

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

ATA Nº 021

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Senhores e senhoras, bom-dia!

Esta reunião é para continuar as discussões sobre o tema taque suplementar.

Gostaria de fazer algumas considerações iniciais, principalmente sobre a relação de convidados.

Convidamos o CREA, a Secretaria de Fazenda, que já se faz presente, a Associação dos Transportadores de Carga, Dilceu Capeleto, DETRAN, Vigilância Sanitária, Corpo de Bombeiros, Delegacia Fazendária, PROCON, SINDIPETRÓLEO, Judiciário, Polícia Rodoviária Federal, Secretaria de Saúde, Ministério Público, Polícia Rodoviária Estadual, na pessoa do Tenente José Taques, INMETRO, FEMA.

Então, todos os setores envolvidos neste assunto foram convidados, porque ele é complexo. Não é um assunto que dá para se resolver em uma ou em duas reuniões.

O Deputado Silval Barbosa pediu que se explorassem as situações fáticas e jurídicas até a exaustão, para que a medida a ser tomada seja revestida de legalidade e definida. Em audiência pública também não é uma situação que deve ser resolvida. Uma audiência pública poderá durar, no máximo, quatro horas. Ela tem início e fim. Ela não pode ser suspensa para ser realizada numa outra oportunidade.

Gostaria de apresentar para vocês o Dr. José Lacerda, ex-Deputado desta Casa, que teve uma brilhante passagem por aqui.

Como Assessor Legislativo, posso dizer, porque presenciamos aqui um Deputado que teve 80%, 90% de aproveitamento nos seus projetos. Então, qualquer iniciativa nessa área, ele pode ser tranqüilamente considerado respeitadíssimo.

Então, ele deverá conduzir também este processo.

Gostaria de convidar para compor a Mesa, o Dr. Zaluir, que é o nosso Assessor de Comissões.

Neste momento, eu passo a palavra ao Dr. José Lacerda, para dar início aos trabalhos.

O SR. JOSÉ LACERDA - Bom-dia a todos!

Eu não vou me alongar, porque acho que é uma reunião de trabalho. O Sr. Luiz Carlos já vem conduzindo essas reuniões há vários dias. É a primeira reunião que eu participo e devo continuar com vocês até o final para ver qual vai ser o desdobramento de todos esses levantamentos. Eu tive a oportunidade de participar anteriormente na CPI do Combustível. Então, é uma área que temos um certo conhecimento e eu acho que podemos dar alguma contribuição. Mas acho fundamental o setor envolvido trazer a informação concreta, tanto nessa questão do aspecto legal como em relação ao custo benefício, uma engenharia financeira para todo o Estado. Eu estava até comentando agora com o pessoal que nós tivemos oportunidade também de reduzir a alíquota de ICMS na questão especificamente do álcool e isso não foi repassado para o consumidor.

Então, eu acho que essa discussão da alíquota do diesel tem que ser uma coisa muito bem trabalhada, muito bem pensada, para que isso, efetivamente, também se reverta para a sociedade como um todo, como um custo final, porque nós sabemos que o Estado é um Estado produtor, grande potencialidade e pequena população. O nosso PIB é pequeno em relação ao PIB

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

nacional. Então, para o Governo Federal nós representamos absolutamente nada na hora de distribuir verbas para o Estado. Populacionalmente, não representamos também absolutamente nada, porque nós temos uma população muito pequena em relação à população nacional. Temos uma produção muito grande como produto básico, e a industrialização, a transformação, muito pequena.

Na realidade, temos aqui uma Suíça brasileira que não se reverte socialmente. Essa Suíça brasileira não consegue repassar, porque se fizermos uma continha simples de 18 milhões de toneladas de soja, por exemplo, ou vamos falar de soja, ou vamos falar de 23 milhões de rebanho bovino do Estado, se tivéssemos uma pequena divisão por cidadão, então, teríamos um rebanho que os outros Estados brasileiros não têm. Então, teríamos, na realidade, aqui uma Suíça brasileira, e não conseguindo fazer essa Suíça brasileira se transformar efetivamente em custo benefício para a sociedade como um todo, para a grande maioria.

Não vou me alongar. Vou deixar o Zaluir falar alguma coisa.

Para dar continuidade aos trabalhos, conforme vocês já vinham conduzindo, como esta é a primeira reunião, devolvo a palavra para o Luiz, para que ele passe a palavra para quem vai fazer uso.

Acho que é uma reunião de trabalho e temos que produzir e levar um resultado concreto para os setores competentes das medidas adequadas que precisam ser tomadas com todos os setores, compondo esse grupo de trabalho.

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Gostaria de registrar a presença e apresentar uma das Procuradoras desta Casa, Dr^a Juliana, que também deverá acompanhar os trabalhos da Presidência e da Câmara Setorial.

No convite que foi expedido para todos, foi feita uma recomendação para que fossem enviados subsídios para montagem da pauta.

Gostaria que aqueles que fossem chegando podem se deslocar aqui para Mesa que não tem formalidade, é uma reunião de trabalho.

Como não houve montagem de pauta, gostaria de saber se alguém tem dados para serem apresentados, exibidos no *data-show*.

Aquele que for falar se apresente e diga quem está representando.

O SR. ALTINO REIS - Bom-dia a todos.

O meu nome é Altino. Sou Superintendente de Fiscalização da Secretaria e isso implica ser responsável por toda a fiscalização do Estado.

Essa idéia dos tanques adicionais já é reivindicação antiga, tanto do Sindicato, hoje aqui presente, como, principalmente, dos postos. É uma reivindicação antiga.

A Secretaria de Fazenda gostaria que fizéssemos esse projeto em três partes: a primeira é do tanque adicional, porque pelo que entendemos se desdobraria de duas formas, uma forma imediata, que seria simplesmente que toda mercadoria embarcada em caminhões que tivesse tanques adicionais perderia, naquele momento, qualquer incentivo do Estado. Com o estudo nosso, acreditamos que atingiríamos de 90% a 95% de todo o transporte. Pegando todos os prós existentes, temos incentivo também no transporte individual e também nas transportadoras. Isso não dependeria de estarmos batendo de frente no primeiro momento com os *lobbies*, que logicamente vamos enfrentar na área federal. Isso teria um efeito imediato, enquanto que se simplesmente proibir o trânsito, envolveria muito tempo.

Na outra parte, que é a parte que se discute aqui a questão de preço, nós fomos surpreendidos por essa discussão ter vindo para cá, já que ela estava aberta na Secretaria. Em primeiro momento pelo próprio Sindicato. Foi aberta essa porta, essa discussão foi iniciada e ficou a responsabilidade do Sindicato trazer alguns números e até hoje nós estamos esperando. Por isso não evoluiu essa parte. Então, essa parte ficou vinculada, atrelada. Eu acho que isso não é bom. Por

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

alguns números que vamos mostrar aqui simplesmente retirando o incentivo da carne embarcada no momento e o adiantamento preliminar e alguns números que temos do DNIT de cerca 52 mil veículos/mês de trânsito por Mato Grosso... Isso já é um estudo antigo. Pelos números da Secretaria, chegamos a conclusão de que o que se deixa de vender em Mato Grosso ficaria em torno de dez a quinze milhões de litros de diesel. Isso em termos de agregar receita entre CIDE, FETHAB e o próprio ICMS, em torno de 4 milhões/mês. Logicamente, esses dez milhões, quinze milhões reverteriam para a categoria. Então, seria um número já expressivo e de efeito imediato. Isso independente de estarmos brigando para derrubar a resolução existente.

Esse é o pedido do Secretário Waldir Teis, para que fizéssemos essas discussões separadamente. Além do que o problema do preço vai envolver também a Lei de Responsabilidade Fiscal, e não teria o efeito imediato. Além disso essa questão de preço do jeito que está sendo colocado, fizemos algumas contas de que o Estado teria uma renúncia de 150 milhões. Isso teria que buscar de um outro lugar. Não sei se tem que mostrar de onde temos que buscar isso.

Essa questão aqui que estou colocando do tanque adicional, eu acredito que a Secretaria de Fazenda tem condições de fiscalizar imediatamente. Quer dizer, a mercadoria chegou embarcada, automaticamente ela passa a ter restrições e benefício que o Estado lhe concede.

E, hoje, temos em mãos as transportadoras que têm o favor fiscal da IDI, que eles têm um tratamento privilegiado nos postos fiscais. E a partir do momento em que ele chega a ser embarcado, logicamente, ele teria um tratamento comum. Vocês sabem que pelo volume de trânsito esse tratamento comum implicaria em ficar um ou dois dias num posto, porque ele vem com mercadorias para várias segmentações e teríamos que ver a regularidade de todo mundo.

Então, acredito que fica bem simplificado se colocássemos nesses três níveis, se essa discussão de preço voltasse à Secretaria, que estamos aguardando, e viria aqui já mais robusta e já com mais dados.

Era esse o meu pedido e a minha sugestão. Muito obrigado.

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Gostaria de saber se o representante do DETRAN gostaria de fazer alguma consideração, porque na última reunião ficou acertado que o relatório da reunião passada seria levado nessa reunião nacional.

Mas, antes disso, o Dr. José Lacerda gostaria de fazer uma ressalva.

O SR. JOSÉ LACERDA - Sr. Altino, em relação a essa discussão do preço ser uma coisa separada, isolada, eu não vejo nenhuma dificuldade desse trabalho conjunto da Assembléia, da área de produção. Nós sabemos que o país é presidencialista, o dono da caneta é o Estado. Então, não temos dúvida em relação a isso. Agora, eu acho que participar dessa discussão, de repente nessa discussão daqui pode levar alguma informação, alguma sugestão importante, que pode ser importante para a definição, para depois o Dr. Waldir Teis, na hora de decidir com a estrutura do Governo, nós sabemos que tem que ter essa questão da Lei de Responsabilidade Fiscal... Quer dizer, todas essas questões precisam ser... É uma própria análise de evolução financeira em relação ao seguinte: eu estou recebendo 100% de 10, representa tanto, ou estou recebendo 2% de 100 milhões, representa quanto... Eu acho que tem que ser uma conta que tem que ser também avaliada no volume da quantidade de venda se isso vai aumentar ou não. Só no tanque suplementar já tem o levantamento de quanto isso representa, aproximadamente, de prejuízo de não tributação aqui dentro.

Há uns quatro meses, viajando pelo norte, conversei, estava até comentando com o pessoal que essa questão tem um desdobramento interessante. Eu conversei com o próprio caminhoneiro, o condutor do caminhão, que não é dono da empresa, não é dono do tanque suplementar, e eles me disseram o seguinte: “Olha, como condutor do caminhão, como motorista do caminhão, perdemos a autonomia, porque antes, se eu chegava num posto de gasolina, eu era um

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

consumidor. Eu comprava. Era bem tratado pelo dono do posto, pelo frentista, pelo restaurante, por tudo. Hoje, eu perdi essa condição. Eu tenho que chegar aqui, pedir favor para o dono do posto, se ele deixa guardar o meu caminhão. Só que eu não compro nada dele. Uso toda a infra-estrutura do posto.

Então, com os desdobramentos, são interessantes e de cunho até... Então, não vejo nenhum motivo para desvincularmos essa discussão. É claro que vocês vão conduzir, mas acredito que seja importante que participemos também, que a Assembléia Legislativa participe com os setores envolvidos, todos os setores nessa discussão. Não estou discordando de que a SEFAZ faça a condução. Não é isso! Mas que tivéssemos permanentemente trocando idéias em relação a essa questão.

O SR. DAKARI TESSMANN - Bom-dia a todos.

Meu nome é Dakari. Sou Diretor de Veículos do DETRAN de Mato Grosso.

Estivemos conversando na reunião passada, também, a respeito da fiscalização, até com a Doutora Valeria. Tivemos a iniciativa de conversar também com o Dr. Ailton a respeito de como estão sendo tratados os tanques suplementares em Estados como São Paulo, Paraná, que hoje têm a maior frota de caminhões.

Segundo o Presidente de São Paulo e do Paraná, autorizam o tanque até no reboque e no semi-reboque sem problema algum. Então, aquele ponto de fiscalização, acho que para nós também seria perdido agora.

E, em contato com a relatora, na reunião passada, vimos que já existia um estudo junto ao DENATRAN, junto com o Carlos Augusto Pine e com a relatora, Dr^a Clarice, salvo engano. Eu já conversei com ela e já levamos a nossa preocupação. E o pensamento deles - o relatório dela está quase pronto - seria o seguinte: autorizar os tanques suplementares apenas em caminhões e caminhões tratores com limite. E esse limite seria estabelecido pelos fabricantes do caminhão. Eles que diriam qual que é o limite que aquele caminhão poderia ter de tanque suplementar e onde ele poderia ser instalado, em qual parte do caminhão. Só com a indicação da fábrica. Nada obsta que ele possa instalar isso em alguma oficina credenciada, desde que seja indicado pela fábrica. Esse é o pensamento atual da relatora.

Fizemos um convite a ela, juntamente com o Governador de Roraima, onde o problema é mais acentuado por causa do tráfico que existe com a Venezuela, para agora, nos dias 1º e 02 de maio, nos reunirmos lá em Roraima para discutir a situação e mostrar que essa atitude que ela está tomando não vai resolver nada. Vai continuar tendo tanque suplementar, vai continuar causando o mesmo problema de evasão de receita pelo Estado.

Eles se mostraram muito abertos para essa receptividade em Roraima. Só que agora aconteceu um problema, Roraima está passando por um processo lá com indígenas, com policiais federais presos. Então, eles estão tentando adiar essa reunião um pouco mais até que se acalme a situação lá. Mas, a princípio, hoje está já confirmada para o dia 1º e 02 de maio. Até faço o convite, se algum de vocês quiserem nos acompanhar até Roraima para conversar com o Secretário de Estado de lá, que vai estar também discutindo sobre isso; o Governador de lá já determinou; até o Prefeito de Boa Vista também se envolveu nisso; o Dr. Leocádio, que era o antigo Presidente do DETRAN e hoje é Secretário de Estado lá, pediu também e está dando a maior sustentabilidade para que possamos fazer isso; e também visitar até a Venezuela para ver como é que está acontecendo esse tráfico de lá para cá.

Agora, nós estamos dependendo só dessa confirmação da questão indígena lá no Estado de Roraima.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - 1º e 02 de maio? Domingo e segunda-feira?

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

O SR. DAKARI TESSMANN - É! Por enquanto, está marcado para sair daqui no domingo. Ficaríamos lá segunda-feira e terça-feira, se necessário.

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Agradeço o Sr. Dakari Tessmann.

Gostaria que, ao assinar a lista de presença, os senhores colocassem o *e-mail* para facilitar o encaminhamento da Ata, por ser mais rápido e mais econômico.

Então, fica aberta ao SINDIPETRÓLEO a apresentação da sua pauta.

O SR. JOSÉ FERNANDO CHAPARRO - Antes, eu só queria fazer uma apresentação e dizer o que o segmento vem trabalhando em relação a auxílio ao Estado, tanto na arrecadação como no combate à sonegação.

Gostaria de esclarecer, com relação à alíquota do álcool, o Estado pode ter feito a redução, mas essa redução não chegou às distribuidoras. Isso nós temos certeza absoluta do que estamos dizendo. Temos um representante do SINDICOM, que representa as distribuidoras, as grandes companhias, e ele pode confirmar isso para nós. As usinas devem ter ficado, então, com essa redução que o Estado fez e hoje nós pagamos 25% sobre a pauta de 1,72% - se não me falha a memória - do álcool.

Desde o finalzinho de 2000, início de 2001, vem auxiliando o Estado no combate à sonegação e recuperação de ICM, o segmento de combustível. Em 2000, o Estado arrecadava 351 milhões.

Finalzinho de 2001, iniciou-se o nosso trabalho junto com a Secretaria de Fazenda, GAECO e outros órgãos. Em 2001, houve um pequeno aumento. Já em 2002, o Estado passou a arrecadar 475 milhões de reais. Em 2003, já foi para 620 milhões, e, em 2004, 723 milhões de reais.

Esse trabalho fora sempre em conjunto com a Secretaria de Fazenda. Temos pessoas ali dentro hoje, ainda, que nos acompanham, que é uma lutadora ferrenha nos auxiliando.

Em 2003, fizemos em conjunto com a Secretaria, ANP, FEMA, Corpo de Bombeiros o combate à farra do diesel, onde houve essa grande elevação da arrecadação.

Em 2004, manteve-se. E o aumento também foi com as proibições e a legislação que a Secretaria de Fazenda implantou em relação aos grandes consumidores.

Temos, do segmento, que agradecer o empenho do novo Governo que depois, com a entrada do Dr. Waldir Teis, do Governador Blairo Maggi e com novas pessoas da Secretaria de Fazenda, houve um trabalho mais assíduo na recuperação de combate a sonegação.

Os números que vamos mostrar são números que buscamos na indústria, no segmento, na ANP, ou seja, em todos os meios que pudéssemos obter as informações para trazer às discussões. Pode ser que tenha alguns números que devam ser avaliados, principalmente onde se diz aos tanques adicionais.

O Altino diz em torno de 10 milhões. Somos um pouco mais otimistas e achamos que o Estado perde em torno de 20 milhões por mês de metros cúbicos de óleo diesel, principalmente porque o Estado arrecada sobre 1 milhão, 893 mil de diesel. Pela área plantada, que se consome para prepararmos um hectare, estimamos que o Estado deveria estar arrecadando em cima de 2 milhões e 700 metros cúbicos de óleo diesel.

Gostaria que o Edson, que é o nosso Diretor de Tráfego de Rodovias e Diretor da Federação... Esse trabalho nosso também estamos levando até a nossa Federação Nacional, para que outros Estados também possam nos auxiliar com relação aos tanques adicionais, porque há outros Estados também tentando fazer. Eu acredito que Roraima e Mato Grosso são os Estados que são mais prejudicados com os tanques adicionais. Eu gostaria que o Sr. Edson desse prosseguimento a esse trabalho.

Uma outra coisa também, Sr. Altino, nós recebemos o convite do Deputado Silval Barbosa para participarmos aqui, mas isso não quer dizer que nós não vamos estar lá junto com

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

vocês e com o Dr. Waldir Teis. No dia 21 de fevereiro nós protocolamos e tivemos uma reunião com o Dr. Waldir, onde nós pedimos, inclusive, a reestruturação da Delegacia Fazendária, onde a Dr^a Valéria trabalha, e ela participou dessa reunião no dia 21 de fevereiro conosco, e na pauta de várias reivindicações estavam os tanques adicionais.

Nós já estamos trabalhando também aquilo que vocês pediram com relação ao álcool, tanto o hidratado como o anidro. Nós vamos fazer uma reunião com vocês com números e discutir esses números para ver o que nós podemos melhorar ou adequar para que possamos chegar a um consenso. Pelo que vocês vão ver, o difícil é competirmos com 17% Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, e os outros Estados todos em volta de 12%. Concordo que quando você tira uma parte do bolo, você tem que mostrar onde você vai suprir a necessidade alimentar daquela parte que tirou. Esse é o nosso objetivo, tentar com os números sensibilizar e fazer uma reavaliação, caso haja necessidade. Muito obrigado.

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Bom-dia a todos!

Meu nome é Edson Serrou Barbosa.

O que eu vou mostrar aqui agora, Sr. Moisés Sachetti, e aquele dia você falou: "Chega de denúncia!"...

Mas para alguém que não participou aqui da outra reunião, eu vou mostrar só um pouco do que acontece com o desvio de combustível aqui em Mato Grosso. (O ORADOR FAZ USO DE DATA-SHOW.)

Olha aí, esse é o caminhão! Quando ele vem de São Paulo ou do Paraná... Aqueles tambores ali, são 52 tambores de óleo diesel, vê cheio ali dentro. Quando ele vem vazio, supõe-se que ele vem vazio, e chega lá no nortão, esse óleo diesel, dez mil e quatrocentos litros é moeda de troca para a madeira. Isso aí está ocorrendo aqui em Mato Grosso acintosamente.

Esses também são caminhoneiros que vêm de lá. Ali estão exatamente parados num posto e abastecendo com os tambores lá cima.

Esses aí são caminhões com tanques adicionais. São Paulo, Dakari, não tem interesse nenhum, como falei na reunião anterior, porque a receita de São Paulo no combustível que era de 7% passou para 16%. Eles não têm interesse em função da alíquota.

Esses aí são acidentes... Esse aí foi até no dia da reunião anterior. Um acidente na Avenida do Emigrante, caminhão com tanque adicional com vítima fatal. Essa explosão aí.

Hoje, trouxemos um gráfico que é o seguinte:

Em 2000, consumimos 1 bilhão, 594 milhões de litros de combustível.

Em 2004, pelos dados da Secretaria de Fazenda, foi 1 bilhão, 893. Então, houve um crescimento de 18% do consumo do diesel.

Vou mostrar agora o consumo da produção: veículos, de carros, de máquinas.

Em 2000, tínhamos 73 mil veículos a diesel aqui em Mato Grosso: carro, caminhonete, todo tipo. Hoje, estamos com 102 mil e 800, dados do DETRAN, crescimento de 39,32%, combustível 18%.

Essa é a foto de máquinas, de colheitadeiras, de tratores do Estado. Também, em 2000, 29 mil; 2004, 43 mil e 200, esses dados nos colhemos na... Crescimento de 47,95%.

Então, veja bem, na área plantada... Esses dados são da FAMATO, foi recente. Em 2000 para 2001, plantávamos uma área de 4 milhões, 519 mil hectares, para uma produção de 13 milhões, 553 mil toneladas. Nessa época de 2000, consumiam-se 1 bilhão, 594 milhões de litros de óleo diesel.

Para 2004, aumentamos a área para 7 milhões, 641 para produzir quase vinte e três milhões de toneladas. E o consumo de óleo diesel foi simplesmente de 1 bilhão, 893. Quer dizer, cresceu 18%, enquanto o crescimento da produção é em torno de 65%, e o plantio de 69%.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

Então, veja bem. Se pegarmos aquela conta, Moisés, de consumir 1 bilhão, 594 milhões de litros e dividir pela área plantada de 4 milhões, 519, e todo consumo do Estado de Mato Grosso, caminhões, colheitadeiras, os veículos estacionários todos, daria um consumo de 352 litros por hectare.

Se desconsiderar todo esse crescimento de mato e tudo mais, só pegar a área plantada e esses mesmos veículos que utilizaram, e consumir esses 352 litros vezes esse saldo de sete milhões e setecentos e quarenta e um mil hectares plantados, nós vamos chegar a um número de dois bilhões e setecentos milhões de litros que o Estado devia estar consumindo e não um milhão e oitocentos e noventa e três mil.

O Sr. José Fernando falou a respeito da receita - para vocês terem uma idéia - de 2000 para 2001, subiu oitocentos milhões de reais, só do trabalho da Secretaria de Fazenda juntamente com o SINDIPETRÓLEO. Para 2002, quase dobrou. Para 2003, já dobrou. O ano passado também, o ano retrasado, uma outra operação através da Delegacia Fazendária, da Secretaria de Fazenda, INMETRO/MT, todas as coisas, a chamada “farra do diesel”, em que todos os segmentos estavam tendo benefícios de comprar como grande consumidor, e incluía loja, incluía autopeça, tudo. Você vê o salto já foi para setecentos e vinte e três milhões de reais.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Só uma pergunta: a dedução desse quadro, esses aqui são os valores que cada segmento tem de receita de ICMS do Estado?

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Isso!

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Quer dizer, o combustível, setecentos e vinte e três milhões de reais, a soja, cento e setenta e dois milhões de reais e a madeira, noventa e nove milhões de reais?

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Ok!

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Então, quer dizer que isso que se costuma dizer que é o maior produtor de soja, isso aí é uma falácia sobre o ponto de vista tributário...

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Não! Não! Aí, não!

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Cento e setenta e dois para noventa e nove?

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Não! Mas é uma cadeia, aí envolve máquinas, envolve... É uma cadeia!

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Você quer dizer, o combustível é setecentos e vinte e três milhões de receita, quase 30%...

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - O combustível - eu vou mostrar no gráfico mais para frente - representa 25% da arrecadação do Estado. E se soubermos - vou mostrar mais para frente - ele pode representar mais em benefício a todos...

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Sr. Edson, só um minuto! Você pode voltar o quadro, por favor?

Eu gostaria de lembrar que a arrecadação que aumentou cento e poucos milhões de 2001 para 2002, teve uma grande contribuição desta Casa, desta Assembléia Legislativa, com a CPI dos Combustíveis, da qual o ex-Deputado José Lacerda foi um grande incentivador das investigações e o relator.

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - A Dr^a Valéria, Delegada Fazendária, está desde essa época acompanhando esse trâmite todo. Já em 2000, o combustível representava 25% da arrecadação do Estado.

Em 2001, veio para 22%; em 2002, 26%; em 2003, 26% também. E, no passado, para 25%, e a tendência é cair, se não tomarmos as providências que vamos sugerir agora.

Essa é a arrecadação em Mato Grosso no primeiro trimestre deste ano: combustível, diesel e gasolina. Então, arrecadamos 145 milhões neste primeiro trimestre. O diesel

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

arrecadou 74%. O diesel representa 51,3% do montante de arrecadação do Estado de Mato Grosso em combustível.

Agora vou mostrar para vocês todos os Estados que reduziram ICMS e aumentaram a receita. Quer dizer, Goiás, recentemente agora, diminuiu de 18% para 12%. São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, são todos Estados periféricos a nós que estão tirando proveito desse tipo de coisa. Todo mundo aumentou a receita, e, nós, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, continuamos perdendo receita com esse ICMS de 17%, a alíquota.

Esses são dados que pegamos lá em Goiás, do Presidente do SINDICOM de lá. Em 2004, o combustível arrecadou 233 milhões, diminuiu para 12%, este ano já aumentou em 27 milhões de reais com a alíquota de 18% para 12%.

Esse é o comparativo.

O lilás é 2004 e o amarelo é 2005. Quanto que representou... Porque as vezes... Eu vou mostrar no outro gráfico à frente. No primeiro momento o Estado vai ter uma perda de receita, mas no conjunto ele vai agregar valores e vai ter mais. O que acontece? Não é só a redução porque os tanques adicionais só acontecem em função do preço do combustível no Estado, que antes não existia.

Falo porque nós temos um posto e vendíamos muito, e todos os meus colegas estão perdendo receita em função disso. O Sr. José Lacerda acabou de citar. Hoje, o posto está se tornando só estacionamento para esses caminhões.

O SR. ALTINO REIS - E tem mais uma coisa, se cairmos no lugar comum de todos e entrarmos na guerra fiscal, nós vamos entrar e perder também. O Estado de Goiás já está pensando em rever essa diferença de alíquota que eles colocaram.

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Nós trouxemos aqui o Sr. José Divino, que fica em Goiás e ele pode falar a respeito disso aí. O Estado que... Tanto é que até na gasolina ele abaixou o preço de pauta, porque o aumento da receita foi satisfatório.

São Paulo! O ex-Deputado José Lacerda, a Dr^a Valéria sabe quantos que vinham, tiravam o álcool aqui para o Estado de Mato Grosso e não vinha para cá.

Então, São Paulo que tinha o ICMS de 25% no álcool, reduziu para 12%. São Paulo não pensa em aumentar o ICMS. Está satisfeito, porque o aumento foi brutal, de receita, de arrecadação, de venda, de tudo.

A primeira coisa que terminou foi a sonegação. Isso aí é o Governo do Estado de São Paulo que fala, até nós trouxemos uma lei que foi implementada agora em São Paulo, Dr^a Valéria, a respeito de posto, transportadora ou distribuidora com produtos adulterados. Fecha, cassa a inscrição, o CGC, imediatamente, por cinco anos, porque é um dos Estados que mais estava perdendo em termos de sonegação, mas satisfeito com a arrecadação em termos da alíquota e da pauta do ICMS.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Só para informação, um projeto de lei a respeito desse assunto já passou na Comissão de Constituição e Justiça...

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Já foi aprovado! Já tem aí!

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Tem!

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Pela Secretaria de Fazenda aqui em Mato Grosso, os dados que entraram no Estado, de combustível e de diesel, foi de um bilhão, oitocentos e noventa e quatro milhões de litros. A ANP tem esse número. E o número, pela ANP, que entrou aqui em Mato Grosso foi dois bilhões e seis milhões de litros de óleo diesel. Esses cento e poucos milhões não foram tributados pela SEFAZ. Isso é um dado da ANP. Até a própria SEFAZ tem isso aí. E, ontem, recebemos uma carta constando esses números aí.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

Então, veja bem, fizemos uma simulação... Esse 1 bilhão, 893 milhões de litros vendidos com PMPF de 1,9129, alíquota de 17%, o Estado arrecada 616 milhões de reais. Pela ANP, que o volume foi de 2 bilhões e pouco, seria de 653. Temos que correr atrás dessa diferença aí.

Voltando para 12%, aqui em baixo, esses 2 bilhões que achamos que deveríamos estar vendendo a 1,91, numa alíquota de 12%, vemos que ganhamos 4 milhões de reais devolvendo mais emprego, mais cidadania a todos os moradores de Mato Grosso.

Voltando para 1,79, alíquota aqui em baixo, 2 bilhões, 700 milhões de litros. São dados da ANP, da Secretaria de Fazenda aqui. Se pegarmos gasolina, álcool, todo mundo, a 25% e o diesel a 12%, e o incremento de 10% na venda de gasolina e álcool, o Estado vai arrecadar 871 milhões de reais a mais. São 160 milhões de reais ao invés daquele déficit do Altino, porque o volume de óleo diesel vendido para esses caminhões por tanques adicionais é muito maior do que esses 10 milhões por mês, Altino. Temos aqui inúmeros amigos donos de postos que estão sentindo na carne a perda de receita, de venda de óleo diesel/mês, porque o volume de caminhões é muito grande.

O SR. ALTINO REIS - Na última reunião que tivemos com a ANP com o Sindicato Nacional de Combustível o número que ele deu para nós foi de 10 milhões. Mas nós somos mais otimistas, como eu já falei, em termos de 15, e vocês chegam até 20 milhões. E vale lembrar também que no espaço de um ano, um ano e pouco, Mato Grosso só de hidroelétrica são 118 que entraram em funcionamento, fora o gás natural. As suas usinas, que eram tudo motores estacionários... Então, é uma série de coisas, e tem que ver que não é simplesmente desvio.

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Em Goiás, a pauta é 1,71, Mato Grosso do Sul é 1,87, Mato Grosso é 1,91, São Paulo e Paraná... Para vocês terem uma idéia, São Paulo e Paraná são os maiores valores agregados. Então, eles cobram sobre aquele valor de 1,72, uma alíquota de 12%.

E nós estivemos lá - eu faço parte da Diretoria Nacional de Postos de Rodovia - com o Secretário de Fazenda do Estado de São Paulo e ele foi bem claro conosco, não vai aumentar, não! A arrecadação aumentou muito e todo mundo está indo abastecer no Estado de São Paulo, em São Paulo e Paraná.

Em relação à área plantada no Paraná, Sr. Moisés, é quase similar e o Estado do Paraná consome dois bilhões e setecentos milhões de litros de óleo diesel.

Essa é uma conclusão desse nosso trabalho que hoje mesmo está sendo encaminhado lá na Secretaria de Fazenda.

Então, “essas ações em conjunto serão forte instrumento na construção de uma política que atenda ao desenvolvimento do mercado, gerando mais empregos e rendas, reduzindo a sonegação e aumentando a arrecadação do Estado, melhorando a qualidade de vida das pessoas que aqui acreditam, investem e vivem nesse Estado.”

Dr. José Lacerda, você tinha falado a respeito de idéia de sonegação. Estava uma briga entre a Ambev, a Brahma, a Skol, a Schincariol, e o que é que o Governo fez e a Secretaria de Fazenda fez? Colocou o medidor e lacrou a produção. Então, três meses, depois que todo mundo produz e tudo mais, daí você tira um parâmetro.

A questão das usinas de álcool, que hoje também, volta e meia, faz... E, é só fazer isso que nós já vamos ter um consumo e uma produção certa de quanto se produz e consome aqui no Estado de Mato Grosso.

O SR. JOSÉ FERNANDO CHAPARRO - Existe aqui no Estado de Mato Grosso várias empresas, várias distribuidoras que consomem o álcool anidro e não comercializam nenhum litro de gasolina, e esse seria para ser misturado na gasolina. Aí já está um dos indícios, obrigar as

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

distribuidoras, as usinas a venderem, mediante quota da distribuidora junto a PETROBRÁS na compra de gasolina e colocar o medidor na saída das usinas, rapidamente temos a... Solução é difícil dizer, porque sempre vai haver aquele que vai furar o bloqueio, mas, com certeza, que vai amenizar bastante, vai.

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Aproveitar que chegou agora, neste instante, aqui, o representante da Associação dos Transportes de Cargas de Mato Grosso, que desde o início estávamos querendo trabalhar juntos, mas havia uma resistência, não só de conflito de conferência, mas hoje ele vai poder dizer que está sentindo na carne - queria até que o Altino estivesse presente - o que é a concorrência de outros Estados com esse preço de combustível com caminhões com tanques grandes.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Edson, queria só pedir um aparte.

Sr. Fernando, se o senhor tem conhecimento de alguma distribuidora que está vendendo, que compra álcool anidrido e não vende gasolina, ou, pelo menos, respectiva cota, eu sugiro que o Sindicato faça essa notícia-crime à Delegacia Fazendária. Nisso que temos acompanhado as distribuidoras junto à SEFAZ, e eu não tenho notícia disso. E se isso é real, isso é crime. E precisamos instaurar inquérito e proceder à investigação.

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Vou passar a palavra ao Miguel, Presidente da ATC.

O SR. MIGUEL ANTÔNIO MENDES - Obrigado. Bom-dia a todos.

Desculpa o atraso aqui, em decorrência do trânsito na rodovia.

A ATC, desde o início dessa campanha, encabeçada pelo Edson, vem apoiando alguma atitude por parte das autoridades daqui do Estado em relação ao tanque suplementar. Porque todos nós sabemos do perigo, principalmente o que representa os caminhões estarem trafegando com esse tipo de equipamento nos veículos. E também os enormes prejuízos que causam não só aqui ao Estado, uma vez que a maioria das transportadoras que se utiliza desses tanques é de outros Estados, que tem uma carga tributária bem menor em cima de seus insumos, e, principalmente, o combustível, com pauta bem menor do que aqui do nosso Estado e também a alíquota de ICMS. E vamos realmente aqui ratificar o apoio total nessa campanha em prol do fim desse tanque suplementar. Seria só isso.

O SR. JOSÉ DIVINO G. OLIVEIRA - Bom-dia.

Sou consultor do SINDICOM na região do Centro-Oeste. Tenho acompanhado o trabalho aqui de Mato Grosso no final de 2000/2001, um trabalho feito pela Assembléia, pela Dr^a Valéria e pelo Sindicato.

Eu estou aqui a convite do Sindicato de Revenda, e temos acompanhado no Brasil as reduções de alíquota. O que acontece numa redução imediata, talvez não seja o resultado... A preocupação da SEFAZ é legítima. Tem uma série de medidas que, somadas, irão trazer esse resultado para que a arrecadação do Estado não caia.

Ele mencionou o caso no Estado de Goiás, que a implementação foi feita em janeiro, com uma previsão de rever agora em maio. Em princípio, o Estado não estaria revendo, porque os resultados em nível de arrecadação são satisfatórios, como o Sr. Edson mostrou aqui, agora há pouco.

Então, um dos movimentos que ajudou o Estado a contribuir na arrecadação foi os outros combustíveis, principalmente em relação ao álcool e à gasolina. Quando você faz uma série de medidas em relação ao combustível, desde a gasolina e o álcool, o pessoal que, às vezes, está sonogando, ele deixa de sonegar. O consumidor que passa pelo posto de estrada, que tem um automóvel, ele não abastece porque o posto, às vezes, está caindo aos pedaços. Se o posto começa a

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

ter vida com um caminhão, um posto mais arrumadinho, aquela gasolina pode vir a ser consumida no próprio Estado também.

Então, essa série de medidas é que trará uma certa tranqüilidade para o Estado, que conta com o Sindicato. O Sindicato vai estar fazendo esse trabalho, vai estar apoiando em relação aos dados, vamos estar conversando com o Sr. José Fernando e o Secretário de forma a apoiá-lo. Eu entendo que à medida que seja feita com um conjunto de ações, não tenha dúvida que o Estado possa não perder, quem ganha, acho que é a sociedade e a comunidade como um todo. Muito obrigado.

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO - Bom-dia a todos.

Meu nome é Luiz Roberto, eu sou Assessor de Gabinete da Secretaria de Fazenda, estou acompanhando com o grupo desde o início e preliminarmente, eu gostaria de fazer o seguinte: Dr. José Lacerda, o Sr. Altino, por uma questão de acúmulo, já existia uma agenda hoje, ele fez esforço de vir aqui. Acabou de receber um telefonema do Secretário, é um assunto complexo que está tendo dentro da Secretaria de Fazenda, também, que é a questão do crédito do ICMS nas exportações. Ele tentará verificar se tem condições de voltar, mas, independente...Ele está chegando aí e eu creio que vai nos acompanhar até o final.

Independente disso tudo, eu também, preliminarmente, gostaria de dizer o seguinte: Corroboro com o que o senhor disse, Dr. José Lacerda, quanto à questão de trazermos aqui também o posicionamento, principalmente, que o Sr. Altino colocou no início e foi passado pelo Secretário, tem como objetivo o fato de já ter se iniciado essa discussão, ou seja, nós temos um procedimento administrativo formalizado na SEFAZ, com um número de protocolo, o qual nós temos normas internas de que esse procedimento tenha um início, um meio e um fim. Então, é essa questão que nós dissemos. Considerando isso, eu creio que da nossa parte, inclusive os números trazidos pelo Sindicato que foram fonte da própria SEFAZ, como eu disse, na última reunião nossa, da questão da transparência, eu acho que é uma questão primordial e crucial para que cheguemos a um consenso, a um denominador comum, a um número que venha atender as necessidades do Estado e da sociedade ao mesmo tempo, sem com isso prejudicarmos ou um segmento, ou um determinado grupo de comerciante, ou tudo mais. Considerando todas essas palavras iniciais que eu disse, gostaria de fazer algumas considerações.

Os números foram bem colocados pelo nosso colega quanto a questão de Goiás. Temos números preliminares de que em Goiás efetivamente não houve esse acompanhamento, esse retorno imediato. Com a agravante de que Goiás, parece que no intuito de compensar essa redução, elevou a alíquota da gasolina, inclusive ofendendo princípio de anterioridade do direito tributário e tudo mais. E estão sofrendo agora uma cascata de ações judiciais em cima.

Então, estou dizendo também, como o Altino disse no início, que quando trabalhamos com um assunto tão complexo quanto esse, quanto à redução de base de cálculo, de carga tributária, vamos nos deparar com essas questões a longo prazo. A curto prazo, não temos.

Sendo assim o que o Altino disse, eu disse, na última reunião, que o assunto primordial seria a questão dos tanques suplementares. É bem verdade que eu entendo também que o valor, o preço pode ser muito bem um indicativo. Eu volto a frisar que não é o único. Eu creio que existem diversas outras circunstâncias que venham colaborar com essa prática, inclusive com muita mais gravidade do que todos as fotos, os elementos que nos trouxeram, mas eu, particularmente, entendo que a maioria dos casos está abaixo da legalidade. Vamos dizer, estão na clandestinidade, na ilegalidade, na criminalidade.

Sendo assim, gostaria de fazer uma ressalva quanto à questão do preço de combustível. Nós trabalhamos... Existem duas regras no combustível. Existe o PMPF, que é o Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final, e 22 Estados trabalham com esse preço no Brasil, enquanto

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

que no MVA, que é a Média de Valor Agregado, a margem do valor agregado... Somente cinco Estados trabalham com isso. Coincidentemente são os Estados onde estão a produção, inclusive incluídos aí São Paulo e Paraná. O Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final, que é o que fazemos, quero dizer que o que dita isso é uma regra de mercado, ou seja, esse preço é buscado no consumidor final. Ele é buscado nas bombas de gasolina e tudo mais.

Então, gostaria de falar que é uma pesquisa de mercado. Já estamos numa outra era, onde não se tem mais estipulado como antigamente, que usava pauta e tudo mais. Ela é arbitrada, ela é imposta pela SEFAZ. Isso não é verdade, é um trabalho sério! Eu sei, porque eu acompanho isso, eu já verifiquei o trabalho dentro da SEFAZ. São chamados todos os segmentos, todos os interessados nessa área para que venha buscar, efetivamente, o preço final. E se nós entrarmos, hoje é público e notório, no quadro da própria ANP e tudo mais, no *site*, vocês verificam no Brasil inteiro que as médias variam mesmo, inclusive, de cidades no mesmo Estado.

Então, eu só gostaria de dizer que isso, o que dita, de uma certa forma é a regra de mercado. Com isso, eu volto a afirmar que nós estamos trabalhando com uma questão de 5%. Se nós trabalharmos, como exemplo, com o diesel a 1,90, 5% representam 0,95 centavos, não chega a 0,10 centavos. Então, volto a fazer a pergunta: onde estaria essa outra diferença maior que isso? Então, é um assunto também que há de se levantar.

Com isso, eu fico contente que os números já foram previamente apresentados pelo Sindicato, já foram trazidos os números aqui, que vão ser discutidos. Coincidentemente, pelo que o Sr. José Divino disse, eu verifiquei que em Goiás está tendo uma contradição nesses números, porque nós temos algumas informações preliminares de Goiás, justamente disso, que os números não foram. E mais uma, Goiás implementou agora em janeiro. Nós vamos ter esses números todos, esses procedimentos internos da SEFAZ. Em Minas Gerais, a arrecadação caiu, inclusive eles não estão tendo como recuperar, eles não estão sabendo buscar. Foi mal estruturado, em outras palavras, eles estão, efetivamente, arrependidos. Quando eu digo isso, “arrependidos”, não é em questão de não arrecadar, aquela visão de arrecadar tributo, o ente ou o bicho papão, o Estado arrecadar, é a questão de orçamento, de cumprimento de metas e tudo mais. E isso foi gravemente comprometido em Minas Gerais.

Então, as considerações que eu gostaria de fazer eram essas. E, para finalizar também, aquela diferença de ANP e SEFAZ, nós temos aquele número, tanto é verdade, não é Sr. Edson, você conseguiu junto à SEFAZ. A ANP tem uma numeração, ela tem um número mais instantâneo, mais imediato e nós da SEFAZ, nós trabalhamos com uma questão do combustível, que é uma tributação própria, é uma legislação própria, do qual não é escrituração em livro e, sim, uma informação ditada pelas próprias distribuidoras através dos anexos.

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Na própria Secretaria tem o anexo...

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO - Então, é o que estou dizendo. Justamente, eu só estou querendo dizer que essa diferença desses números pode ser apurada, porque quando nós trabalhamos com números de estimativa, pode ser que não dê certo, agora o efetivamente consumido e que deve ser arrecadado, aí nós trabalhamos com isso, porque de repente a ANP tem o número já imediato. E, em cima desses números, talvez entre um trabalho de fiscalização e tudo mais...

O SR. ALTINO REIS - Só mais uma colocação. Aí nós estamos trabalhando com os números efetivamente arrecadados. Agora, tem o crédito constituído que vocês não fizeram. Nós estamos falando ali só de dinheiro, efetivamente, entrado em cofre. Temos também a inadimplência, que isso é natural. Eu acredito que o crédito constituído vai aproximar muito o número que você mostrou aqui da ANP. Você sabe também que é um setor que qualquer inadimplência pesa absurdamente nesses números.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO - Só para finalizar, quanto à questão de outros Estados, temos conhecimento provavelmente que a questão de Mato Grosso do Sul também não conseguiu. Hoje, os estudos lá estão de uma certa forma pendentes, parece-me que eles estão chegando a conclusão da não-redução. Só estou dizendo isso a título de ilustração. Foi uma informação preliminar que nós tivemos.

Mas volto a afirmar a questão dos números do SINDIPETRÓLEO, que já trouxe alguns números. Parece-me que, conforme o que foi pedido, existe também aquela questão de se mensurar esses números e se colocar no preço final que realmente o consumidor paga, que nós pagamos, na bomba, quanto que efetivamente representa cada cota desse litro. Eu volto afirmar isso. Esse parece foi um número. A SEFAZ parece estar buscando pelos seus meios ir atrás desse número. Estamos tendo dificuldade, Deputado, e diretamente com a PETROBRÁS, estamos tendo dificuldade. Já foi solicitado três vezes à PETROBRÁS. Por isso, inclusive estamos nesse trabalho, que é árduo, é demorado, que numa certa forma estamos buscando. E propiciamos a oportunidade ao Sindicato para que apresente esses números para serem possíveis. Voltamos a afirmar que dentro do número que vocês já trazem já são elementos que vêm só colaborar para que isso tenha um desfecho. Gostaria de afirmar que estamos à disposição para qualquer outro esclarecimento. Muito obrigado.

O SR. ALTINO REIS - Só uma colocação final aqui. Você levantou o problema da soja e ficou admirado com os números. Realmente é para assustar pela nossa produção.

O problema é que a nossa soja praticamente é toda exportada. Quer dizer, a exportação, no caso, vem... Então, a arrecadação dela é o que tentamos abraçar nos representantes federais, que esse dinheiro venha em termos de transferência. Foi a nossa grande briga no final do ano e no início agora do Governo Federal.

O SR. MOISÉS SACHETTI - A arrecadação pode não ser direta, mas indireta. Arrecada toda a cadeia e, praticamente, 70% representam hoje isso aí.

Tem duas situações que gostaria de acrescentar.

A agricultura, hoje, passa por um sério momento de crise, haja vista os resultados da AGRISHOW. O estudo de uma redução de alíquota para o diesel é urgência, urgentíssima. Foi citado, inclusive pelo Governador, durante a conversa com o Ministro, que nós tivemos, para que se proceda e se amplie esse estudo o quanto antes.

Eu creio que a questão do tanque suplementar também passa pela redução de alíquota. Nós estamos trabalhando lá no DENATRAN, junto à Câmara Temática, buscando subsídios e fornecendo subsídios ao DENATRAN, para que sensibilize a relatora do processo. Nós estamos levando o pessoal para Roraima, assim como a Dr^a Valéria já expressou também a vontade de acompanhá-los. E nós devemos fazer isso assim tão logo haja um desfecho nessa situação política de Roraima e que possamos transitar ao menos pela BR que leva a Venezuela. Eles estão, inclusive, impedindo o trânsito lá.

São as duas situações que têm de caminhar juntas, sem dúvida: uma é o trabalho do DETRAN e a outra é esse estudo que tem que ser com urgência, urgentíssima. Tenho a certeza disso. A crise que nós tivemos no ano passado, negociaram-se um bilhão e duzentos milhões de reais na AGRISHOW, este ano negociou-se um pouco mais de trezentos milhões de reais, quer dizer, é uma situação realmente que vislumbra uma situação de seriedade e enfrentamento. Se for guerra fiscal, vamos ter que fazer guerra fiscal. Independente da situação, vamos ter que roer as cordas aqui e tentar ampliar a situação, porque nós vemos a Associação dos Transportadores, está aqui o Sr. Miguel, da ATC, que também já está sentindo na empresa, as empresas estaduais estão sentindo a concorrência desleal de outras empresas que estão aqui dentro. Então, passa a ser uma

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

reação de cadeia. Se nós não adequarmos à situação, daqui uns dias as nossas empresas vão se mudar para outros Estados também. Tenham a certeza disso!

Então, nós temos que ter a sensibilidade de mudarmos esse perfil urgentemente para que isso não aconteça e para que consigamos concorrer em igual, *pari passu*, com outros Estados, tendo os custos da agricultura hoje, que em Goiás já vão ter custos menores. Para se ter uma idéia, os custos da agricultura no Estado de Goiás serão menores. Então, eles vão tentar atrair mais produtores para lá.

Então, nós vamos perdendo a atratividade no Estado de Mato Grosso, e isso nós não queremos. Nós vamos fazer, por causa de uma situação do tanque suplementar, nós temos toda uma cadeia que tem que ser revista com urgência. É claro que, com sabedoria, porque senão podemos atingir outros setores também e o estrago será maior que o remédio.

O SR. JOSÉ LACERDA - Continua livre a palavra para quem quiser fazer uso.

Com a palavra, a Dr^a Valéria Pimenta.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Gostaria apenas de dizer da emoção de como cidadã fazer parte de uma reunião, onde expressa total confiança a esta Casa e uma reunião onde a democracia se faz presente.

Parabenizo o SINDIPETRÓLEO, o SINDICOM, a ATC, os demais que provocaram essa reunião.

Falo da minha emoção, em virtude da primeira reunião até agora, da evolução das discussões que isso aqui tomou. Nós vimos para cá para acabar com os tanques, queríamos fazer qualquer coisa. Fazer barreira. Estou lá com o plano de ação já pronto. Vamos prender. Vamos arrancar os tanques e jogar fora.

De repente, com auxílio do DETRAN, com o estudo magnífico dos encontros que tiveram e trouxeram essas informações, mudamos a visão, a concepção. Vimos que o problema é extremamente complexo e necessita de mais informação, mais conversa, mais reuniões.

Está de parabéns esta Casa que recebeu essa provocação do SINDIPETRÓLEO. O SINDIPETRÓLEO está dentro do seu legítimo papel, que é buscar os representantes daqui e do Estado, para provocar essa discussão e buscar solução. Acredito que o Estado tenha constitucionalmente a obrigação de estabilizar a concorrência que deve ser leal neste Estado.

Acho que um Estado que dá inscrição, que promove a possibilidade de abrir a sua casa, de qualquer povo ter o seu comércio, deve promover também uma igualdade de lealdade para que se tenha condição legitimamente de exercer os atos do comércio.

Estão de parabéns todos.

A Delegacia Fazendária é uma incansável parceira da estabilidade econômica, não só da arrecadação. Eu tenho dito que embora o papel da Secretaria de Fazenda seja a arrecadação, a Delegacia Fazendária, além da arrecadação, é a defesa do consumidor e a estabilidade da concorrência, a estabilidade econômica, porque a nossa defesa é da lei dos crimes contra a ordem tributária econômica em relação de consumo.

Portanto, um desequilíbrio econômico no Estado, além de provocar um prejuízo muito grande aos contribuintes, também acelera o desmoronamento do Estado. O Estado sem o seu contribuinte não é um Estado realizador, não é um Estado que tenha condições de evoluir, de progredir e trazer uma vida de qualidade melhor para o seu povo. Muito obrigada.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Perguntaria se o INMETRO tem algum complemento de informação da última reunião para cá.

O SR. BENTO FRANCISCO GOMES BEZERRA - Nós, do INMETRO, estamos no aguardo do posicionamento da Secretaria de Fazenda para apoiar em tudo que for preciso. Vamos

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

estar sempre ao lado, trazendo esse apoio. Nós até fizemos um procedimento para a operação da Dr^a Valéria. Já está pronta a parte do INMETRO e estamos aguardando para o que der e vier.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Vocês ficaram de ver a questão legal... Existia uma possibilidade na aferição dos tanques... Parece que ficou uma coisa pendente para o INMETRO avançar na questão da fiscalização, ele está muito reduzido na sua ação. Parece que vocês iriam verificar a possibilidade de ampliar o braço do INMETRO com relação à fiscalização desses tanques.

O SR. BENTO FRANCISCO GOMES BEZERRA - Certo! A partir daquela reunião, nós começamos a ser mais rígidos na cobrança dos tanques suplementares. Além de cobrar que ele esteja inspecionado, esteja com o certificado do DETRAN, constando no documento, nós estamos ficando bastante atentos para a quantidade de produto do tanque.

A ANP, por exemplo, na Resolução nº 420, libera até mil quilos por veículo. Existe uma contradição em algumas leis. Por exemplo, a ANTT libera até mil quilos, e está saindo o RPQ5, a revisão nova, que é até trezentos e noventa litros. E, por enquanto, nós estamos obedecendo a ANTT, que é a autoridade maior no transporte rodoviário.

O SR. MOISÉS SACHETTI - Só para citar, um dia desses, eu parei na rodovia e fui ver um daqueles tanques colocados logo atrás da cabine. A cabine tem uma flexibilidade, e o motorista se queixava, e ele disse: “Isso aqui, oh, ...” Ele me mostrou um parafuso que batia no tanque. “Isso aqui, de vez em quando, não explode, porque o parafuso... No trabalho, nas estradas esburacadas, acabam acontecendo nesse sentido”. Então, é uma coisa que o INMETRO teria que verificar naquele tanque, mesmo sendo no cavalo, mas instalado logo atrás da cabine.

O SR. BENTO FRANCISCO GOMES BEZERRA - Vou até aproveitar aqui a oportunidade.

Vou apresentar aqui o João Vaz, que é dono da Monitora Engenharia e que, de repente, pode falar. Ele é autoridade maior nesse sentido, ele poderia falar mais coisa para gente quanto à segurança veicular, que não está delegada diretamente ao INMETRO, mas, sim, a empresa de inspeção veicular.

O SR. JOÃO VAZ - Bom-dia a todos.

Estou aqui representando o CREA, porque o Dr. Castilho, infelizmente, por problema de saúde, não pode estar presente.

E como o Bento citou, trabalhamos na área de inspeção veicular. E uma das atividades nossas é inspecionar os veículos que hoje são transformados com esse tipo de alteração.

Quando foi citado a respeito de um parafuso em um tanque, posso afirmar, como profissional da área em questão de explosão, que isso é inviável. Porque sabemos que o tanque de qualquer veículo para chegar no sentido de explosivo deveria estar com a sua capacidade bem baixa. Ou seja, praticamente zero. O que faz um veículo levar a uma explosão não é o conteúdo líquido, mas sim os gases desse produto que evaporam e se formam. Então, tecnicamente, essa informação não é a realidade.

A respeito das alterações atrás da cabine, deveria ser feito um estudo mais profundo a respeito disso, porque sabemos o que pode ser interferido, é quanto à estabilidade de veículo e não apenas em termos de explosão. E, sim, identificar os pontos ideais e críticos da conformação dos veículos, ou seja, a formação técnica de estrutura dele, que seria o chassi para ver a parte ideal para localizar. Então, hoje fica difícil afirmarmos precisamente a esse respeito sem que haja esse estudo mais profundo.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Mas não compromete a tara do caminhão. O caminhão sai da fábrica com o peso estudado cientificamente, e aí ele acresce mais mil quilos, mil litros, enfim...

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

O SR. JOÃO VAZ - A questão do PBT do veículo, o Peso Bruto Total, que é especificado pelo fabricante, às vezes, é verificado por nós em qualquer outra alteração, não simplesmente de um tanque suplementar, a adaptação de um terceiro eixo ou qualquer outra modificação.

Então, a respeito da lotação, que seria não simplesmente a tara, porque a tara, com certeza, vai ser notificada. Apesar de qualquer acréscimo inserido em um veículo, o seu peso modifica...

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Não compromete a estabilidade?

O SR. JOÃO VAZ - Em questão de tara, não. O que pode comprometer é a modificação estrutural do veículo, que deve ser analisado. É isso que tem que ficar bem claro, em qual ponto deve ser colocado, até que ponto esse tanque está comprometendo a viabilidade de tráfego, de segurança não somente do veículo, mas também das vias e dos que por elas circulam.

O SR. MOISÉS SACHETTI - O que eu coloquei ali, que a flexão do parafuso com o tempo perfurava o tanque e isso poderia ocasionar explosão, e não que explodia sozinho. A flexão do parafuso!

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Eu pergunto se o pessoal da Polícia Rodoviária Federal tem alguma colocação da última reunião para cá?

O SR. VANDERLEI BRAGA ORTÊNCIO MUNHOZ - Bom-dia!

Sou o Inspetor Munhoz, Policial Rodoviário Federal. Nós voltamos a questionar no tocante à segurança veicular e dos usuários das rodovias. Há o amparo legal para a instalação desse tanque suplementar. É muito contraditório!

Eu, até na última reunião, deixei um documento sugerindo a questão de que houvesse essa limitação de quantidade de litros de acordo com as características do veículo. Houve aquela discussão em cima daquele Anexo 601 da Resolução, sobre os 400 litros, mas nós continuamos entendendo que aquilo ali não é o que determina a capacidade do tanque, aquele Anexo fala do transporte de óleo diesel fora do tanque de combustível e não em tanque suplementar.

Então, a Polícia Rodoviária Federal se vê limitada na fiscalização, embora continua à disposição de qualquer ação que for feita no âmbito das rodovias federais, desde que haja uma estrutura de apoio dos demais órgãos, uma vez que nós temos uma estrutura deficitária desde o pátio para estacionamento da frota que fora apreendida até da segurança, uma vez que estamos tratando de produto combustível.

Estamos aí, sim, para aquilo que for necessário ser feito. Mas a nossa discussão, a Polícia Rodoviária volta a discutir e a questionar a legalidade da instalação do tanque suplementar. Uma vez que os tanques estão sendo instalados, os órgãos de trânsito pedem nos documentos essa complementação de um tanque suplementar e não há ninguém que se responsabilize pela aferição do quantitativo de líquidos, da quantidade de litros que está sendo colocada nesse tanque suplementar, a localização desse tanque suplementar.

Nós vimos aqui, o próprio INMETRO disse, na reunião passada, que não faz aferição de quantidade, que observa apenas a instalação. Vimos em fotos que foram apresentadas pelo SINDIPETROLEO de tanques suplementares ao lado de botijão de gás e ao lado da cozinha do caminhão, e o Presidente do DETRAN agora citou a questão dessa fricção da cabine que realmente tem uma flexibilidade ali e que acaba comprometendo também.

Então, a Polícia Rodoviária Federal está disposta a continuar na discussão e fazer qualquer ação no âmbito das rodovias federais. Mas a nossa discussão não sai daquela de que o tanque suplementar é legal ou não. Nós entendemos ainda que há uma ilegalidade na instalação no tanque suplementar.

O SR. ALESSANDRO - Sou Major Alessandro, do Corpo de Bombeiros.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

O que eu trouxe para hoje foi o que havíamos acertado na reunião anterior até com a Doutora Valéria a respeito de disponibilizar uma equipe para participar ativamente da fiscalização.

Como foi citada a situação de quem poderia fazer a fiscalização desse tanque instalado atrás da cabine, informo que para o Corpo de Bombeiros atuar, como qualquer outra instituição, tem que estar amparado em alguma legislação.

E a nossa legislação trabalha em instalações fixas. Foi o caso que aconteceu naquele trabalho da “Farra do Diesel”. Trabalhamos em brs, postos, então, foi em instalações fixas.

Quando se refere a veículos, podemos trabalhar, desde que haja convênio, porque a nossa legislação não ampara. Então, nessa fiscalização trabalharemos juntos com a Delegacia Fazendária, com a Polícia Rodoviária Federal, mas no sentido de dar uma prevenção, haja vista que vai trabalhar com um grande volume de combustíveis, ou seja, cargas perigosas.

No meu entendimento, temos que trabalhar em cima da segurança e não pelo volume, mas sim pelo acondicionamento do tanque. Como citei, temos caminhões que transitam com trinta mil litros ou até mais. Então, não é questão de mais mil litros ou mais dois mil litros, é questão do acondicionamento. Isso que eu vejo que é o perigo, porque se o caminhão sai de fábrica, ele já tem toda a sua característica, e se aumenta muito, aumenta mais, que não seja de acordo com o que foi projetado lá pelo seu engenheiro mecânico, realmente, aí que eu vejo que há a periculosidade da situação. Então, nós já estamos aqui em condições, eu vim hoje já preparado para isso. Se houver ou não, depois poderemos verificar a situação da operação.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - A Polícia Rodoviária Estadual tem alguma colocação?

O SR. REPRESENTANTE DA POLÍCIA RODOVIÁRIA ESTADUAL - Não!

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Alguém mais?

O SR. LAÉRCIO - O meu nome é Laércio, eu sou de Sorriso, temos um posto de combustível na região.

Tem duas situações: a questão da tributação e a questão do tanque adicional. Eu penso que devíamos dividir em discussões isso aí, para não embolar.

A questão da tributação, nós percebemos, como o Sr. Moisés Sachetti salientou, que o produto de exportação, como a soja, cotado no mercado externo, absorve esse imposto maior do Estado. Mas, no caso específico, lá na região nossa nós estamos percebendo, principalmente em Sinop, o impacto que está ampliando no arroz, que é um produto consumido dentro do mercado brasileiro e os produtores de Mato Grosso não estão conseguindo colocar esse produto para fora do Estado. Nós pensamos em questão de custos mesmo. E o óleo diesel é um insumo de grande peso, eu penso na questão do arroz. Então, isso aí já está impactando essa alta alíquota do óleo diesel. E o pessoal não está conseguindo vender ou até produzir. Eu penso que para os próximos anos, os produtores vão rever essa produção deles, até na hora de plantar, se eles vão ter esse preço para conseguir competir com o mercado de Goiás, com o mercado de Minas, de São Paulo, do Rio Grande do Sul e outros mercados. E o que vemos lá, na região de Sinop, tinha uma previsão ontem de mais de 200 caminhões carregados de arroz, que não tinha onde nem sequer descarregar, em função dos armazéns abarrotados, que não estão conseguindo vender em função de preço.

A questão dos tanques adicionais, como dono de posto, nós percebemos pelo pátio, que o INMETRO não tem nenhuma preocupação, não tem preocupação nenhuma na garantia do tanque, na segurança do tanque. A pessoa chegou lá com o projeto assinado pelo engenheiro, paga aquela taxa no INMETRO e está resolvido. Nós percebemos, por exemplo, os tanques, eles não são resistentes. Você encosta no caminhão, aquele tanque todo melado! Se o caminhão fica um pouco pendido, a tampa dele não tem segurança nenhuma, ele fica vazando óleo diesel, fica ali a poça de óleo diesel onde ele descarrega.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

Então, pela questão de segurança, nós percebemos que não tem preocupação nenhuma, desde que você pagou a taxa, fez lá aquele papel que o engenheiro assinou, ele é aprovado pelo INMETRO. Não percebemos recusa nenhuma. Essa é a verdade.

Vemos cada situação de tanque instalado. Olha, o caminhão pende e fica lá vazando o óleo diesel, porque a tampa dele não foi projetada, não tem um estudo do engenheiro, de uma pessoa, que aquela tampa suporta aquele volume de litros, até a própria pressão, o tanque está vazando, fica tudo melado. Você percebe ali.

Então, pela questão da segurança, que eu acho que temos que bater nisso aí, seria uma forma de aliviarmos isso aí. Quer dizer, até se apertar essa questão da segurança... Percebemos que os caminhões nossos de tanques que transportam combustível, que é uma exigência por parte da Polícia Rodoviária Federal, para se cumprir normas, lanternas de plástico, o treinamento do motorista, percebemos um caminhão com três, quatro mil litros, o motorista não tem nenhum treinamento. No caso de um acidente, como ele que se comporta, como ele vai isolar a área, esse tipo de coisa.

Então, percebemos uma preocupação com a segurança muito grande por parte dos caminhões que transportam óleo diesel, os transportadores em si, mas na hora em que vemos esses absurdos, os motoristas não são preparados no caso de acidente. Eles não sabem que decisão eles vão tomar, de que forma eles vão isolar a área. Então, penso que tem toda uma questão, sim, para batermos duro, irmos atrás. Sem contar o prejuízo por parte dos postos.

Querida que vocês fizessem um levantamento - e posso garantir com certeza se nos últimos dois anos, os postos de rodovia, os que não fecharam, se não reduziram o número de funcionário em 50%. Eu falo isso com propriedade. A nossa região foi até mais do que isso. Não tem um posto que não caiu, de rodovia, que não perdeu 50% do volume que ele vendia. Então, penso que isso é preocupando sim, até pela questão social também, o desemprego que está causando. Sem contar a questão da segurança, esses absurdos que vemos aí.

O frentista na hora em que vai abastecer o tanque desse aí, tem que entrar lá debaixo do caminhão. Fica lá batendo cabeça em parafuso, em qualquer coisa. Olha, é um absurdo!

Sabemos que caboclo vai lá no INMETRO. Paga a taxa de 500 reais. Não tem vistoria. A vistoria é feita lá na empresa que faz o tanque. Eles colocam o tanque do jeito que lhes convém. E percebemos que basta pagar a taxa ao INMETRO, está resolvido o problema. Você vai lá no DETRAN. Depois com aquele documento e o DETRAN é obrigado a legalizar, porque está assinado pelo engenheiro. Paga a taxinha mais de 500 reais, não sei quanto que é o valor, hoje. Paga, o DETRAN legaliza a coisa e o caminhão roda legalmente, e o caminhão está oficializado. Agora na questão da segurança são esses absurdos aí.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Pergunto, antes de passar a palavra para o INMETRO, se existe a possibilidade do Sindicato, da Associação dos Postos, apresentar um estudo de custo benefício. Por exemplo, não existindo os tanques, o que isso geraria de aumento de emprego, de receita? Teria condição de ser feito um trabalho nesse sentido?

O SR. LAÉRCIO - Está nesse material aí...

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Mas está nesse estudo? Aqui só está no volume...

Mas esse é um assunto que talvez seria interessante você passar, que é da questão do tanque.

Vou passar a palavra ao Sr. Bento Francisco Gomes Bezerra, do INMETRO.

O SR. BENTO FRANCISCO GOMES BEZERRA - Em primeiro lugar, eu não vou defender o INMETRO, mas vou colocar que menos de 2% da frota que transita no Estado de Mato Grosso passam pelo INMETRO, que são só os veículos tanques, esses são obrigados. Agora,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

os graneleiros, os baús e os outros veículos não têm obrigatoriedade nenhuma de passar lá pelo INMETRO. Quando ele tiver a sua característica alterada, ele deve procurar um Organismo de Inspeção - OI, que é credenciado pelo INMETRO, para fazer essa regularização junto ao órgão do trânsito. Assim, como o trânsito também, quando recebe aquele laudo, o DETRAN, simplesmente, vai cumprir aquilo ali, vai acreditar que está dentro das normas.

Então, da mesma forma o INMETRO... Quer dizer, nos veículos tanques, somos mais rigorosos, mas se estão nessas condições os graneleiros, os baús e os outros veículos, eu acho que é uma questão até de fiscalização realmente, de desencadear uma ação urgente. Se esses veículos que estiverem com vazamentos nos tanques, mesmo que estiverem com seus certificados regularizados por um OI, mas que ele esteja com um vazamento colocando em risco, eu acho que é uma questão até de a Polícia Rodoviária, juntamente com a Polícia Estadual, fazer a autuação desses veículos.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Sr. Laércio, só um adendo ao INMETRO, na reunião anterior...

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Gostaria de anunciar a presença do Deputado Nataniel de Jesus e agradecer a presença do mesmo.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Na reunião anterior, parece-me que você não teve condições de participar ou não foi convidado. O INMETRO deixou assim, para surpresa nossa a informação de que a legislação pertinente à fiscalização desses tanques limita o INMETRO apenas a verificar o volume e a instalação. Parece-me que não, só o volume do tanque...

O SR. VANDERLEI BRAGA ORTÊNCIO MUNHOZ - Só a instalação. Não o volume.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Não. É o volume. Inclusive nós pedimos que na nossa ação... Ele iria verificar se o volume seria respectivo ao que estava... Não era isso? Parece-me que o INMETRO legalmente tem uma limitação. Quer dizer, ele não tem uma previsão legal para ampliar o seu braço na fiscalização. Foi isso que eu questioneei, se não teria possibilidade de alterar, através de portaria, enfim, não sei.

O SR. BENTO FRANCISCO GOMES BEZERRA - Dr^a Valéria, pelo fato de os veículos que não transportam produtos perigosos não serem compulsórios, não serem obrigados a passar por uma inspeção do INMETRO...

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Não falo dos compulsórios, eu falo dos tanques...

O SR. BENTO FRANCISCO GOMES BEZERRA - ...de combustíveis. Os que transportam o produto são obrigados.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Na competência do INMETRO, quanto à fiscalização, o que ele vai verificar nos tanques?

O SR. BENTO FRANCISCO GOMES BEZERRA - Ele só vai verificar se consta no documento. Mas não fazemos, na verdade, a verificação da quantidade de volume. Só verificamos se consta no documento.

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO - O Toni deixou claro isso aí.

Uma vez que essa autorização é feita pelas regras do Rio de Janeiro, eles não tinham competência para fiscalizar de forma alguma.

O SR. JOÃO VAZ - A legalização do tanque suplementar, como o Bento informou, é feita nos organismos de inspeção credenciados junto ao INMETRO.

Simplesmente, eu posso afirmar, porque sou proprietário de um, não como nosso amigo falou, não temos obrigação de fiscalizar o tanque suplementar. Fiscalizamos todos os itens de segurança do veículo, desde a parte elétrica, quanto a freio e tudo.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

A respeito da operação tanque suplementar, o que fiscalizamos é se a instalação foi feita corretamente. Então, hoje, sabemos que existem oficinas fundo de quintal que fabricam qualquer tipo de tanque. Então, hoje, não há nenhuma regulamentação técnica a respeito de quem pode fabricar, quem deve fabricar, qual o procedimento técnico para fabricação disso. Eu falei...

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Está cheio de tanque de plástico...

O SR. JOÃO VAZ - Com certeza...

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO (FORA DO MICROFONE) - ...a capacidade técnica, a capacidade de resistência do material, como é fabricado o tanque?

O SR. JOÃO VAZ - Não! Nós verificamos itens de segurança quando há qualquer alteração.

Hoje, para efeito de conhecimento, um terceiro eixo, a empresa para adaptar esse terceiro eixo tem que ser credenciada junto ao INMETRO. Então, ela emite um certificado de garantia e qualidade do produto. Nós apenas vamos verificar se esse terceiro eixo foi bem instalado, a alteração em tara, a lotação, o PBT do carro e os itens de segurança total do veículo, e emitir o certificado de segurança veicular que vai para o DETRAN para ser corrigido junto ao CRV e o CRLV, onde consta a foto do veículo no verso, dentro de onde foi feita a instalação do veículo e não na oficina, igual foi mencionado. Se está ocorrendo isso, eu penso, como o DETRAN está presente, que eles recusem esse certificado, porque acho que esse é o objetivo. Se foi feito na oficina...

O SR. DAKARI TESSMANN (FORA DO MICROFONE) - ...se estiver assinando lá, a partir de amanhã, eu levo todos para assinar...

O SR. JOÃO VAZ - Não foi isso que eu disse. Todos os certificados nossos são feitos dentro das nossas instalações. Nós não podemos fazer dentro de uma oficina. Se nós fizermos isso, o nosso certificado não tem valor e automaticamente nós somos descredenciados...

O SR. JOSÉ FERNANDO CHAPARRO - Não tem como saber se você está fazendo...

O SR. JOÃO VAZ - Você tem! Se você ver a foto que tem atrás do certificado nosso, você vai ver onde é que foi feito e executado.

(O SR. JOSÉ FERNANDO CHAPARRO FALA FORA DO MICROFONE - INAUDÍVEL.)

O SR. JOÃO VAZ - Negativo! Lá aparecem as instalações da nossa empresa, aparecem as instalações...

O SR. MOISÉS SACHETTI - Ela é regular, a primeira. É regular essa primeira ali?

O SR. JOÃO VAZ - Não tenho como lhe afirmar, porque não existe um procedimento técnico quanto a isso. É onde eu falei que tem que ser feito um estudo...

O SR. MOISÉS SACHETTI - Ela é regular, aquela primeira?

O SR. JOÃO VAZ - Tem que ser feito um estudo.

O SR. MOISÉS SACHETTI - Não! Ela é irregular! Eu afirmo! Ela é irregular!

O SR. JOÃO VAZ - Tudo bem! Eu posso concordar com você...

O SR. MOISÉS SACHETTI - Ela é irregular! O senhor devia saber que é irregular, porque ela está instalada...

O SR. JOÃO VAZ - Nós trabalhamos em cima de leis, procedimentos, normas, nós não podemos simplesmente afirmar. É o que eu estou falando! Tem que haver um estudo...

O SR. MOISÉS SACHETTI - Espera aí! Você é credenciado para defender a lei... Você está enganado! Você é credenciado para defender a lei...

O SR. JOÃO VAZ - Mas não existe uma lei específica para isso. É o que estou falando...

O SR. MOISÉS SACHETTI - Existe uma lei específica para isso!

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

O SR. JOÃO VAZ - Então, você me apresente a ela, que nós vamos...

A SRª VALÉRIA - O INMETRO falou que ele só é obrigado a verificar...

O SR. VANDERLEI BRAGA ORTÊNCIO MUNHOZ - Aproveitando essa discussão, eu volto a dizer da dificuldade que os mecanismos de fiscalização encontram, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual.

Uma vez que você pára o veículo para fiscalizar e ele consta no documento que tem um tanque suplementar, mesmo sabendo que esse tanque suplementar - podemos chamar agora de “farra do tanque”, porque ninguém é responsável por ele - foi instalado, a olho nu, no fundo de quintal... Em troca de uma taxa, o DETRAN é obrigado a colocar no documento que há um tanque suplementar, mas ninguém conferiu aquilo, ninguém observou a quantidade de litro. Estamos falando isso desde a primeira reunião nossa.

O SR. DAKARI TESSMANN - Tem que apresentar...

O SR. VANDERLEI BRAGA ORTÊNCIO MUNHOZ - Pois é. Vem um OIC e eles estão dizendo a três reuniões que ninguém verifica esse tanque, e já foi dito aqui que ninguém observa a quantidade. Agora, o colega de Sorriso citou que a Polícia Rodoviária Federal é bastante rigorosa com os transportadores de combustível. E é! Tanto que citamos aqui no documento, desde o princípio, quando falamos, que se limite a capacidade do tanque suplementar. Queremos dizer também que, a partir daquela capacidade, quem tiver com uma quantidade superior a ela deverá ser enquadrado também, não como consumidor de combustível, mas como transportador de combustível. O motorista tem que conhecer todas as regras de segurança e que seja também enquadrado como crime ambiental. Ele está infringindo não só a legislação de transporte de combustível, de produtos inflamáveis, mas também a questão ambiental. Então, a nossa defesa é que se limite a capacidade desse tanque, porque a partir daí tem que se submeter às regras dos transportadores de combustíveis e à legislação ambiental também. Muito obrigado

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Pessoal, eu aqui lembro Montesquieu, no livro *O Espírito das Leis*, onde ele diz que, no local onde existem muitas leis, é como se não existissem leis. No Brasil, nós só temos trezentos e cinquenta mil leis. Não sabemos aqui quem tem que cuidar do problema do combustível.

O SR. MAURO - Queria responder o questionamento do doutor sobre o estudo dos empregos.

Sou Mauro, do SINDIPETROLEO.

Nos últimos cinco anos, com a perda das rodovias, conforme está no quadro, foram fechados vinte e oito postos de combustíveis, ocasionando a perda de 600 empregos diretos, atingindo pelo menos 1.800 pessoas. Era um estudo que o Sindicato já tinha feito. Se combatermos os tanques adicionais e também a questão do preço na alíquota do diesel, se reabirmos esses 28 postos de combustíveis, cada um numa média simples de 15 empregos, vamos criar novamente 420 empregos.

Outro dado preocupante que está no trabalho do SINTRADEPENT - Sindicato dos Empregados nos setores de combustíveis, e relata que nesse mesmo período o número de empregados se reduziu em 20%. É um número preocupante que também deve ser levado em consideração por esta Casa, também pela Secretaria de Fazenda e pelo Governador do Estado.

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Passo a palavra ao Policial Rodoviário Federal, Inspetor Dos Santos.

O SR. DOS SANTOS - Então, nós estamos falando sobre tanques suplementares. O problema, nós acreditamos, consiste simplesmente na criação de um dispositivo. A Resolução nº 601 ou a Resolução nº 25/82, que normatizou o termo “a alteração de característica de veículo”, porque a Resolução nº 601, ela autoriza a instalação de tanque suplementar, mas não diz onde, como

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

e qual é a capacidade desse tanque. E a Resolução nº 25/82, que normatizou o termo “a alteração de característica de veículo”, nem sequer cita o tanque suplementar. Portanto, ela ficou muito vaga.

Agora, temos outro problema que é o seguinte: Na característica do veículo, o expresso no Código Nacional de Trânsito diz que é em veículo de carga e os veículos de carga, diz: cavalo trator e semi-reboque, mas não cita combinações de veículo que tenha denominação específica no Código Nacional de Trânsito, e atualmente no veículo o que mais usam são tanques suplementares, ou seja, que transita nas nossas rodovias.

Então, ter a criação de um dispositivo nessas duas Resoluções ou então a criação de uma lei que altere uma dessas alíneas, determinando qual a capacidade dos tanques e também onde esses tanques devem ser instalados, porque nós estamos vendo diariamente esse tipo de veículo e temos observado: Primeiro, a instalação de tanque de alta capacidade, alguns deles chegando até dois mil litros, atrás da cabine do cavalo trator. E a maioria deles é escamoteada, ou seja, qualquer movimento pode furar o tanque e derramando-se combustível, devido ao calor do motor, pode provocar incêndio, a seguir explosões. E temos alguns tanques instalados entre as longarinas do chassi do veículo, ou seja, qualquer manobra brusca que o veículo faça, esse tanque vem ser amassado ou até mesmo perfurado. O que aumenta em muito a insegurança nas nossas vias. Era só isso.

O SR. DAKARI TESSMANN - Quanto à questão que o Dos Santos colocou aqui foi a que no início eu disse, como está se procedendo a relatora junto ao DENATRAN da Câmara Temática. O parecer dela já está pronto. Ela só vai esperar agora a visita a Roraima. Mas o parecer dela é no sentido de que seja limitada a capacidade do tanque suplementar e seja instruído pelo fabricante.

Por exemplo, a Scania libera lá uma carreta. Essa carreta vai poder ter um tanque suplementar de tantos e a colocação deve ser feita em tal local. Quem vai indicar isso a partir de agora, que será a resolução que eles estão querendo lançar, será o fabricante do caminhão. Ele que vai dizer onde pode ser instalado e a quantidade de litros que aquele caminhão vai poder ter de tanque suplementar de excesso.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Esse parecer dela é uma faca de dois legumes, como diz o outro. Porque, na realidade, é bom porque limita, mas a partir do momento que deixa para o fabricante... Imagina os fabricantes vão concorrer aí ... Eu autorizo um tanque suplementar maior, enquanto que o meu concorrente não autoriza menor, então, eu vou vender mais caminhões. Então, acho que isso não deve realmente ficar para o fabricante.

O SR. LAÉRCIO - Só uma informação.

Hoje, tanto a Scania quanto a Volkswagen na hora em que você vai adquirir o caminhão, eles perguntam que tamanho você quer o tanque. Eles já fazem essa pergunta para você.

O SR. MOISÉS SACHETTI - Creio que a idéia veio pelo estudo em engenharia. Quando falamos em corpo de engenheiro de uma fábrica é muito maior que um engenheiro de uma OIC. Então, a questão é mais técnica do que econômica. Se busca uma questão mais técnica a responsabilizar a fábrica por essa questão mais técnica e não necessariamente vislumbrando o diferencial do combustível.

O SR. JOÃO RICARDO - Bom-dia a todos.

Meu nome é João Ricardo. Eu sou assessor jurídico do SINDIPETRÓLEO.

Gostaria de fazer algumas colocações tanto como advogado quanto como consumidor, que trafega por essas estradas não só do Estado de Mato Grosso.

A primeira colocação é a seguinte: esse parecer que está sendo feito vai dar um caráter de legalidade ao tanque adicional. O que se busca é exatamente eliminar o tanque adicional,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

porque o risco vai continuar a existir. Não interessa se ele vai ser colocado de acordo com as especificações do fabricante. Vai estar mascarando a ilegalidade do que já ocorrer.

A permissão legal da Resolução nº 601/82 foi dada no momento em que havia uma crise de combustível em que os postos fechavam à noite. Era uma maneira de permitir que os caminhões continuassem a trafegar, nos finais de semana e durante à noite. A motivação que levou a essa resolução não existe mais, desde a abertura do mercado não existe mais a motivação. E a própria Resolução em suas considerações iniciais diz - e isso está expresso na Resolução, nos considerandos - que afeta a estabilidade do veículo e também coloca em risco a segurança. E hoje, de 82 para cá, com o advento da Constituição de 88, com o novo Código de Trânsito, nós vamos criar uma incompatibilidade entre a Resolução nº 601/82 e a legislação vigente, ou seja, não adianta vir um novo Parecer dizendo “em determinada especificação técnica, em determinado local, esse tanque vai estar dentro de certas normas”. O risco continua a ocorrer. E nós estamos só falando de caminhões aqui, só falando de caminhões. E os ônibus? Quantas pessoas trafegam em ônibus que tem embaixo de si uma bomba relógio, um tanque de três mil litros de combustível ou de dois mil litros? Isso não é transporte de cargas perigosas? Até onde vai o limite do consumo desse ônibus? O que vai ser consumido naquela viagem? O que ele está transportando, para ser utilizado em outros veículos? Então, é transporte! Não é consumo. Não é tanque adicional com a finalidade de consumo, é tanque adicional com a finalidade de transporte.

Então, essa fiscalização tem que partir do princípio de que deve ser regulamentado como transporte de carga perigosa, assim como é feito com os caminhões tanques. O motorista tem que ter treinamento... E no caso dos ônibus, eu acredito que tem que ser banido... São clandestinos! Os ônibus trafegam como clandestinos. Mas, como hoje existem clandestinos nos caminhões e tudo, a fiscalização deve existir? Em primeiro lugar, ônibus, ônibus! Caminhão é perigoso? Muito perigoso! Só que o cidadão, o consumidor que pega um ônibus, ele acredita que aquele ônibus é seguro, que vai levá-lo até o seu destino! Quando um acidente pode perfurar esse tanque adicional, ele vai não vai causar um pequeno acidente, ele vai causar uma explosão.

Então, o consumidor não sabe disso. Até começar a participar dessas discussões, como consumidor, eu não sabia, assim como todo mundo que trafega nas rodovias não sabe do perigo que corre ao estar andando atrás de um caminhão que tenha tanque adicional, quando ele ultrapassa esse caminhão, quando ele passa ao lado de um ônibus...

Então, a Assembléia Legislativa tem que ver a coisa também do ponto de vista do consumidor, do ponto de vista da segurança. O Sindicato está fazendo a coisa dentro do ponto de vista que é do interesse dele defender. O INMETRO tem que defender dentro do seu ponto de vista. A Assembléia Legislativa tem que defender do ponto de vista do contribuinte e da população. E para a população em primeiro lugar está a segurança, porque é o bem maior, é o bem da vida. Não adianta aumentar a arrecadação do Estado, diminuir a arrecadação do Estado, se o consumidor não está seguro. Está certo. Tem que manter? Tem que manter a arrecadação. Vá buscar outros instrumentos. Mas além disso, tem que ser pensado na segurança. Esse é um ponto que me deixa muito preocupado.

Então, eu quis fazer uso da palavra para falar da questão da segurança que não pode ser deixada de lado, que é uma preocupação nossa; e da questão também da situação em que a Resolução nº 601/82 passou a existir no mundo jurídico. Situação essa que não existe mais. Não existe mais há quinze anos, mas que continua em vigor. E existe projeto de regulamentação dela.

Ora, não é o caso de regulamentar uma coisa que está contra a legislação vigente, é mascarar a vigência dessa resolução. Creio que o DETRAN também concorda com isso, porque se a resolução foi feita em um outro momento, regulamentar de qualquer forma esse tanque adicional daria mostras de legalidade a algo que tem na sua raiz um vício insanável. Uma resolução que não

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

corresponde à legislação em vigor e nem aos princípios constitucionais que dentre eles está a questão da segurança. Muito obrigado.

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Gostaria de agradecer a intervenção do João Ricardo.

E também lembrar que o Deputado Silval Barbosa enviou um expediente ao CONTRAN que diz assim:

“Solicitar especial gentileza de possibilitar esclarecimentos sobre modificações de veículos que recebam em suas estruturas tanque de combustível suplementar, especialmente quanto à interpretação desse Conselho em relação aos Incisos IV e IX do art. 1º da Resolução nº 25, de 21.05.98...”

Exatamente isso que o inspetor Dos Santos abordou aqui, que trata somente do combustível. Até onde chegava a informação para o Deputado, nós conseguimos identificar alguma legalidade na alteração da estrutura do veículo apenas em relação ao combustível. Ou seja, se quer mudar para diesel ou gasolina, ou coisa parecida.

“...Pelo oportuno, solicitamos informações sobre outros dispositivos que ofereçam suporte legal para esse tipo de modificação, mormente aquela que trata do tanque de combustível suplementar.”

Resposta do CONTRAN.

“Reporto-me ao ofício recebido nesta Coordenação, datado em 1º de abril de 2005, objeto do processo em que Vossa Excelência solicita informações acerca do tanque suplementar.

Informo que o assunto está sendo objeto de estudo no âmbito da Câmara Temática de Assuntos Veiculares, devendo-se aguardar a sua regulamentação para poder subsidiar de forma conclusiva os trabalhos desenvolvidos pela assessoria deste gabinete.”

Pois bem, isso aqui nega a existência da Portaria de 82, no nosso entendimento. E só para complementar em relação a essa Portaria nº 601, se não me falha a memória, quem habilita ao proprietário do veículo é o INCRA, para quem não sabe! Podem pasmar! É o INCRA! Por quê? Porque era para pequenos produtores da época não ficarem sem combustível dentro de suas propriedades que eram distantes da cidade. Então, mais um motivo pelo qual essa Portaria não deveria existir. Por entendimento, em conversas com o Parlamentar, a questão aqui é de pura legalidade. Em suma, o tanque suplementar é ilegal. Nós estamos discutindo a ampliação da capacidade e a diminuição da capacidade de um dispositivo ilegal.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - A interpretação do TRF, eu acho que é a mais legítima, quando fala que é respectivo à venda, o transporte para a venda do combustível, não para o abastecimento do veículo.

O SR. VANDERLEI BRAGA ORTÊNCIO MUNHOZ (FORA DO MICROFONE) - Só para complementar, Dr^a Valéria: “...a venda de óleo diesel fora do tanque do veículo...”, não fala de tanque suplementar. Fala que se permite vender fora do tanque...

O SR. JOSÉ LACERDA - Eu acho que a discussão foi produtiva e, nós precisamos partir para a parte operacional. Eu acho que todos externaram aqui a sua opinião... Eu entendo claramente, e a própria Resolução nº 601 é muito clara, que qualquer tanque suplementar vai desestabilizar o veículo em sua aerodinâmica, porque ele é feito com engenharia de precisão e qualquer alteração, sem dúvida nenhuma, vai cometer essa alteração...

Em questão da segurança, por tudo que ouvimos aqui, esse tanque não tem nenhum critério para definir a sua segurança. O acondicionamento de gás, por exemplo, tem um critério de segurança para os seus recipientes; e esse caso do combustível, pelas informações, tem vazamento, tem “n” riscos à sociedade.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

Acredito que precisamos partir para essa questão - e eu vi uma resposta que veio para o Deputado Silval Barbosa totalmente fora do que foi solicitado. Após a regulamentação não interessa mais discutir nada. Já regulamentaram. Interessa-nos discutir antes da regulamentação.

Então, estamos reunidos aqui, todo mundo, para ter uma discussão, antes da regulamentação. Até porque pelo o que ouvi da maioria, todo mundo é contra. Então, mesmo que seja de competência federal esse aspecto, até porque uma resolução não é lei, eu acredito que está na hora de sairmos daqui com uma posição clara de todos os componentes desse grupo de trabalho. Qual vai ser o posicionamento do Estado? Por que tem que ser posição de Estado? Não adianta ser de pessoa, ou do SINDICOM ou de quem quer que seja, ou só da Assembléia Legislativa, ou só do Governo do Estado?

Acho que temos de sair daqui com uma posição de Estado, com a posição do Estado de Mato Grosso envolvendo o setor produtivo, os setores diretamente interessados no assunto também, na questão da segurança entre polícias rodoviária, civil, militar, estrutura fazendária, Corpo de Bombeiros e todo mundo. Que saíamos daqui com uma posição clara. Qual vai ser a proposta nossa, do Estado de Mato Grosso, assinada pela Assembléia Legislativa, pelo Governo do Estado, pelas entidades, pela área de segurança? Qual vai ser a nossa posição para apresentarmos uma proposta legal, porque aqui na minha opinião é de aspecto meramente legal. Essa é a minha opinião, Dr^a Valéria.

Acredito que temos que sair com uma posição muito clara nesse sentido. O Estado deve posicionar-se em relação aos demais Estados da federação, especialmente em relação ao Governo Federal, que é quem tem a competência de definir essa questão, porque a questão da segurança é séria.

A aerodinâmica da engenharia de precisão da construção dos veículos é clara. Então, acredito que precisamos partir exatamente, primeiro, desse aspecto legal.

Quero fazer um apelo a todos que estão aqui, representando cada um a sua entidade, a sua corporação: que nos apresente o mais rápido possível uma proposta legal, uma proposta no aspecto legal, para nós selecionarmos todas elas, todas as proposições e em cima delas tomarmos uma posição, até se for necessário uma ação na Justiça.

O Deputado Silval Barbosa já se colocou à disposição a Assembléia Legislativa para encabeçar esse procedimento, junto com todos, assinado por todos. Provavelmente tem alguns setores que não vão poder assinar essa ação, se for o caso de um procedimento judicial. Mas aqueles que não podem assinar podem contribuir com a informação, com a colaboração jurídica para sairmos daqui com uma decisão nesse sentido. Se for em nome da Assembléia Legislativa, quem tem que assinar é o Procurador-Geral da Assembléia, é ele que tem que assinar esse procedimento, como nós fizemos há poucos dias na questão do DNIT. O Congresso Nacional vetou a liberação dos recursos para o DNIT, existia uma irregularidade. A Assembléia Legislativa ajuizou um mandado de segurança e imediatamente o próprio Congresso fez a revisão da posição e liberou a verba orçamentária de dois mil e cem quilômetros para o Estado. Então, eu acredito que o procedimento...

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Resultado de seis indicações e três ofícios do Deputado Silval Barbosa, tanto para o Presidente da República quanto para o Congresso, assim como para o DNIT.

O SR. JOSÉ LACERDA - Além da ação judicial!

Então, eu acredito que toda essa colaboração que nós recebemos aqui, hoje, vai municiar uma decisão de Estado, tem que ser uma questão de Estado, não é uma questão isolada, para tomarmos uma posição perante o Governo Federal. Eu acho que essa posição tem que ser urgente, porque saiu essa regulamentação e essa regulamentação, eu concordo plenamente com o

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

senhor, é apenas e tão-somente para criar um pano de fundo e mascarar a ilegalidade, porque para mim essa questão é mascarar a ilegalidade. Concordo plenamente com isso.

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Dr. José Lacerda, eu penso, primeiro, tem uma oportunidade ímpar aí que é Roraima agora. Eu acho que até deveria aproveitar essa oportunidade que vai estar essa senhora lá, que tem esse parecer, e efetivarmos dois posicionamentos do Estado de Mato Grosso: um é sairmos daqui com uma carta do Estado de Mato Grosso, para levar nessa oportunidade lá dizendo de todas as questões da segurança e outros itens até a arrecadação, enfim, concorrência, tudo mais; e a outra é esse estudo jurídico sobre qual instrumento jurídico podemos fazer processualmente.

O SR. JOSÉ LACERDA - Acho uma boa idéia essa posição do Estado através de um documento para alguém que for a Roraima fazer a apresentação dessa posição do Estado. Agora, para isso temos pressa. Esse documento não dá para ser confeccionado aqui e agora. Mas a pressa é que todo mundo que puder dar uma colaboração do que acha que deve ser inserido nesse documento, que nos apresente, porque lá será nos dias 1º e 02

A SR^a VALÉRIA PIMENTA - Acho que o TRF, o advogado do SINDIPETRÓLEO também.

O SR. MOISÉS SACHETTI - Devemos aguardar o posicionamento do Coronel Magno lá, do Presidente do DETRAN, dizendo se podemos ir ou não, em virtude dos problemas políticos que estão tendo lá.

O SR. JOSÉ LACERDA - Hoje, é 26, terça-feira. Temos bastante tempo. Porque isso até não é...

(O SR. DAKARI TESSMAN FALA DE SUA BANCADA - INAUDÍVEL)

O SR. JOSÉ LACERDA - Não. Tem que estar pronto o documento. Hoje, terça-feira.. Acho que até amanhã, todas as pessoas poderiam trazer aqui na Assembléia Legislativa.

O SR. DAKARI TESSMANN - Tem que ser bem breve, porque, salvo engano, dia 26 de maio é a apresentação dessa pauta na Câmara Temática.

O SR. JOSÉ LACERDA - Não. Pois é. Mas isso até amanhã. Cada setor apresentaria aqui à Assembléia Legislativa a proposta de cada um, até manhã, ao final da tarde, traria aqui essa posição. E iríamos aqui fazer uma síntese de todas que foram apresentadas. E aí vamos fazer imediatamente... Amanhã é quarta-feira, na quinta-feira, já poderíamos fazer a assinatura, coletar a assinatura desses documentos, na quinta-feira, e já ficar disponível para aquelas pessoas que vão daqui do Estado para Roraima, ou mesmo que não tenha essa reunião de Roraima, que seja encaminhado diretamente para o setor competente em Brasília.

Tem mais uma questão que quero propor também que esse documento fosse assinado conjuntamente e que fosse convidada essa relatora desse documento para comparecer aqui ao Estado para discutir conosco esse relatório. Para que ela venha...

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Essa é uma boa idéia...

O SR. DAKARI TESSMANN - Eu já conversei com ela pessoalmente, e acho que ela não viria...

O SR. JOSÉ LACERDA - Se ela não vir, já é um primeiro passo de recusa, teria que mandar para o chefe hierarquicamente superior a esse Conselho...

O SR. DAKARI TESSMANN (FORA DO MICROFONE) - ...ao DENATRAN, solicitando a presença...

O SR. JOSÉ LACERDA - Então, vamos mandar para o DENATRAN, assinado por todos os setores. Vamos mandar para o DENATRAN, que o DENATRAN compareça aqui e venha também, inclusive, com a presença da Relatora desse Conselho, desse grupo de trabalho.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Mas aí entra a questão da nossa Bancada Federal...

O SR. JOSÉ LACERDA - Sim, mas nós mobilizamos...

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - O Deputado, convocando, ela não pode se recusar a comparecer...

O SR. JOSÉ LACERDA - Mas nós mobilizamos a Bancada Federal, o Governo do Estado, todo mundo...

O SR. DAKARI TESSMANN (FORA DO MICROFONE) - Eu vejo assim, eles podem até não recusar agora, mas como a Câmara Temática deve se reunir no próximo dia 16 ou 26, onde vai estar em pauta essa resolução, é capaz de eles entrarem com a resolução e depois eles vêm nos atender, depois que a resolução já passou...

O SR. JOSÉ LACERDA - Mas nós elaboraremos esse documento que seria a posição e mandaremos para lá. Nesse intervalo, juntamente com isso, já fazemos o convite. Na entrega do documento, já fazemos o convite, já oficializamos o convite, assinado pelo Estado, assinado por todos os setores e pela Assembléia Legislativa.

O Governo Federal... E isso nós tivemos bastante problema, na época da CPI do Combustível, que nós precisávamos da presença da ANP, sempre tínhamos dificuldade com a direção nacional, uma dificuldade imensa com a direção nacional para liberar o pessoal para vir. Quer dizer, nós precisamos parar com isso, nós fazemos parte da Federação. Esses cidadãos que estão representando a Nação em postos estratégicos, têm que entender que nós fazemos parte da Federação. Não é possível mais neste século estarmos permitindo e convivendo com determinadas posições, porque eu sou o Governo Federal, porque eu sou o Governo do Estado ou porque eu sou o Governo Municipal. Não é possível mais! Eu acredito que está na hora de ter uma posição mais clara de Federação!

O SR. MIGUEL ANTÔNIO MENDES - Dr. José Lacerda, eu gostaria só de colocar que a ATC e outras entidades, que representam o transporte rodoviário de cargas, se engajaram numa luta muito grande com relação a um problema até parecido, já que se baseava também numa resolução do DENATRAN, com relação às AETs, que depois de muito tempo em vigor não atendia realmente aos interesses para que ela foi criada.

Numa reunião com o Presidente Lula, no ano passado, uma frente que foi criada de entidades não-governamentais conseguiu se chegar, depois de tanta luta, ao fim dessas alterações em especial de trânsito em relação aos bitrens. Até hoje enfrentamos em vários Estados, cinco ou seis Estados da Federação brasileira, que conseguiram, através de liminares daqueles que foram os prejudicados, daquelas empresas que detinham autonomia para representar lá o DNIT na emissão dessas AETs, estão brigando para que elas voltem, inclusive tivemos a vitória, na semana passada, em relação DER de São Paulo que estava prevista a volta da AET, também cobrando a AET no Estado de São Paulo, e graças ao empenho de novo da frente conseguimos barrar isso daí.

Então, mesmo que consigamos, que creio que de acordo com essa mobilização que está sendo feita aqui, que efetue essas alterações nessa legislação, que são antigas, que já não atendem aos interesses de mais ninguém, assim aqueles que lucram com a emissão dos certificados - desculpa, atingiu a parte aqui, acho que vocês não estão errados, como o transportador também não está errado. Não estamos aqui fazendo nenhuma apologia aos transportadores de fora, porque queremos que o Estado de Mato Grosso incentive cada vez mais a vinda de novos empresários para o Estado, mas foi um meio de defesa que eles acharam na legislação de estar colocando os tanques suplementares e abastecer com o preço mais barato. Foi a maneira deles se defenderem dos altos preços dos combustíveis praticados em nosso Estado.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

Não estamos aqui criticando, mesmo sabendo que possa causar algum problema até de segurança, foi o maneira que eles encontram. Eu acho que as duas coisas têm que ficarem juntas. Ou seja, o fim do tanque suplementar, mas também a redução da carga tributária dos combustíveis. Porque se há uma mudança de legislação vai chover liminar, eles vão querer se defender, o pessoal de outros Estados que se utilizam mais desse tanque suplementar. Eles vão querer se defender porque já tiveram esse benefício anterior, e vão ser cortados agora. E eles vão falar. Poxa, mas é uma maneira que eu tinha de abastecer aqui no meu Estado e poder fazer a safra lá no Estado de Mato Grosso, pagando por um custo bem menor. Então, as duas coisas têm que caminharem juntas: a redução da alíquota de imposto sobre o óleo diesel. Lógico, toda essa organização que estamos fazendo aqui é em prol do fim do tanque suplementar.

O SR. JOSÉ LACERDA - Não. Eu concordo plenamente. São duas coisas que são complementares, sem dúvida nenhuma.

É claro que essa questão do tanque suplementar, do preço do combustível é um fator representativo. Agora, há necessidade de verificarmos também como é que pode ser feito isso com cautela. Aí é que eu entro tanto para o Altino quanto para o Luiz, da SEFAZ, qual é o prazo necessário para vocês concluírem esse estudo dessa questão do preço... Qual seria o prazo, por exemplo, necessário para se concluir esse estudo, para se ter também... Até para que não tenha um atropelo maior perante a própria SEFAZ...

E fazer uma avaliação, também, Sr. Luiz Carlos, no seguinte sentido: Nós precisamos pegar essa questão como uma coisa integrada. Por exemplo, nós vimos que o combustível representa 25% do ICMS e que a soja representa um percentual menor. Mas, veja bem, o consumo de combustível está em relação à produção também. Então, é uma questão integrada. Nós não podemos desintegrar esse procedimento.

Nessa questão da segurança, nós ouvimos aqui do Corpo de Bombeiros, da Polícia Rodoviária Federal, considerações importantíssimas no sentido dessa questão de segurança, na questão do transporte de passageiros. Quer dizer, então, eu acredito que nós precisamos agora ver essa questão de segurança, porque uma vida não tem preço. A outra questão que é um processo integrado. Eu ouvi, por exemplo, até o dia que o nosso Presidente do DETRAN estava conversando com os caminhoneiros, coincidentemente eu estava ali naquele local e fui cumprimentá-lo, quando ele estava conversando com os caminhoneiros e ele colocando exatamente essa questão do risco. E eu tive a oportunidade também, viajando aqui para o Norte, de parar em vários postos de gasolina e perguntar para o próprio condutor do veículo.

Então, eu acho que precisamos ver essa questão integrada como um todo, porque até a Receita do Estado não está, efetivamente, também, só no combustível, vai estar na geração de emprego, que entra o consumo... Quer dizer, essa cadeia tem uma conseqüência.

Nós ouvimos aqui, por exemplo, a questão do arroz, que não está conseguindo entrar no mercado interestadual por causa da questão do custo. Quer dizer, tem aí "n" fatores que precisam ser levados em consideração como a Receita global do Estado.

Então, por isso eu faço essa pergunta, se é possível estabelecer um prazo para a SEFAZ, não como um instrumento de pressão, não quero que veja isso como instrumento de pressão, mas como um instrumento de discussão, se é possível estabelecer um prazo para conclusão desse estudo, mesmo que seja preliminar, até para ir acalmando também a questão dos setores como um todo. E uma ação imediata, eu acho que essa questão do tanque suplementar, e acho que isso é posição de segurança, para mim. Eu acho que é uma ilegalidade o que está sendo praticado hoje, na minha opinião.

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO - Quanto à questão de algum prazo, eu volto a afirmar que, eu, como assessor de gabinete, sou da área jurídica.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

Essa questão está sendo tratada numa equipe da receita, que é a Secretaria Adjunta da Receita Pública. Então, eu aconselho, numa questão dessa, e não posso me arriscar, José Lacerda, a falar em prazo sobre isso, porque trabalhamos com adversidades, quanto à alimentação dessas informações. Não só essas informações que agora o Sindicato trouxe que vai disponibilizar a SEFAZ, já se comprometeram aqui, creio que existem outras informações que devam chegar para nós, como eu disse: a PETROBRÁS já foi solicitada três vezes, não conseguimos. Então, eu aconselho que, se quiserem efetivamente ter uma noção sobre o prazo disso, eu gostaria talvez que vocês oficiassem à equipe da receita. Eu particularmente não posso me arriscar em falar em algum prazo. Então, preferia que não comentasse a questão do prazo.

O SR. JOSÉ LACERDA - Mas eu acho que mesmo você não podendo definir sobre essa questão do prazo, mas pode ser fora da reunião para conversar com o pessoal para não precisar ter que oficializar. Acho que isso aí..

Mas seria interessante, Altino, essa questão da definição da SEFAZ de um prazo desse estudo até para cobrar dos outros setores que precisam passar para vocês a informação também. Ver o que a Assembléia Legislativa pode colaborar cobrando dos demais setores, não uma cobrança no sentido pejorativo, mas no sentido colaborativo para definir esse prazo desse estudo para acalmar também essa questão do setor. Até isso é um argumento muito forte na própria discussão. Com o pessoal que usa esse tanque suplementar vocês não vão precisar usar o tanque suplementar, porque vamos operar com o preço mais ou menos compatível.

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO - Gostaria de afirmar que todo acompanhamento, os assuntos que estão sendo tratados, eu levo ao conhecimento dessa equipe.

E, numa última conversa, antes da reunião passada, quando se chegou à conclusão de que teria que se trazer números, eu, numa certa forma, mandei um *e-mail* ao Secretário Adjunto solicitando isso com uma certa urgência e tudo mais. Eu tive conhecimento do retorno que ele deu a sua equipe de que se envidassem todos os esforços de o quanto antes. Por isso estou dizendo ao senhor que de uma certa forma a SEFAZ tem conhecimento dessa situação, da gravidade disso. E ao passo que as conversas, as discussões estão encaminhando e avançando aqui, mais se precisa desses números. Então, não é desconhecimento.

Eu só falo em questão concreta de prazo. Eu vou levar ao conhecimento dele e vou procurar saber se tem condição de falar, dar uma estimativa à Câmara Temática.

O SR. MOISÉS SACHETTI - Só um adendo: eu agora estava ali fora falando com o Presidente da AND - Associação Nacional dos DETRANs, e o assunto tanque suplementar nós devemos tratar numa reunião possivelmente na segunda semana do mês de maio, com o Presidente do CONTRAN. Então, esse documento vai subsidiar ainda mais a nossa posição, por isso que nós temos que ter esse documento pronto o quanto antes.

O SR. JOSÉ LACERDA - Eu acho que a reunião foi extremamente produtiva, quero pedir para todos que apresentem essa proposta até amanhã e que tragam à Assembléia Legislativa ou que entreguem direto no gabinete da Presidência, ou por *e-mail* também, para que possamos, amanhã mesmo, já estar formatando esse documento. Na quinta-feira vemos se é possível já subscrever esse documento por todos.

Eu faço uma consulta ao Sr. Moisés Sachetti, se seria possível o senhor conseguir com o Governador que ele também subscreva um documento nesse sentido, juntamente com a Assembléia Legislativa; se o senhor faz essa consulta para ver se é possível conseguirmos um documento nesse sentido, até para reforçar essa posição do Estado. Nós reconhecemos a sua representatividade, sem dúvida nenhuma, mas o Governador sempre vai ser o Chefe do Poder do Estado, e isso pesa muito em apoio e solidariedade a essa questão, juntamente com a Assembléia Legislativa e todos os setores que vão subscrever o documento.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

O SR. MOISÉS SACHETTI - Sem dúvida. Eu tenho, praticamente, a certeza de que ele vai referendar esse documento, visto que ele foi um dos primeiros a me cobrar essa situação em nível nacional, e um posicionamento mais firme do Estado.

O SR. JOSÉ LACERDA - Então, cada um sai daqui com a sua responsabilidade de nos entregar esse documento.

Gostaria de perguntar para vocês qual a próxima reunião, além da subscrição desse documento. Aqui todo mundo já deixou o telefone, *e-mail*, e estando pronto, nós vamos ligar e pedir para que todos venham assinar esse documento, que precisa ser entregue.

E esse documento vai ser tirado das informações de todos. Não pretendemos fazer um documento longo, mas o mais objetivo possível. E que cada um entregue o seu documento assinado, que cada um faça isso: a sua opinião daquilo que ele representa, do poder que ele representa, ou da instituição, ou do setor que ele representa... Que nos traga isso até amanhã, à tarde. E vamos tirar...

O SR. EDSON SERROU BARBOSA - Gostaria de perguntar ao Secretário de Fazenda para marcar a data...

O SR. JOSÉ LACERDA - Gostaria que deixasse uma cópia desse documento para a Assembléia Legislativa também.

(O SR. EDSON SERROU BARBOSA FALA DE SUA BANCADA - INAUDÍVEL.)

O SR. JOSÉ LACERDA - Altino, você já pode definir essa próxima data para sairmos daqui com uma coisa que...

O SR. ALTINO REIS - Não vejo tanta dificuldade também nesses números que acompanham o segmento do petróleo bem estruturado. O que pode atrasar alguma coisa são os dados federais. Os outros, temos condições um pouco mais rápido possível de estar fornecendo. Deixaria a sugestão de quinze dias. Não sei... Por aí... Vai depender de todo mundo também.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Não. Só quero complementá-la.

São dois fatores complementares, mas não excludentes. O problema da tributação no combustível e o problema do tanque. Como o problema do tanque é de hoje, poderíamos já, entre, hoje e amanhã - as entidades passariam *e-mails* -, fazer uma reunião para assinar essa carta. E a questão do combustível, da tributação seria para uma segunda etapa, porque estamos com um tempo corrido. Poderia ser para daqui a quinze dias, vinte dias.

O SR. JOSÉ LACERDA - Alguém tem mais alguma colocação?

Queremos agradecer a presença de todos em nome da Assembléia Legislativa, do Presidente Silval Barbosa.

Ficou decidido democraticamente que até amanhã à tarde todos tragam os documentos, as propostas. E eu quero fazer um adendo a essa proposta, quanto ao aspecto legal. Eu gostaria que todos dessem a sua opinião legal sobre esse assunto. Outra questão é a econômica, dentro de uma engenharia financeira para o Estado, se possível, e também de uma engenharia social em relação à geração de emprego e tudo que envolvesse essa questão social também. Esse documento pode ser um só, isolado, como vocês acharem melhor. Isso até amanhã, no final da tarde.

E, na quinta-feira, eu gostaria que esse documento fosse aprovado por todos sobre a questão do tanque suplementar.

Então, eu gostaria de convidá-los novamente para estar nesta mesma sala e eu gostaria de saber qual o melhor horário para todos? Para não atrapalhar o expediente, qual o melhor horário?

O SR. LUIZ ROBERTO GOMES CAMILO - Somente uma colocação.

O Sr. Zaluir fez sua colocação sob dois aspectos: um de urgência, emergencial, que é a questão de coibir essa utilização e o aspecto econômico.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA PARA DISCUTIR A UTILIZAÇÃO DO
TANQUE SUPLEMENTAR, REALIZADA EM 26 DE ABRIL DE 2005, ÀS 08:00 HORAS.

Eu só gostaria de saber - eu tive essa percepção -, gostaria que alguém opinasse a respeito, desse a sua colocação, Sr. Lacerda, nessa questão do cunho econômico, talvez não adentrássemos nesse aspecto, porque vai demandar um tempo maior, se isso não confundiria. Porque a questão para se levar agora na Câmara é a questão de coibir. Eu gostaria de saber justamente para verificar se isso não ficou contraditório dentro da colocação do Sr. Zaluir.

O SR. JOSÉ LACERDA - Não! Pelo seguinte, veja bem!

Até o quadro demonstrativo, para o Poder Central, é importante que a gente mostre também, além dos riscos, na questão da segurança, que isso tem trazido para o Estado um grande prejuízo social de desemprego, de evasão de Receita, de segurança. Mas, isso seria apenas com...

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Com referência ao tanque, não no geral...

O SR. JOSÉ LACERDA - Não seria ainda a questão do ICMS. Isso é vocês que vão concluir o estudo.

Sem discutir alíquota, sem discutir nada. Sem entrar nesse.. Segurança, questão ambiental...

Então, estão de acordo para quinta-feira para virem aprovar esse documento. E qual o horário? Já saímos decidido um horário.

O SR. LUIZ CARLOS CAMPOS - Às 15:00 horas.

O SR. JOSÉ LACERDA- Mas tem gente que vem de fora, de Rondonópolis, de outra região, qual o melhor horário?

(PARTICIPANTES FALAM SIMULTANEAMENTE.)

O SR. JOSÉ LACERDA - Às 15:00 horas.

Definido às 15:00 horas para assinar esse documento. Tem tempo porque vamos assinar o documento até o final da tarde. E todos nós, como bom brasileiro, às vezes deixamos para entregar às 17:00 horas. Quinta-feira, às 15:00 horas, para elaborar o documento.

O SR. ZALUIR PEDRO ASSAD - Mandem para nós esse documento, porque senão vamos ficar atrelado e fica difícil. Vocês pegaram o *e-mail*. Não precisa nem trazer pessoalmente, podem passar por *e-mail* até amanhã à tarde, para virmos na quinta-feira só para trabalhar.

O SR. JOSÉ LACERDA - Passem por *e-mail*, amanhã, e nos tragam quinta-feira o documento assinado, até para ficar registrada a proposta de cada entidade e de cada representação.

Agradeço a todos, em nome do Deputado Silval Barbosa, da Assembléia Legislativa. Muito obrigado por terem vindo. Tenham um bom-dia e que Deus os acompanhe.

Equipe Técnica:

- Taquigrafia:

- Aedil Lima Gonçalves;

- Tânia Maria Pita Rocha;

- Revisão:

- Ila de Castilho Varjão;

- Laura Yumi Miyakawa;

- Nilzalina Couto Marques.