguns aspectos que foram



levantados naquela CPI. Vamos continuar mantendo a idéia do formulador ou não vamos? Esta é uma questão séria que tem de ser definida no que tange aos atores.

Foi dito pela Dra. Elizabeth, com procedência, que, nesta comissão, cuidaríamos um pouco mais dos distribuidores e dos revendedores. Mas é claro que nos preocupam também outros aspectos. Afinal, quem produz, quem pode produzir e qual é a disciplina objetiva que vamos estabelecer sobre o processo de produção? Por que isso? Porque temos como pressuposto deste código 2 premissas: primeiro, proteção absoluta ao consumidor, com qualidade, preço e agilidade no transporte — a Dra. Elizabeth nos mostrou alguns custos que acabaram ficando elevados em decorrência até da logística, o que também deve fazer parte da nossa preocupação —; segundo, garantia tributária, porque, querendo ou não, temos de reconhecer que estamos tratando de um dos elementos que subsidia parte da sociedade. Quem usa os combustíveis, evidentemente, acaba subsidiando parte da sociedade com os recursos arrecadados. Temos de ter garantias.

Neste ponto, entro na questão das liminares, Dr. Paulo. Naquela CPI tivemos o cuidado de procurar e vimos aberrações. Para mim, que sou advogado, aberração — e é preciso cuidar com muito carinho disso — era a prática que estava acontecendo em alguns tribunais, com alguns juizes, ou com algumas empresas em relação a alguns juizes. Portanto, temos de cuidar, sim, das liminares. Tem de haver cuidado tanto maior quanto possível com a evasão tributária, objetivamente, com a sonegação fiscal. Se por um lado queremos e devemos privilegiar o consumidor — esse é o nosso dever —, por outro, temos de garantir que o Estado consiga, com essa atividade, recursos para aquelas outras camadas da população que não estão diretamente interessadas e por isso mesmo precisam desses recursos.

Não vou especificar, mas ouvi sugestões excepcionais do ex-Ministro Alexis Stepanenko, que, com sua clarividência no tema, poderá nos ajudar um pouco mais, quem sabe, detalhando suas sugestões. O senhor as enunciou, mas as receberíamos, de muito bom grado, por escrito. Certamente, elas já virão com precisão, mas, se necessário, ainda poderemos lhe ajudar um pouco.

Esperamos por mais contribuições dos senhores, que podem efetivamente nos dar. As questões levantadas pelo Relator, seguramente, contemplam mais do que eu pretendia propor aqui.



Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Nós é que agradecemos a V.Exa.

Pegando o gancho do final da fala do Deputado Eliseu Padilha, realmente, o interesse da Comissão é ouvir e discutir as sugestões. Queremos saber se poderíamos marcar outras audiências e convidar outros palestrantes — foi citado até o ex-Ministro Alexis —, para aprofundarmos o debate, porque o tempo, realmente, é curto para tantos palestrantes.

Concedo a palavra ao Deputado Sandro Matos, pelo tempo de 3 minutos.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, primeiramente, parablenizo todos os palestrantes. Ao mesmo tempo, ressalto que ficamos um pouco tristes pelo fato de que alguns não puderam comparecer — talvez por algum motivo justo —, porque poderiam também contribuir com grandes idéias para a formulação do código, que é nosso dever e nossa função.

As minhas perguntas, na verdade, vão para todos os que compõem a Mesa.

Eu tive o prazer, junto com o ex-Ministro Eliseu Padilha, de participar da CPI dos Combustíveis. É muito comum essa questão do solvente, do álcool, entre outros, nos problemas de adulteração de combustíveis. Primeira pergunta: vocês todos, fora o controle do marcador, que já existe, sugeririam algum outro meio de termos um controle melhor? Segunda pergunta: o que vocês acham de controlar também a saída da refinaria para o destino? Até onde eu sei, isso ainda não existe.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Já existe em todas?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Não, mas como eu estou falando para todas... Ou seja, controlar também a saída, que é de extrema importância. Por exemplo, cadastrar os compradores perante a ANP, para que ela tenha um cadastro de todos os compradores de solventes no mercado e outros produtos que estejam, de alguma forma, sendo usados na adulteração de combustíveis. Assim se poderia determinar, por exemplo, como a própria PETROBRAS e vocês fazem, a questão das cotas. Seria interessante termos um controle mensal sobre tudo isso. E cada comprador, por sua vez, seria obrigado a encaminhar relatórios mensais. Com isso,



acredito, teríamos controle um pouco maior, principalmente no quesito de adulteração.

Essa questão foi muito debatida na CPI. Conseguimos diminuir bastante esse problema. Mas acho que o código, na verdade, tem esse dever, essa função. E é imprescindível que vocês do setor nos tragam idéias e sugestões. Como não somos do setor, apenas políticos, queremos entender mais essa questão. E vocês podem sugerir alternativas.

Uma outra coisa que nos deixa muito preocupados diz respeito às importações que não têm fim previsto. Na CPI existia isso. Por exemplo, a pessoa importa, mas não há controle sobre a finalidade do produto importado. Com isso, de alguma forma, toda essa questão da adulteração fica muito facilitada. A própria ANP, que já regula o setor, poderia ter um controle maior sobre tudo isso, a fim de acabarmos de vez com a questão da adulteração no País. Quem sofre com isso, com certeza, é a ponta final, o consumidor.

Queria fazer uma pergunta mais específica ao Sr. Bruno Albuquerque, da COPESUL.

O que o senhor chama de gasolina B? Ou seja, quando o senhor se refere à gasolina B, ela teria preço diferenciado para o consumidor, dependendo da composição? Em tese, quando se começou a adicionar álcool à gasolina, existia muito naquela época a idéia de baixa de preço e de proteção ambiental, o que era muito discutido. Quanto a essa gasolina B, não sei a composição certa que ela usaria e, principalmente, se, além de afetar o meio ambiente, ela também poderia afetar a ponta final novamente, o consumidor. E essa é uma outra preocupação que nós da Comissão precisamos ter. Sabemos da dificuldade do setor em abrir mais essa questão, mas temos de discutir amplamente para que tenhamos também algumas soluções importantes.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Conclua, Deputado Sandro Matos.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Para concluir, quero fazer apenas uma ponderação a respeito da fala do ex-Ministro Alexis Stepanenko. Também sou da Comissão de Defesa do Consumidor. O senhor falou sobre a diferença de preço, a depender da forma de pagamento: dinheiro, cheque ou cartão. O Código de



Defesa do Consumidor é bem claro ao estabelecer que só existe um tipo de pagamento: dinheiro. Quando se fala em cheque ou cartão, é uma decisão que cabe ao produtor, ou até mesmo revendedor do produto. Se, por sua vez, ele determina ou acha que deve vender em cheque ou cartão, o preço não pode ser modificado. Eu só estou fazendo essa observação para efeito de ajuda na análise, no sentido até mesmo das ponderações posteriores. Então, a questão de preço é definida pelo Código de Defesa do Consumidor. Talvez teríamos aí um atrito no sentido até de formular uma lei que poderia não passar na CCJ.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Deputado Sandro Matos, colabore com a Presidência.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Não tenha dúvida. Estou sempre colaborando.

Eu queria saber também se todas as empresas presentes estão de alguma forma investindo em biodiesel. Sabemos que a PETROBRAS está e talvez uma ou outra aqui possa estar, mas eu gostaria de saber se todas estão. Uma preocupação que estou tendo também — e foi até uma idéia do nosso companheiro Betinho Rosado, um Deputado atuante na Comissão — é a de passar a prerrogativa para os Estados. Fico muito preocupado com essa questão. Por quê? Recentemente temos acompanhado as guerras fiscais, seja com o ICMS, seja com outros tributos. Se começarmos a passar competência para os Estados, talvez criemos um código e uma dificuldade para todos os outros governantes, com a possibilidade de diferença na tributação entre um Estado e outro. Estaríamos indo na contramão de tudo aquilo que estamos discutindo hoje, que seria a unificação de tributos. Então, essa seria uma outra dúvida que eu gostaria de saber de todos os presentes na Mesa.

Obrigado, Sr. Presidente. Desculpe-me por ter-me estendido.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Nós é que agradecemos a V.Exa.

Passo a palavra ao próximo orador, o Deputado Severiano Alves, que disporá de 3 minutos.

**O SR. DEPUTADO SEVERIANO ALVES** - Sr. Presidente, quero ratificar a minha posição de que precisamos fazer um código que regulamente a atividade do comércio varejista dos derivados de petróleo e de vegetais. Esse comércio tem um



desdobramento entre distribuição e varejo, e a minha preocupação está exatamente nisso: na distinção entre distribuição e varejo. Na distribuição temos uma situação. Em princípio, a PETROBRAS era quem pesquisava, explorava e refinava. Depois, com a desregulamentação do monopólio, outras empresas de petróleo também podem pesquisar e explorar, mas não podem refinar, ainda. Parece-me que não. Se eu estiver enganado, os senhores me corrijam. Parece-me que a única empresa brasileira que pode refinar, a não ser a PETROBRAS, seria a Ipiranga. Não sei se a informação também é falsa.

Hoje temos praticamente um código traduzido pela Portaria nº 216, da Agência Nacional de Petróleo, e uma outra — agora me falha a memória e não sei se da Agência Nacional de Petróleo ou do Ministério de Minas e Energia — que regulamenta o comércio e a distribuição.

Eu sempre disse que não há comércio e distribuição. Há uma acomodação tributária entre a PETROBRAS/mãe e as distribuidoras que recebem o produto em volume grosso e repassam para os varejistas.

Tanto uma resolução como outra proíbem, por exemplo, a atividade varejista de praticar a distribuição, assim como a distribuição não pode praticar o varejo. Mas hoje há um varejo disfarçado de aluguel de posto. Por exemplo, a PETROBRAS talvez seja a maior detentora de postos de combustíveis. Ela compra o terreno, faz a instalação e arrenda por um contrato chamado de contrato de comissão mercantil com cláusula *del credere*. A Shell aluga seus postos, a Ipiranga também, assim como a Esso, a Texaco, a Agip e tantas outras. Então, vejo aí uma concorrência desleal, porque temos um comércio varejista disfarçado de aluguel, porque na verdade a distribuidora obriga o varejista a revender aquele produto e somente ele. Essa é uma preocupação: as distribuidoras estão praticando comércio varejista indiretamente.

Outra preocupação: não ocorre propaganda enganosa quando uma distribuidora padroniza o posto revendedor só com suas cores e sua marca, sem permitir sequer que a empresa coloque seu nome ali? E aí quando o leigo, o consumidor pára num posto Ipiranga, pensa que está abastecendo com um produto Ipiranga, Shell ou BR. Na verdade, a gasolina é PETROBRAS. Não me convence também que a mistura do combustível puro com uma coloração diferente dê o direito



à distribuidora de dizer que sua gasolina é padronizada e por isso pode dizer que é Shell ou BR.

Fiz essa introdução para dizer o seguinte: acho que o código tem de se preocupar muito com isso também, porque a Constituição não fala em distribuição, mas em comércio de combustíveis. A regulamentação seria do comércio de combustíveis.

Há o problema também de que os postos não podem comprar diretamente. Com isso o produto fica mais caro, porque a distribuidora pode comprar direto. Então, a PETROBRAS bombeia, por meio de um duto, para a base da distribuidora, e quem comprar dela vai comprar mais caro. Até fui convencido de que os postos da PETROBRAS vendem muito, vendem a grosso, e os postos não têm como armazenar, e também que a questão tributária fica mais fácil pela substituição tributária por meio da distribuidora. Posso até ter-me convencido. Mas no código tem de constar que o posto varejista pode adquirir direto da PETROBRAS, da Shell e de outras, quando elas tiverem também o direito de refinar. Por que esse privilégio de somente a distribuidora poder comprar diretamente da PETROBRAS? É a isso que quero que os senhores me respondam. E por que não proibir também no código que as distribuidoras que já ganham com o repasse para o revendedor façam postos, aluguem postos e estejam praticando o comércio varejista indiretamente?

Talvez minha presença nesta Comissão não tenha outro sentido a não ser o que já declarei, uma luta profissional de muitos anos. Quero ver isso regulamentado. Temos de acabar com o privilégio de somente o distribuidor comprar direto na refinaria, com o fato de os donos das distribuidoras terem postos próprios e arrendá-los, deixando o revendedor obrigado a somente praticar o comércio varejista, e proibir a padronização.

Quem não refina petróleo, quem não tem o padrão ou o *know-how* da PETROBRAS não pode padronizar um posto, o que leva o consumidor a ser enganado, a acreditar que está comprando gasolina de outra marca, quando, na verdade, a gasolina é PETROBRAS.

Quero ouvir a opinião dos senhores, sobretudo de parte da PETROBRAS.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - O próximo inscrito é o nobre Deputado João Pizzolatti e, encerrando, o Deputado José Carlos Araújo. O Deputado Nelson Bornier está inscrito, mas não está presente.

Com a palavra o Deputado João Pizzolatti, por 3 minutos.

**O SR. DEPUTADO JOÃO PIZZOLATTI** - Primeiro, Sr. Presidente, quero dizer que é uma honra participar de reunião presidida por V.Exa., cuja competência é reconhecida nesta Casa.

Da mesma forma, a exemplo dos demais Deputados e do Relator, Deputado Daniel Almeida, tenho como objetivo garimpar o máximo possível de informações dos palestrantes. Por isso, solicito não só que deixem o material de suas exposições para consulta desta Comissão, mas também que continuem em contato conosco, para melhor aperfeiçoamento da definição do exercício das atividades do posto revendedor de derivados de petróleo e álcool etílico hidratado combustível.

Cumprimento os palestrantes, especialmente o Dr. Paulo Roberto, Diretor de Abastecimento da PETROBRAS.

Não tenho perguntas. Somente gostaria de fazer algumas observações.

Estamos no momento de auto-suficiência de petróleo, motivo de orgulho não só para o corpo da PETROBRAS — diretores, engenheiros, funcionários —, mas para todo o Brasil, principalmente para nós, Parlamentares, que representamos a população brasileira. Estamos orgulhosos não só da auto-suficiência, mas da capacitação técnica, da qualidade com que a PETROBRAS tem desenvolvido o seu trabalho. Orgulhamo-nos das melhorias, da ampliação e da construção de novas refinarias para que tenhamos auto-suficiência não só de petróleo, mas especialmente de petróleo leve, porque temos ainda alguma dependência nesse setor, dado o fato de produzirmos apenas petróleo pesado. Com certeza, isso vai dar garantir o superávit de que o Brasil tanto precisa.

É claro que estamos preocupados com a clara definição de revendedor, até para que não se confunda revendedor com distribuidor. Temos preocupação com a operacionalidade do Código, com a flexibilização, a funcionalidade, a livre concorrência e com os benefícios que tudo isso efetivamente possa levar ao consumidor e ao meio ambiente, hoje objeto de grande preocupação da sociedade mundial e, como consequência, nossa também.



Precisamos ainda criar mecanismos para reduzir a possibilidade de sonegação e de adulteração de combustível e de impedir a utilização de determinados caminhos jurídicos, como as famosas liminares, que criaram grande tumulto para o mercado brasileiro, principalmente para as empresas estabelecidas de forma correta.

Na condição de membro desta Comissão, só tenho a agradecer a todos os palestrantes e dizer que estamos ansiosos por desenvolver um trabalho digno para a população brasileira no que diz respeito a esse setor, que é extremamente importante e que tem algumas demandas muito fortes.

Assim, temos de buscar uma solução interessante.

Por fim, desculpo-me com a Sra. Elizabeth Tellechea pela indelicadeza de não tê-la cumprimentado pessoalmente. Perdão. Sinta-se S.Sa. cumprimentada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Agradeço ao Deputado João Pizzolatti, que, aliás, já antecipou o meu discurso, que teria como tema central a auto-suficiência conseguida pela PETROBRAS.

Dessa forma, faço minhas as palavras de S.Exa.

Antes de conceder a palavra ao Deputado José Carlos Araújo, pergunto se posso inscrever o Deputado Eduardo Cunha. *(Pausa.)*

Deputado José Carlos Araújo, V.Exa. dispõe de até 3 minutos.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Primeiro, Sr. Presidente, parabênzo os ilustres expositores de hoje — e não vou nomeá-los, do contrário meus 3 minutos vão embora.

Na verdade, estamos preocupados em fazer um Código que, ao final de tudo, beneficie o consumidor. Essa é a idéia geral do que estamos fazendo aqui. E, se temos esse propósito, temos de ter algumas coisas em mente.

Em primeiro lugar, temos de fazer uma legislação que acabe com essa história de gato e rato entre quem fabrica e quem distribui, porque a lei já proíbe que assim se faça. Mas, de uma forma ou de outra, quem fabrica termina também distribuindo. É um caso claro que, sabemos, acontece. Precisamos encontrar uma forma de evitar isso ou, então, abrir de uma vez por todas, deixando claro na lei que pode ser feito.



Temos de analisar, por exemplo, o álcool que vamos misturar à gasolina. Será álcool de cana-de-açúcar? Será álcool renovável, não poluente? Será qualquer álcool? Ou será o metanol?

Sabemos que o metanol é altamente poluente. Vamos, mesmo assim, permitir que seja esse produto agregado à gasolina em substituição ao álcool, ou não? Temos de ver essas coisas. Como as leis ambientais são cada vez mais severas, é algo que temos de olhar claramente, pois estamos na era do combustível renovável.

Fala-se em gasolina A e em gasolina B. Temos de definir de forma clara o que é gasolina A e o que é gasolina B. Estamos comparando laranja com laranja ou laranja com banana? Queremos saber o que são essas gasolinas, qual a sua composição. Se a gasolina é B, ela é mais barata? Há nela componentes que a fazem mais barata? O consumidor tem de saber. Por isso, precisamos de definição clara. Por que a gasolina é B? É pelos seus componentes? Quando se vê gasolina A e gasolina B, entende-se que a gasolina B é inferior e, por conseguinte, tem de ser mais barata. É isso? Precisamos saber a verdade. O consumidor precisa ser devidamente esclarecido quanto a essas coisas.

Agora, dirijo-me especialmente à PETROBRAS, para falar sobre o projeto CAIS. No último encontro de distribuidores, realizado em Recife, a PETROBRAS deu a entender que esse projeto está sendo colocado na prateleira ou não será implantado. Pelo projeto CAIS, as distribuidoras são pontos de abastecimento no Brasil inteiro para frotistas. É mais uma concorrência que, no meu entender...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - C-A-I-S. Eles colocam um ponto distribuidor...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Deputado José Carlos, o Dr. Paulo Roberto pede que V.Exa. repita, porque não ouviu.

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - É o projeto CAIS: C-A-I-S.

A PETROBRAS informou que esse projeto está sendo abandonado. Se não me engano, na Bahia, em Barreiras, foi colocado um ponto de venda para frotistas.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO** - Da BR.



O que acontece? Isso, no meu entender, é outra forma de concorrer, de aniquilar com os postos de gasolina, tirando deles a grande fatia da distribuição a caminhões e carros frotistas. Assim, gostaria de saber se a PETROBRAS está abandonando esse projeto momentaneamente, porque estamos nesta discussão maior hoje, e ela não quer que esse projeto entre na discussão, ou se realmente o está colocando na prateleira?

Sr. Relator, temos de traçar uma política clara. Se a BR Distribuidora pode fazer isso, as outras também podem. Por que não? Mas isso levará a que haja uma concorrência extremamente desleal para aqueles frotistas, para os postos de combustível, que, queiramos ou não, empregam grande força de trabalho — talvez, quem mais empregue no Brasil atualmente, tirando a indústria, seja os postos de gasolina. Não tenho posto de gasolina, não tenho parente que tenha posto de gasolina, nem irmão, nem tio, nem nada. Estou apenas mostrando claramente tudo isso para bem traçarmos o Código.

Sr. Presidente, temos a oportunidade de elaborar uma política transparente para o combustível no Brasil — e é o que a sociedade espera de nós. Esta é uma grande oportunidade para deixarmos as coisas claras, evitarmos liminares e que os grandes esmaguem os pequenos, classe que, como forma de se proteger, se une e é acusada de formação de cartel, como ocorreu há 2, 3 anos.

Fui Presidente de CPI que apurou denúncia de formação de cartel de combustível na Bahia e acabei vendo que essa era uma forma de as 7 distribuidoras se protegerem. Na verdade, elas queriam esmagar os postos de gasolina e, assim, de forma camuflada, os passavam para terceiros, que eram obrigados a manter a bandeira original, a pagar aluguel e à vista e a comprar determinada quantidade. Se não pagassem adiantado, ficavam à mercê do distribuidor. E, se o distribuidor quisesse aniquilar o posto, arrochava-o, como diz a música, colocava um torniquete e o esmagava. Ou recebia com 8 dias de antecedência, ou não entregava o combustível. Se quisesse que o posto se expandisse, porém, dava-lhe prazo de 30 dias. Temos de acabar com tal prática.

Tinha muito mais a falar, mas V.Exa., apesar do grande coração que tem e que todos aqui conhecem, é rígido quanto ao tempo, e tenho de seguir o que V.Exa. determina.



Portanto, Sr. Paulo Roberto e demais expositores, vamos ter oportunidade de discutir mais sobre esse assunto. Não tenham dúvida de que esta é a oportunidade que temos de ter um Brasil grande, mas também um Brasil justo, equânime, que dê oportunidade a todos de sobreviver.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Deputado José Carlos Araújo.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Tem V.Exa. a palavra.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, não desejo me alongar, mas, ouvindo com bastante atenção o que o Exmo. Deputado José Carlos Araújo comentou, senti-me no dever de fazer uma observação. Peço desculpas também ao Relator, que deve estar pensando que sou insistente em algumas questões.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Estou preocupado com a Ordem do Dia. Se começar lá, terei de encerrar aqui.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - (*Risos.*) A minha preocupação é a de elaborarmos um Código que venha atender a todos os setores.

Ocorre que em nenhum momento escutamos o setor de transportes, talvez o maior consumidor de combustível do País, que pode alterar preço de mercado...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Está previsto.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Está previsto?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Espere um momento, porque o Relator vai explicar a V.Exa.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO DANIEL ALMEIDA** - Primeiro, Deputado Sandro Matos, V.Exa. já deve ter percebido que minha paciência é bastante elástica. Não tenha preocupação, pois é meu dever fazê-lo, não é nenhum favor ouvir e receber sugestões. E V.Exa. traz sempre boas contribuições, como todos nesta Comissão.

Segundo, com relação ao setor de transportes, seguramente, está prevista a oitiva de representantes do setor para daqui a 3 semanas, se não estou enganado. Portanto, já está prevista a realização de audiência com o setor.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Encerrando a lista de inscrições para o debate, concedo a palavra ao nobre Deputado Eduardo Cunha, que dispõe de 3 minutos.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, cumprimento V.Exa. e peço desculpas por não ter chegado antes, mas meu vôlei atrasou.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - V.Exa. não tem de pedir desculpas. Ao contrário.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Quero também dizer que V.Exa. não precisa se preocupar com a Ordem do Dia, pois só precisamos interromper as reuniões deliberativas. As audiências públicas de esclarecimento não precisam ser interrompidas com o início da Ordem do Dia em plenário. E, se V.Exa. tiver disposição, podemos avançar o tempo que for necessário.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Farei até o fim.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, como não ouvi as exposições, fica um pouco difícil fazer algum questionamento, e não posso prejudicar os demais em razão da minha ausência. Assim, vou ater-me a alguns comentários básicos, e quem quiser pode ajudar a esclarecê-los.

O primeiro ponto que muito me preocupa é o excesso de poder que detém a PETROBRAS, não apenas no que respeita ao aspecto mercadológico, mas também à própria presença institucional.

Na verdade, temos apenas uma refinaria privada presente: a Ipiranga — a outra, Manguinhos, do meu Estado, está fechada, única e exclusivamente, porque o preço de importação de um barril de petróleo é maior do que o preço de venda do derivado processado. Isso significa que não há possibilidade de uma refinaria privada se instalar ou se manter de pé no nosso País, trabalhando normalmente, porque não há margem de rentabilidade, uma vez que o preço é determinado pelo Governo.

A PETROBRAS tem condições de praticar o preço porque, como produz a maior parte do seu petróleo, ou seja, tem custo de extração, e não custo de compra pelo preço final de mercado, diferentemente de uma refinaria privada.

Assim, a Contribuição sobre Intervenção do Domínio Econômico, a CIDE, foi criada para promover a regulação de preço, evitar que o consumidor acabasse tendo



de arcar com o aumento do preço dos combustíveis e impedir que as refinarias privadas deixassem de trabalhar.

Quero ouvir a opinião de algum dos presentes, notadamente da PETROBRAS, sobre esse aspecto, porque estamos com uma estatização em que 100% é mercado aberto de fachada, pois não há mercado aberto, na medida em que há inviabilidade de competição. Meu Estado quis construir uma refinaria, cujo investimento a PETROBRAS anunciou e que aplaudimos e cumprimos, mas, se houvesse um mercado normal, teria havido investimento privado há muito tempo. Não houve, porque todos sabiam que podia acontecer algo parecido ao que ocorre agora com Manguinhos e com a refinaria Ipiranga do Sul.

Segundo ponto. Como a PETROBRAS detém grande poder, na medida em que possui praticamente todo o combustível a ser comercializado no País, a forma de comercialização da empresa deveria ser mais... Não estou querendo fazer nenhuma acusação, deixo bem claro, mas, durante a CPI dos Combustíveis, a comercialização da PETROBRAS foi objeto de muita discussão. É claro que tínhamos informações — e, à época, era outro comando, não era o de hoje —, que não sei se continuam valendo. Mas a forma de comercialização da PETROBRAS, inclusive, com descontos para as grandes empresas que compõem o SINDICON, descontos que até tornam a competição desigual e impossibilitam a venda para determinadas empresas menores.

Então, num sistema que concentra o poder na mão de determinada empresa, o que vai acontecer com o mercado? De nada adianta haver regulação, se não regularmos como a PETROBRAS vai comercializar seu combustível.

Primeiro, deveria haver a possibilidade de termos um mercado livre, em que todos pudessem produzir privadamente se tivessem recursos para tanto e condições mercadológicas para uma mínima margem de lucro. Segundo, uma vez que isso não está acontecendo — e vejo que será muito difícil acontecer —, deveríamos lutar por essa regulação. Temos de ver como a PETROBRAS vai comercializar, sabendo que essa comercialização não pode acabar estimulando o dirigismo, como, parece, vem ocorrendo ao longo do tempo.

O terceiro comentário é o seguinte: na medida em que essas grandes empresas detêm os volumes comercializados da PETROBRAS, elas estipulam e



determinam as relações de mercado com os seus postos revendedores. Então, a relação dos postos de combustíveis com as empresas que compram a gasolina da PETROBRAS simplesmente envolve a regulação disfarçada de uma empresa de posto de combustível, o que nada mais é do que uma relação de empregado, porque não só há formação de cartel, como também há comprovadamente situações que configuram vínculo empregatício. Então, se não resolvermos também esse problema, de nada vai adiantar haver regulação.

São as minhas considerações. Talvez a PETROBRAS possa se manifestar, mas, como não assisti às exposições, não quero cobrar de ninguém. Estou apenas marcando uma posição.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Agradeço ao nobre Deputado Eduardo Cunha.

Antes de dar prosseguimento aos trabalhos, esclareço que estou preocupado apenas em que haja votação nominal em plenário, do que não posso impedir ninguém de participar. Apenas isso. Mas vamos até onde pudermos.

Vou conceder agora a palavra aos palestrantes para as respostas, mas se houver acumulação de 3 minutos de cada uma das perguntas feitas, terei de conceder um tempo de quase 30 minutos para cada orador. Então, peço aos convidados que respondam as perguntas que lhe forem dirigidas de maneira breve.

Antes, porém, concedo a palavra ao Deputado Daniel Almeida.

**O SR. DEPUTADO DANIEL ALMEIDA** - Sr. Presidente, reconheço que não será tarefa fácil responder as indagações anotadas pelos diversos convidados, mas o Deputado Carlos Sampaio me pediu que acrescentasse uma pergunta, pois tem conhecimento de legislação de combate à fraude, aplicada em São Paulo, com medidas rígidas, inclusive cassação do CNPJ da empresa fraudadora.

Pergunta o Deputado Carlos Sampaio se os convidados têm conhecimento dessa legislação e se ela poderia servir de referência para o Código Brasileiro de Combustíveis.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Vou seguir a ordem de respostas pela ordem das palestras. O primeiro é o Dr. Paulo Roberto Costa, da PETROBRAS, a quem concedo a palavra pelo tempo correspondente às perguntas que lhe foram dirigidas, ou seja até 3 minutos para cada uma.



**O SR. PAULO ROBERTO COSTA** - Sr. Presidente, vou procurar ser breve, mas peço-lhe paciência, porque vários Deputados apresentaram questões envolvendo a PETROBRAS, e é importante que eu as aborde.

O Deputado Betinho Rosado, que não está mais presente, fez uma pergunta interessante, e há também perguntas do Deputado Carlos Sampaio. No que diz respeito aos problemas recorrentes, dependendo de como ficar o Código, poderá haver novamente concessão de liminares, se isso não estiver juridicamente bem sustentado contra atos da Agência. Quando estiverem no Código determinadas ações que serão executadas pela Agência Nacional de Petróleo, e se isso estiver bem estruturado juridicamente, certamente haverá liminares contra a Agência em relação a atos por ela praticados e respaldados pelo Código.

A adulteração de combustíveis, obviamente, preocupa não só a PETROBRAS, mas também as refinadoras e as distribuidoras com tradição e história no País. O mesmo ocorre em relação à concessão de liminares na área tributária, envolvendo a CIDE e outros impostos. Preocupa-nos bastante a possibilidade de algumas empresas entrarem com liminares na área tributária.

Quanto ao retorno de liminares, se o projeto atentar contra aspectos legais e constitucionais, como direito e concorrência, direito e propriedade, ou gerar dúvidas, poderá haver atuação preventiva do Judiciário contra os efeitos da lei. Precisamos, portanto, de forte sustentação jurídica, que não dê brechas para novas liminares na área de direito e concorrência ou na parte tributária. Essa é a nossa visão.

O Deputado Betinho Rosado ressaltou o que poderia engessar, na nossa definição, coisas que já mencionei aqui.

Quanto à especificação do combustível, teremos mudanças ao longo do tempo. Não entendemos adequado que a especificação de combustível conste do Código. Isso deveria estar em portarias da Agência, que teria agilidade de mudá-las com vistas a uma melhor especificação.

Fixação de preço em lei.

Não podemos ter preço em lei. Temos de lembrar que o mercado está liberado em termos de preço. Então, não podemos fixá-lo em lei, não podemos retornar ao passado, quando tínhamos essa prática.

Definição de tipo de combustível.



Conforme já foi comentado aqui, hoje, temos 2 tipos de óleo *diesel*, gasolina A, gasolina C e, talvez, gasolina B. Então, é bastante complicado amarrarmos isso no Código.

A falta de critério para reavaliação de autorizações da ANP também nos preocupa.

Proibição de venda por distribuidores a consumidores finais.

Já começamos a discutir sobre isso, e acho que devemos debater mais esse ponto, segundo aquele conceito, o produtor vende para a distribuidora, ou o produtor vende para o consumidor final? Qual o papel da distribuidora? Obviamente, a distribuidora tem um papel, como já foi mencionado aqui. E é necessário haver um armazenamento. Quem fará esse armazenamento? Quem será responsável pela qualidade do produto até aquele momento?

No meu ponto de vista, tudo isso tem de ser realmente bastante debatido.

O Deputado Eliseu Padilha abordou a parte liminar — imagino que tenha entendido — e também a preocupação desde o formulador.

A experiência do passado não foi muito boa em relação ao formulador. Sugiro que esse tema seja bastante debatido para não repetirmos problemas que tivemos no passado.

O Deputado Sandro Matos falou da adulteração com solvente e em como pode ser feito o controle da refinaria ao posto.

Há algumas dificuldades. Quanto à PETROBRAS, como produtora — e outros produtores estão aqui à mesa —, temos certeza da qualidade do produto na porta da refinaria. Quando temos distribuidoras ligadas à nossa tancagem, esse produto, certamente, via tubulação, chega com qualidade. Agora, após chegar à distribuidora, esse controle, primeiro, não compete à PETROBRAS; segundo, é muito complexo.

Acredito que na legislação tem de haver um aperto muito grande em termos de acompanhamento do transporte desse produto até a chegada ao posto. Mas o que dá certo, realmente, é ter uma legislação que nos permita chegar ao posto de gasolina que está fraudando e fechá-lo no ato.

Acompanhamos fatos recentes no Estado de São Paulo. Já está surtindo efeito uma ação muito forte do Governo do Estado...



**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, desculpe, não é de praxe interromper, nem cabe questionar...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Depois, eu darei a palavra a V.Exa., Deputado Sandro Matos.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - É que eu fiz uma pergunta, e S.Sa. está respondendo outra.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Deputado Sandro Matos, para que o Dr. Paulo Roberto não perca seu raciocínio, darei a palavra depois a V.Exa. para réplica

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Então, S.Sa. pode pular essa resposta, porque ela vale para a minha pergunta. Só isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Está bom.

Continua com a palavra o Dr. Paulo Roberto.

**O SR. PAULO ROBERTO COSTA** - Então, no meu ponto de vista, o controle no posto é muito importante.

Foi abordada aqui a parte de importação do solvente.

Hoje, reza a norma que a ANP tem o controle da importação, como também o controle da venda do solvente. A PETROBRAS produz solvente em suas refinarias, assim como a indústria petroquímica. As cotas de solventes são dadas pela Agência Nacional do Petróleo. A PETROBRAS não vende solvente para quem quiser e na quantidade desejada. Essas cotas são determinadas pela ANP, e é a Agência que faz esse tipo de controle. Agora, na importação também é feito isso. Sabemos que, às vezes, chegam cargas de produtos solventes do exterior descritas como se fossem de outro tipo de produto. Na realidade, isso acontece. Então, realmente é preciso haver grande aperto na fiscalização em relação a isso.

O Deputado Severiano Alves fez algumas observações relativas à distribuição, ao varejo e também ao refino.

Qualquer empresário brasileiro ou estrangeiro, associado ou não associado, que queira fazer uma refinaria está livre, pode fazer. Para tanto, precisa apenas de autorização da Agência Nacional do Petróleo. Está librado.

A respeito do fato de as distribuidoras praticarem diretamente o varejo, esse é um tema que temos de debater mais, e até sugiro que, no caso da distribuidora, seja



chamada a própria PETROBRAS Distribuidora, que vai ter muito mais conhecimento para enriquecer a discussão da matéria.

O Deputado João Pizzolatti, a quem agradeço, em nome da companhia, os comentários, ressaltou a parte da auto-suficiência.

Concordo plenamente: temos de ter mecanismo para eliminar as liminares etc.

O Deputado José Carlos Araújo falou em beneficiar o consumidor. Acredito que temos de trabalhar realmente nesse sentido, e do projeto que S.Exa. mencionou, o Projeto CAIS, da BR, também não tenho conhecimento, porque não é da minha área. Isso deverá ser respondido diretamente pela BR Distribuidora. Posso, porém, comprometer-me a olhar a questão diretamente com a BR e, depois, passar uma informação mais detalhada, porque não tenho, neste momento, condições de falar a respeito.

Em relação ao que disse o Deputado Eduardo Cunha, tenho algumas considerações a fazer. Segundo S.Exa., a PETROBRAS tem hoje excesso de poder, e não é possível operar uma refinaria no Brasil. Não concordo. Acho que é possível, sim.

Temos hoje 2 refinarias particulares no Brasil — Manguinhos e Ipiranga — e, obviamente já discutimos muito o assunto com a Sra. Elizabeth Tellechea e com o pessoal de Manguinhos. Para concorrer cada vez mais no mercado, com o preço de petróleo subindo e uma série de restrições que temos, obviamente, escala é um negócio que pesa muito.

É lógico que essas refinarias são pequenas e têm problema de escala e de colocação de combustível de maior valor agregado. Então, isso é uma complicação, e não posso negar problema desse porte.

Em relação a preço de compra, quero esclarecer que, na PETROBRAS, temos preço de transferência. Então, na área de abastecimento, da qual hoje estou à frente, para viabilizar a atividade de refino da PETROBRAS, o preço do petróleo, embora a PETROBRAS produza petróleo em quantidade bastante expressiva, ainda mais agora com a conquista da auto-suficiência, tenho de viabilizar o negócio do refino e viabilizar a preços internacionais.



Assim, não recebo petróleo para refinar a preço, entre aspas, “subsidiado”. Tenho de competir dentro da PETROBRAS com preço de mercado internacional. Agora, é óbvio que temos 11 refinarias de grande porte — e essa é uma posição diferente.

Em relação ao uso da CIDE como um colchão, a Dra. Elizabeth, que já discutiu muito o assunto em Brasília, depois, poderia comentá-lo com muito mais propriedade do que eu.

Quanto à fórmula de comercialização da PETROBRAS, com descontos desiguais etc., permita-me o Deputado Eduardo Cunha também discordar.

Qualquer ramo de negócio trabalha com preços diferenciados, dependendo do volume que vende — não importa o ramo, do produtor de banana ao fabricante de avião. A regra de mercado é essa.

Temos alguns descontos para consumidores de grande porte, como, por exemplo, no caso da BR Distribuidora e da Ipiranga, o segundo maior cliente da PETROBRAS. Agora, é impossível quereremos trabalhar de forma diferente numa área aberta de mercado.

Em termos de quantidade, quem determina as quotas, vale lembrar, é a Agência Nacional de Petróleo. Assim, quanto às cotas de combustível, seja para a Ipiranga, seja para a BR, seja para a ALE, seja para a PETROSUL, seja para uma empresa que tenha meia dúzia de postos, não é a PETROBRAS que determina se vou vender “x” metros cúbicos de *diesel* ou de gasolina para aquela empresa ou para aquela outra. Quem determina a quantidade de gasolina, de *diesel* ou de outro combustível a ser vendido é a Agência Nacional do Petróleo, repito. A companhia vai à Agência e solicita a quota; e a Agência vai verificar essa companhia, como ela é, se é uma empresa séria, se tem condição de atuar no mercado e, então, determinar essa quota.

Concluindo os comentários sobre as observações do Deputado Eduardo Cunha, quero dizer que, quanto à comercialização da PETROBRAS — e, segundo entendi, S.Exa. sugere seja ela incluída no Código —, discordo totalmente também desse ponto. A comercialização não deve constar do Código. Afinal, estamos trabalhando com um mercado livre, estamos incentivando a vinda de novas empresas para cá.



Na área de produção, hoje temos várias empresas produzindo petróleo no Brasil. A SHELL é uma grande produtora na parte de *offshore*, a REPSOL tem 10% do Campo de Albacora Leste, que entrou em produção na semana passada, e várias outras empresas já produzem petróleo em terra. Não me parece nada adequado colocarmos no Código a comercialização de petróleo. Creio que, dessa forma, estaríamos voltando 20 anos atrás.

Esses foram os pontos que consegui registrar aqui.

Estou à disposição para qualquer outra réplica ou tréplica que o Plenário entender conveniente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Antes de proceder à réplica, quero, primeiro, avisar que a Ordem do Dia já começou no plenário. E, havendo votação nominal, não posso impedir que os Deputados para lá se dirijam a fim de votar.

Segundo, convido o Deputado Carlos Sampaio para assumir a Relatoria, uma vez que o Deputado Daniel Almeida tem compromisso previamente agendado para agora.

Vou permitir as réplicas, mas faço um apelo para aqueles que vão usar da palavra para tanto, no sentido de que reduzam o tempo para 1 minuto.

Então, concedo a palavra, por 1 minuto, ao nobre Deputado Sandro Matos e, em seguida, ao nobre Deputado Eduardo Cunha. (*Pausa.*)

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, peço a V.Exa. que comece a contar meu tempo somente a partir de agora, porque eu estava aguardando...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Esse 1 minuto é um pouco simbólico.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - ... o Sr. Paulo Roberto, que estava dando um abraço no Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Com a palavra o Deputado Sandro Matos.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Quando fiz minhas considerações sobre a prática de adulteração, não me referi ao combustível que é bombeado diretamente. Referi-me ao solvente que é vendido para o distribuidor — e esse



controle já existe. O que não existe é o controle sobre o que o distribuidor vende para o consumidor final. Esse é o detalhe que quis mencionar, é o controle ao qual me referi.

Gostaria de saber que sugestões os senhores apresentariam. Na verdade, essa pergunta não foi apenas para V.Sa., mas para todos os convidados, a fim de que apresentem sugestões.

Uma outra questão — e, aí, vou discordar de V.Sa. — é relativa ao fato de que, na verdade, a PETROBRAS é a única produtora de petróleo, pois quase a sua totalidade, ou seja 99,5%, se não me engano, é produzida pela PETROBRAS. E criar condições de igualdade de mercado...

Uma coisa é falarmos da empresa do Sr. João ou da D. Maria. Entretanto, não estamos aqui discutindo a respeito de empresas particulares, mas, sim, de uma estatal. Querendo ou não, na condição de estatal, a PETROBRAS tem de dar condições para que outras empresas, no Brasil, tenham oportunidade de crescer.

Quando se oferece oportunidade e, por exemplo, preços diferenciados para a empresa “a”, para a empresa “b” ou para a empresa “c”, há, sim, concessão de privilégios para alguns setores maiores, porque aquele que é menor jamais vai ter oportunidade de crescer. Isso, ao mesmo tempo, dificulta ainda mais a competitividade de mercado.

Essa é a minha preocupação quando digo que discordo das suas observações.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Com a palavra o Dr. Paulo Roberto Costa.

**O SR. PAULO ROBERTO COSTA** - Está entendido: é em relação ao solvente, algo que precisamos discutir realmente.

Concordo plenamente em que temos de trabalhar e encontrar uma maneira, junto com a Agência e com os órgãos que fazem a fiscalização, para haver o acompanhamento desse produto até a chegada ao consumidor.

Não são muitos os consumidores de solventes. Se formos verificar, não há tantos consumidores de solventes no Brasil. Então, acredito que conseguir fazer um rastreamento é bastante possível. Concordo com V.Exa.



Quanto à outra observação de V.Exa., como disse, no que respeita aos distribuidores, trabalhamos hoje segundo regra universal de venda de produto. Então, vamos dizer, a Ipiranga responde por praticamente 20% do mercado da PETROBRAS. Aí, chegar para a Ipiranga e dizer que não posso lhe dar um tratamento um pouco diferente do concedido a quem tem um mercado pequeno, 6 ou 10 postos de gasolina, é impossível. Seria ferir uma lei universal de comércio.

O que posso dizer a V.Exa. é que hoje há uma série de distribuidoras crescendo. São distribuidoras sérias que atuam quer no Nordeste, quer no Sudeste. E isso também é muito bom.

De forma que, se fizermos um escalonamento das distribuidoras, vamos verificar que muitas distribuidoras regionais estão crescendo rapidamente. E isso, para nós, é muito gratificante.

As distribuidoras que estão em fase de crescimento têm tido, por parte da PETROBRAS, o devido reconhecimento nas relações comerciais de modo geral, em termos de limite de crédito e de prazo de pagamento.

Então, condições comerciais não são só preços. Elas envolvem uma série de outros pontos.

E essas distribuidoras menores têm tido grande reconhecimento de nossa parte. Refiro-me, é claro, às distribuidoras sérias.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Deputado Sandro Matos, V.Exa. já teve a réplica e a tréplica.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Deixe-me apenas fazer rapidamente o fechamento da questão. Serão apenas mais 30 segundos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Rapidamente, então.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sou empresário do setor de calçados, roupas e outras áreas. E, nessa condição, entendo que, se eu tenho determinado produto que todos querem comprar, não preciso dar desconto a ninguém. Então, acredito que a PETROBRAS perde com isso.

Falando, portanto, na condição de empresário, não na de Deputado, acredito que a PETROBRAS perde, porque ela poderia estar vendendo do mesmo modo sem dar descontos. Ou ela concede desconto para todo mundo, porque acha importante



dar desconto. Nada tenho contra a Ipiranga. A questão não é essa. A questão que levanto é no sentido de que se dê oportunidade de o pequeno se tornar grande, para criar oportunidade de emprego e de geração de renda.

Ao mesmo tempo, se a empresa tem o produto, porque dar desconto, então, se a venda de todo ele está praticamente garantida?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Deputado Sandro Matos.

Com a palavra, para a réplica, o Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente com todo o respeito, eu vou me permitir discordar frontalmente do ilustre Diretor da PETROBRAS.

Em primeiro lugar, é claro que a escala de uma refinaria é um componente importante do preço. O preço efetivamente terá de ser mais diluído em função do aumento da produção. Mas o último aumento de combustível foi dado com o petróleo a 50 dólares. Agora o barril de petróleo está custando 73 dólares. Quer dizer que existe uma relação de escala que permita a mesma margem de rentabilidade? E, se eu for importar gasolina hoje de grandes refinarias com escalas mundiais, verei que o preço de importação está mais alto do que aquele por que vendo o produto no mercado interno. Então, obviamente, não é um problema de escala. É um problema de *dumping* no preço da PETROBRAS.

Se a PETROBRAS tem condição de efetivamente vender, ela está fazendo *dumping*. Ou, então, está fazendo política para manter o controle do preço do combustível, para não haver impacto na inflação, uma vez que ela determina o preço e vende para 99,9% do mercado.

Então, efetivamente, não há essa história de escala. Não podemos dispor de um preço de venda de combustível menor do que o preço da importação de uma refinaria de combustível, direto para cá, tirando o frete. Portanto, não é escala. Discordo plenamente. A 73 dólares, é impossível uma refinaria conseguir produzir e não perder dinheiro. Quero que me provem matematicamente que é possível fazê-lo. Não conseguem fazer isso. Está aí uma representante privada, e há outras. Quero ver os cálculos, os números. Qual é a mágica da PETROBRAS? Que *dumping* está sendo feito? Está havendo uma coisa ou outra.



O segundo ponto diz respeito ao desconto. O ilustre diretor disse que quem quer comprar tem uma cota da ANP. Isso é parcialmente verdadeiro, porque quem não tem contrato é que precisa buscar uma cota na ANP. Quem tem contrato com a PETROBRAS não depende de cota. A Ipiranga, a Shell e a Esso não têm cota. Quem tem cota são as pequenas distribuidoras, que estão entrando agora no mercado.

Se eu começar no mercado hoje, tiver capital suficiente e quiser comprar gasolina na PETROBRAS, ela não vai vendê-la para mim, não vai fazer contrato comigo. A empresa só faz contrato com os clientes que ela escolhe. Só eles têm desconto e prazo para pagamento. Trata-se de política de comercialização voltada para a concentração. Precisamos combatê-la no Código.

Então, só quem não tem contrato com a PETROBRAS precisa buscar cota, e vai fazê-lo da seguinte maneira: tem uma cota hoje, e o critério de aumento de cota é de 6% ao mês. Até atingir um volume que possa chegar perto de uma capacidade de competição, vai demorar. A única alternativa é importar gasolina. Não há outra possibilidade de competir.

Não é verdade, portanto, que, em relação a determinadas cotas, a ANP é quem determina, comercializa. A Agência determina quem não tem contrato com a PETROBRAS. Quem tem contrato é privilegiado, tem desconto para competição desigual, tem prazo de pagamento, enquanto outros, que têm cotas da PETROBRAS, precisam pagar à vista e não têm desconto. Então, essa é uma política diferenciada, sim. Isso precisa ficar claro.

A comercialização da PETROBRAS é importantíssima para qualquer regulação do mercado de combustível, porque estamos numa atividade monopolista. A PETROBRAS tem o monopólio da venda de combustíveis no País. Então, qualquer regulação que não atinja a PETROBRAS é perda de tempo, porque é ela que diz o que o mercado vai fazer.

Era o que eu tinha a dizer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Deputado Eduardo Cunha.

Concedo a palavra ao Dr. Paulo Roberto para a tréplica.



**O SR. PAULO ROBERTO COSTA** - Obviamente, não é preciso haver coincidência de opinião. V.Exa. tem a sua e eu tenho a minha. Realmente, nós discordamos.

Os contratos são dados àquelas empresas que iniciam por cotas. Depois elas têm os contratos. Isso é fato. Como eu disse, isso vai desde de a venda de uma banana até a venda de um avião. É assim que funciona. Não podemos, na minha visão, num código que vai servir por muitos anos, contrariar as leis de mercado. Seria um pecado muito grande querer montar um código que não seja adequado às leis de mercado.

Então, os contratos são feitos, sim, com aquelas empresas que começam com cota. Volto a lembrar que quem dá cota não é a PETROBRAS, mas sim a ANP. Os contratos, depois de executados, são submetidos à Agência Nacional do Petróleo. A PETROBRAS não tem liberdade para fazer o contrato a seu bel-prazer. Feito o contrato, ele é submetido à ANP. Esse ponto precisa ficar bastante claro.

Em relação à escala, se for do interesse do Deputado, algum dia desses eu poderei mostrar a S.Exa. alguns dados. Escala pesa, e muito. Se há escala, se há volume, há um enorme ganho de competitividade. Qualquer empresário sabe muito bem disso. Se eu produzo meio quilo de queijo ou 1 milhão de quilos, uma coisa é bem diferente da outra. Então, estou à disposição de V.Exa. para conversar depois sobre o assunto e lhe explicar detalhadamente a questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Aviso ao Plenário que foi iniciada a votação nominal.

Com a palavra o Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Em primeiro lugar, tenho todo interesse em conhecer o assunto, mas peço que essa apresentação seja feita publicamente, de forma transparente, para que todos possam debater a questão.

**O SR. PAULO ROBERTO COSTA** - Não tem problema. Não tenho nada a esconder.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Veja bem, não é nada pessoal com V.Sa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Deputado Eduardo Cunha, nós estamos aqui desde as 15 horas, debatendo transparentemente a questão.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Não estou dizendo o contrário.

Segundo ponto: os contratos não são submetidos à ANP. Eles são registrados na Agência. A ANP não tem poder de impedir, de vetar ou de determinar qualquer regra de contrato. Apenas é feito o registro para conhecimento público. Então, não há submissão.

Há vários casos de empresas que têm cotas na ANP há anos, e a PETROBRAS não faz contrato. Então, essa forma está muito obscura. Como V.Sa. disse, não se pode afrontar a lei de mercado. Ocorre que, nesse caso, estamos com uma lei de falta de mercado, não de mercado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Quero dizer ao Deputado Eduardo Cunha que o Dr. Paulo se prontificou a voltar a esta Comissão quantas vezes forem necessárias. Nós teremos esse debate, se V.Exas. quiserem. Ocorre que, devido à hora, realmente atrapalha um pouco estender muito o prazo para a pessoa fazer uso da palavra.

Já teve início a Ordem do Dia. A votação nominal começou. Os Deputados que quiserem ir ao plenário votar poderão fazê-lo.

Concedo a palavra à Dra. Elizabeth Surreaux, que está com viagem marcada, para que possa dar as suas respostas. Em seguida vou dispensá-la, porque S.Sa. tem problema de horário de vôo.

**A SRA. ELIZABETH SURREAUX RIBEIRO TELECHEA** - Peço desculpas a todos, mas terei compromisso amanhã, a 200 quilômetros do Uruguai, onde está a Refinaria Ipiranga. Haverá uma assembléia de acionistas, a qual eu presido. Esse compromisso foi marcado antes desta audiência pública.

Em relação ao papel de cada agente na cadeia de petróleo e ao funcionamento dessa estrutura no Brasil, nós mostramos alguma coisa aqui. Respondendo ao Relator, temos de respeitar um pouco essa estrutura. Ela foi concebida dessa forma, foi construída dessa forma, porque, quando começou a atividade de exploração e produção, na década de 30, nada havia. Começou o refino, por meio da Refinaria Ipiranga, em 1937. Foi definido, então, o Conselho Nacional de Petróleo, em 1938, para fiscalizar as atividades, estabelecidas como de utilidade pública. Desde essa época começou a regulamentação.



A Refinaria, quando começou a funcionar, comprava seu petróleo no mercado, importando-o. Ela produzia os produtos e distribuía-os a seus navios e caminhões-tanques, naquela época, para seus próprios postos.

Quando a Lei nº 2.004 instituiu o monopólio da União e constituiu a PETROBRAS, começou a determinar e segmentar as atividades. Tiveram início, então, as atividades de exploração e produção — foi um monopólio — e de refino de petróleo. Mais tarde, tivemos as de importação e exportação. Todas as atividades — inclusive distribuição e revenda, que não são monopólio — ficaram separadas. Elas têm uma estrutura de concorrência bem diferente das atividades de monopólio. Por quê? Porque 40 anos de monopólio não permitiram que outros agentes entrassem nessas atividades. Portanto, a estrutura da concorrência nas atividades de refino, exploração e produção ainda é muito difícil.

Na minha opinião, todas as perguntas sobre distribuição e revenda deverão ser respondidas na audiência pública com os envolvidos. Portanto, grande parte dessas questões devem ser elucidadas na audiência pública específica. Acho que a questão do transporte também será abordada, porque o Sr. Presidente a incluiu.

Realmente temos dificuldades em relação à estrutura da concorrência. Nós não temos condições. O cenário de petróleo é o grande agravante nesse período, depois que houve a liberdade de preços. A situação das refinarias privadas, que têm uma escala bem menor do que a média da PETROBRAS, é muito difícil. Há momentos difíceis tanto para uma refinaria de porte mais elevado — se for independente — como para uma refinaria pequena.

Por que digo “momentos”? Porque há picos do petróleo, como está ocorrendo atualmente, em que a própria gasolina... Não estou me referindo a todos os produtos. Os produtos cujo preço estão sendo mantidos são gasolina, *diesel* e gás de cozinha. Os demais são atualizados pela PETROBRAS e, portanto, pelas outras refinarias, com regras mensais ou quinzenais.

Esses produtos — gasolina, *diesel* e GLP —, que têm uma participação muito grande nessas refinarias privadas, como é o caso da Ipiranga, comprometem bastante a remuneração. Hoje, temos a receita de produtos com os preços atuais menores do que o custo do petróleo. Esse é o problema. Pontualmente, isso acontece. Se houver refinarias de elevado porte que tenham essa produção, como



acompanham um pouco a demanda brasileira, elas também terão dificuldade em alguns pontos ao multiplicar pelo seu volume. Portanto, a margem variável é negativa. De qualquer maneira, são pontos que, na média, uma refinaria grande pode ganhar em um período e perder em outros. Mas, para as refinarias que não são da PETROBRAS, realmente a situação está muito difícil.

Fizeram a seguinte pergunta: formuladores devem existir ou não? Realmente temos de avaliar essa questão. A idéia da ANP, do Governo, ao definir o formulador, ao definir que as petroquímicas podem também atuar na gasolina, no óleo combustível, GLP, foi no sentido de aumentar um pouco a concorrência na produção de derivados de petróleo. Se por acaso o formulador está com uma atividade já incluída em petroquímicas — de modo que não precisa haver o formulador —, isso precisa ser avaliado.

Quanto aos impostos, também foi dito pelo Deputado Eliseu Padilha que o consumidor arca com grande parte do valor que poderia ser dirigido, talvez, para dar algum equilíbrio, quando os preços estão demasiadamente elevados no mercado externo. Podemos citar CIDE, PIS e COFINS, que são impostos bastante elevados. Há na gasolina mais de 60% de impostos, em alguns Estados.

Como já foi dito aqui, nós trabalhamos intensamente desde 2002, conversando tanto com o Governo anterior, de Fernando Henrique, como com o atual, do Presidente Lula, tentando fazer com que a CIDE, criada também para subsidiar derivados de petróleo, possa ter também como definição o direcionamento para o equilíbrio, nesses momentos.

A situação não é diferente da de outros países. A Argentina está praticamente fechada. O petróleo produzido naquele país é para consumo interno. Muito pouco é exportado. E o imposto de exportação é maior ainda, para dificultar a exportação. Esse petróleo tem um preço consistente — o Governo determinou isso, em relação aos derivados de petróleo na Argentina.

Outros países estão adotando alguns mecanismos semelhantes. Deve haver algum tipo de recurso — no caso do Brasil, algum recolhimento para quem paga esse equilíbrio. Já que o consumidor está arcando com isso, que seja possível utilizar isso para manter o preço.



Informo que nós também produzimos solventes quando estamos operando. A nossa participação em solventes é muito pequena, mas nós vendemos solventes com marcador, aqueles que têm vulnerabilidade e podem ser colocados em gasolina ou potencialmente isso. De qualquer forma, monitoramos as vendas que são realmente feitas para a nossa distribuidora de solventes, que é a Ipiranga Comercial Química, e também para grandes consumidores ou indústria química. Essa empresa tem monitoramento sobre isso.

É muito importante esse monitoramento. A ANP tem definição de cotas nas refinarias para esses solventes, como já foi dito. Ela também tem a responsabilidade de fiscalizar. É claro que ela não pode estar onipresente em todos os locais em que se possam comercializar esses produtos, depois das refinarias. Isso é impossível. Temos enormes fronteiras secas, onde há o contrabando desses produtos. Temos interesse em que isso não ocorra. Portanto, estivemos atuando nesse sentido. Eu acho que a Receita Federal pode também atuar junto conosco. Fomos à Receita da região. Foram apreendidos vários caminhões com contrabando desses produtos na fronteira do Rio Grande do Sul com Uruguai e Argentina. Esses produtos entram em leilão. Só quem pode comprá-los são os produtores, os refinadores, para que não sejam despejados em outros postos.

Então, os convênios podem melhorar a fiscalização da ANP. É uma alternativa. Todos nós somos fiscalizadores e temos a obrigação de comunicar à ANP, que é um órgão governamental, algum problema que houver nas fronteiras ou próximo de nós.

Eu já falei sobre a questão da estrutura, comentada pelo Deputado Severiano Alves. Gostaria que houvesse realmente uma estrutura muito melhor no refino, para que tivéssemos maior participação. Infelizmente, não podemos investir mais em refino, devido às condições. Acredito que isso seja muito difícil para outros setores privados ou até para outras empresas que queiram investir em refino no Brasil, pelo cenário e pelas condições que temos.

Acredito ter respondido a todos os questionamentos. Não sei se há mais alguma dúvida. Estou à disposição de V.Exas. A Presidência da Comissão tem o meu endereço e *e-mail*. Poderei estar aqui em qualquer outro momento, se os senhores assim o desejarem.



Peço licença para sair agora, devido ao meu horário de voo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Agradeço à Dra. Elizabeth Surreaux. Deixo também o convite para o debate, quando precisamos novamente da sua companhia. Muito obrigado. V.Sa. está dispensada, em razão do seu compromisso.

Concedo a palavra ao Sr. Bruno Albuquerque Piovesan, Diretor da COPESUL, para as devidas respostas.

**O SR. BRUNO ALBUQUERQUE PIOVESAN** - Sr. Presidente, vou me ater a 2 respostas sobre a questão da gasolina B.

O Deputado Betinho Rosado perguntou sobre a ampliação da margem dos Estados na regulamentação de combustíveis.

A gasolina B — é a proposta trazida aqui — visa fundamentalmente conciliar 2 legislações. A Lei nº 10.203, de fevereiro de 2001, em seu art. 12, dispõe que os Governos Estaduais e Municipais ficam autorizados a estabelecer normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar. Só que a Lei nº 8.723, de outubro de 1993, e alterações posteriores, dispõe, no art. 9º, que o percentual de etanol, respeitando-se os limites, deve se situar em 20% a 25% — é a gasolina C. A gasolina B seria uma posição intermediária, que conciliaria essas 2 legislações. Eu ousou dizer que no futuro vai se acabar com a gasolina A. As gasolinas B e C serão as únicas formuladas no País.

O Deputado Sandro Matos pergunta sobre preço, se isso barateia ou encarece o produto para o consumidor. Eu diria o seguinte: existe um arranjo tributário. Eu conheço bem o arranjo tributário da gasolina. O produtor recebe um terço do que está na bomba; os Governos Estaduais ficam com outro terço; e o Governo Federal, com mais um terço. Preço, hoje, é questão de arranjo tributário. Depende de como o Governo quer estabelecer esse arranjo. Então, fica muito difícil sabermos o que é mais competitivo ou menos, com essa interferência tributária.

Era o que eu tinha a registrar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Agradeço ao Sr. Bruno.

Ainda falarão os Srs. Wilson Koji Matsumoto e Alexis Stepanenko, para encerrar.



**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Tem V.Exa. a palavra.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - A minha pergunta ao Sr. Bruno, na verdade, também dizia respeito à questão do meio ambiente. S.Sa. só se referiu ao preço. O meio ambiente também será afetado?

**O SR. BRUNO ALBUQUERQUE PIOVESAN** - A referência que nós temos, em termos de meio ambiente... Se V.Exa. observar as legislações européia e americana, que vão vigor até 6 de maio... A legislação americana, que ainda está em vigor, está em reforma, porque ela depende de cada país. Por exemplo, a legislação americana diz que há a obrigatoriedade de adicionar de 2% a 2,7% em massa de oxigênio numa mistura de gasolina. É uma limitação ambiental no sentido de melhorar a qualidade da emissão dos veículos nos Estados Unidos. Significa que, com 2% a 2,7% em massa de adição de oxigênio, pode-se adicionar de 5,4% a 7,3% de etanol anidro na mistura. A legislação americana, por exemplo, veda que se coloque mais de 10% de etanol anidro numa mistura em gasolina, isto é, aditivação, para atender a questões ambientais. A legislação européia, da CONCAVE, estabelece que o teor máximo de oxigênio numa mistura deve ser de 2,7% em massa de oxigênio, o que equivale a 7,3% de etanol. Mas não se esqueçam de que ela não limita que oxigenado vai ser considerado. Pode ser etanol, MTBE, ETBE, TAME. Ou seja, há ene oxigenados que atendem ao padrão ambiental.

A legislação brasileira, tendo por base a Lei nº 8.723, de outubro de 1993, e alterações posteriores, não estabelece teor máximo de oxigênio na gasolina ou teor requerido. A única coisa que ela estabelece é que a gasolina, no Brasil, deve conter de 20% a 25% de etanol. Só isso. Fiz uma comparação.

Existe uma lei ambiental no Brasil dizendo que o controle de poluição do ar... Como disse muito bem o Dr. Wilson, o grosso da poluição aérea é de veículos automotores, veículos móveis, fontes móveis de poluição. A Lei nº 10.203, em seu art. 12, diz que os Governos Estaduais e Municipais ficam autorizados a estabelecer normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar.



Como estabelecer normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar, se há a obrigatoriedade de o combustível, em todo o território nacional, ser uma mistura de 2 combustíveis (gasolina pura com etanol anidro)?

E mais: há uma legislação no Estado do Rio Grande do Sul, que ainda não está regulamentada. Ela estabelece a obrigatoriedade de adição de oxigenados à gasolina. Tipos e percentuais serão relacionados e especificados pelo Poder Executivo, objetivando a regularização de uma gasolina de padrão internacional.

Volto a frisar que essa legislação brasileira foi muito importante para estimular o setor sucroalcooleiro. Só que, à época em que ela foi estabelecida, não existiam os motores MultiFuel e não se podia misturar álcool hidratado com gasolina, em diferentes proporções. O Brasil está se tornando um grande produtor internacional de açúcar e etanol. Existem inúmeras possibilidades de exportação desse produto, e ficamos cerceados por uma legislação. Acho que a legislação engessa todo mundo.

Volto a frisar o que eu disse na palestra: hoje, para formularmos gasolina com 20% a 25% de etanol misturado, colocamos dois milhões e meio de toneladas de nafta petroquímica nessa formulação. Se colocássemos o padrão em 7%, esse produto estaria destinado para a indústria petroquímica, que hoje é obrigada a importar essa nafta para atender as suas necessidades.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Muito obrigado.

Com a palavra o Dr. Wilson Koji Matsumoto.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - V.Exa. já teve direito à réplica, à tréplica...

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - V.Exa. vai entender o porquê.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Está havendo votação, e eu estou preocupadíssimo com o fato de o Presidente da Câmara chamar a minha atenção por eu não ter suspenso a reunião.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Não, não vai.

Há uma questão importante, Dr. Bruno. V.Sa. fez algumas observações a respeito do que determina a lei americana. Estados Unidos é o país que mais polui no mundo. Então, essa lei não serve de referência para mim, pessoalmente. Em



relação aos outros países, não posso dizer nada, porque não conheço a lei deles. Mas o básico V.Sa. não respondeu: se haveria poluição ou não. Era apenas isso que eu gostaria de saber.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Com a palavra o Dr. Bruno.

**O SR. BRUNO ALBUQUERQUE PIOVESAN** - Deputado, todo combustível que queima polui. Temos de atentar para o seguinte aspecto: uma poluição na cidade de São Paulo tem um tratamento; uma população no interior do Rio Grande do Sul deve ter outro tratamento. Agora, qualquer combustível que V.Exa. queimar vai ocasionar poluição no meio ambiente, a menos que se evolua para um combustível tipo hidrogênio. Na hora em que o hidrogênio for queimado, V.Exa. vai gerar água como efluente. Esse eu posso dizer que não polui. Talvez seja esse o grande combustível do futuro, em termos ambientais. Não tenho dúvida em relação a isso.

Penso que é relativizada a questão de mais, menos, o que, quando. Por isso, a legislação ambiental que está aprovada diz que cada Município e Estado devem... A legislação ambiental é concorrente. Em que sentido? A União deveria estabelecer uma diretriz básica, e cada unidade federada deveria tratar da sua questão. É injusto pegar um Estado que não produz etanol e obrigá-lo a... Eu dei o exemplo do Rio Grande do Sul: a PETROBRAS está investindo mais de 1 bilhão de dólares na expansão de uma refinaria para produzir gasolina, e o obrigam a colocar 20% de etanol na mistura, não sendo isso necessário e havendo outras alternativas mais interessantes.

Era esse o tema que eu gostaria de trazer para enriquecer o debate.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Muito obrigado, Deputado.

Com a palavra o Dr. Wilson Koji Matsumoto para as respostas.

**O SR. DEPUTADO SANDRO MATOS** - Sr. Presidente, estou me retirando para poder votar, mas terei as informações de que necessito na gravação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - V.Exa. terá acesso não só à gravação visual, mas também à taquigráfica.

Com a palavra o Dr. Wilson Koji Matsumoto.

**O SR. WILSON KOJI MATSUMOTO** - Vou mencionar 2 pontos. O Deputado Betinho Rosado solicitou maior detalhamento sobre o problema da criminalização.



Evidentemente, por não ser especialista na área, discuti rapidamente com o nosso Jurídico. Era mais uma questão de, em relação àqueles pontos críticos do Código, remetê-los diretamente para o Código de Defesa do Consumidor ou para outros códigos penais, a fim de que fique mais fácil para o usuário acompanhar a evolução dos processos. Por exemplo, se a ANP autua um determinado posto por adulteração de combustível, mistura de excesso de água ou álcool, evidentemente, esse posto está lesando o consumidor final. Então, nesse aspecto, esse tipo de infração pode ser levado diretamente, pelo fiscal da ANP, por exemplo, para as outras instâncias competentes, para julgar em outras esferas criminais. É muito importante fazer essa interligação entre os diversos códigos para não ficar nada perdido. A questão, no Código, está muito em cima de multas, de outros tipos de ação da ANP, de cassação etc. Acho que não é só isso, mas também o *link* com os outros códigos penais e criminais.

Quanto ao outro ponto levantado pelo Deputado Sandro Matos, sobre a questão do acompanhamento dos solventes, a Dra. Elizabeth já respondeu. Só quero dar uma informação. Não tenho nenhuma comprovação. Ouvi dizer, por exemplo, que já há especialistas químicos que neutralizam os efeitos dos marcadores. Então, se isso é verdade... A ciência e a química estão aí para isso. Lembro a grande redução de adulteração em São Paulo, que é uma integração entre a Receita Estadual, a Polícia e a ANP.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Acabo de receber uma solicitação do Deputado que preside a sessão no plenário para que eu encerre a reunião. Então, peço ao Dr. Wilson que conclua.

**O SR. WILSON KOJI MATSUMOTO** - Penso que essa integração entre as diversas esferas é importante. Também está em estudo a possibilidade de tributação equivalente aos combustíveis para os solventes, desde que haja também a reforma tributária, permitindo que os usuários finais compensem com os outros tributos federais. É uma saída, uma sugestão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Dr. Wilson.

Passo a palavra ao último palestrantes, Sr. Alexis Stepanenko, para as devidas respostas.



**O SR. ALEXIS STEPANENKO** - A primeira observação que faço sobre a qualidade de combustíveis — o Dr. Bruno acabou de falar sobre isso — é que combustíveis não são apenas aqueles arrolados no Código. Temos de imaginar o futuro: energia elétrica e célula de projeto. Isso deve ser previsto, a fim de estimular a pesquisa, os investimentos na FINEP etc.

Fala-se muito de adulteração do combustível. Esse é um processo conseqüente da abertura de qualquer mercado. Entram muitos aventureiros, e o mercado e o próprio consumidor vão se educando. Afinal, quando colocamos uma gasolina adulterada, principalmente em pequenas cidades e bairros de grandes cidades, o próprio consumidor começa a perceber que está sendo lesado. Vemos que inúmeros postos estão à venda em São Paulo, e há muita gente quebrando — exatamente aqueles que não conseguem uma margem, que estão falsificando. Por outro lado, penso que está havendo purificação do mercado, pelo fato de o consumidor estar vetando e não sendo mais cliente daquele posto.

A outra sugestão é realmente consultar o que São Paulo fez no caso da falsificação. Em relação à nossa refinaria, ela colocou Polícia Militar, fiscais 24 horas. Tudo sai lacrado. Foi feito um grande esforço em São Paulo. Além disso, a ANP tem feito convênios. Isso já ocorria na época do David. Quando eu era Ministro, tinha 54 fiscais no Ministério para 30 mil postos de gasolina no Brasil. Como eu ia fiscalizar? A ANP, que não tem também um quadro de pessoal, enfrenta essa dificuldade. Mas o Diretor-Geral, Haroldo, já encontrou um mecanismo de convênios com Prefeituras e com o Estado.

O Tesouro Nacional precisa passar os recursos para que a ANP possa entrar com alguma parte. Houve um convênio com o Prefeito Serra. Foi feito o convênio, foram convocados os fiscais da Prefeitura. Mas é preciso treiná-los, prepará-los. Para isso, deve haver recursos. O que São Paulo e a ANP têm feito são bons exemplos. Nós não vamos acabar com o banditismo no Brasil, mas o mercado e a educação do consumidor certamente o farão.

O Deputado José Carlos Araújo, da Bahia, afirmou que realmente cabe às partes definir as condições contratuais entre essa cadeia. Em toda cadeia de produção, quem produz está sempre em litígio com quem distribui, e quem distribui está em litígio com a ponta. Isto faz parte das normas de comércio: negociar o que é



melhor para cada um. É difícil colocar isso num código. Penso que, nesse caso, deve-se deixar que as partes negociem o que é melhor para elas.

Quero fazer apenas uma correção. Eu falei sobre preço à vista e a prazo. É que alguns postos estão vendendo a prazo. Isso já está na lei do consumidor, como vemos nos anúncios. Quer dizer, é “x” a prazo — e aí estão embutidos os juros — e “y” à vista. É que eu coloquei ali o cartão. Realmente, a minha assessoria pisou na bola. No cartão tem de ser preço à vista.

Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Peço desculpas, porque terei de fazer um agradecimento coletivo. Gostaria de falar sobre cada um dos senhores.

Agradeço a todos os palestrantes. Foi realmente uma audiência pública de bastante proveito — talvez a de maior nível. Nós assistimos a um debate maravilhoso. Tenho certeza de que ele vai ajudar na elaboração do Código Brasileiro de Combustíveis.

Mais uma vez, agradeço a todos a presença e convoco reunião de audiência pública para o dia 3 de maio, quarta-feira, às 14h30min, com os seguintes convidados: Sr. Eduardo Pereira de Carvalho, Presidente da União da Agroindústria Canavieira de São Paulo — UNICA; Sr. Anísio Tormena, Presidente da Associação dos Produtores de Álcool e Açúcar do Estado do Paraná — ALCOPAR; Sr. Pedro Robério de Melo Nogueira, Presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Álcool do Estado de Alagoas; Sr. Juan Diego Ferrez, Presidente da Comissão de Biodiesel da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais — ABIOVE; Sr. Nivaldo Trama, Presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Biodiesel — ABIOdiesel.

Estamos negociando o convite para que esteja presente na próxima reunião de audiência pública um representante do Ministério da Agricultura.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a reunião.