



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

11/08/2022 - 20ª - Comissão de Assuntos Econômicos

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT. Fala da Presidência.) - Declaro aberta a 20ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura, que se realiza nesta data, 11 de agosto de 2022.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater o grave problema gerado pela venda direta de pneus novos feita pelos fabricantes aos transportadores, em atenção aos Requerimentos 33 e 37, de 2022, CAE, de autoria da Senadora Margareth, minha autoria.

Os convidados a participarem de forma presencial e remota são os seguintes: Sr. Klaus Curt Müller, Presidente Executivo da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos; Sr. Alexandre Pascoli Moreira, Presidente em exercício da Associação Brasileira de Reforma de Pneus; Sr. Luiz Henrique de Oliveira Santos, advogado e Assessor Jurídico da ABR (Associação Brasileira de Reforma de Pneus); Sr. Dirceu Delamuta, Presidente da Abrapneus (Associação Brasileira dos Revendedores de Pneus); Sr. João Batista Filho, Subsecretário de Fiscalização da Receita Federal; Sr. Vinícius José Simioni Silva, Secretário Adjunto de Receita do Estado do Mato Grosso; Sr. Estevão Ramalho de Oliveira; Auditor Fiscal da Receita Federal; Sr. Marcelo Miranda Chevalier, Auditor Fiscal da Receita Federal; Sr. Gustavo de Oliveira Barbosa, Secretário de Fazenda do Estado de Minas Gerais; Sr. Ranieri Palmeira Leitão, Coordenador Nacional da Câmara Brasileira de Peças e Acessórios; Sr. Paulo Sérgio Paschoal, Vice-Presidente da Abrapneus;

Aberta a sessão.

Bom dia a todos.

De início saúdo o Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos, Senador Otto Alencar, que hoje passou para mim a Presidência, colegas da Casa, servidores, bem como representantes das associações, indústrias de pneus, revendas e demais presentes.

Não há dúvida de que o setor de transporte é um segmento vital para a logística e a economia do nosso país, por isso tenho focado esforços em atender as demandas do setor na busca de melhoria para todos.

O objetivo desta audiência pública é debater o problema gerado pela venda direta de pneus novos feita pelos fabricantes aos transportadores, conforme exposto em ofícios encaminhados pela Associação Brasileira dos Revendedores de Pneus (Abrapneus) e a Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus (ABR).

Tal problema vem sendo reiteradamente objeto de reclamações e pleitos do empresariado, pelo qual apresentei requerimento para realização desta audiência pública, visando a oportunizar aos interessados, apresentar manifestações, fomentar a discussão e juntos, poder público e iniciativa privada, identificar, reconhecer e encontrar uma solução.

Para uma reflexão mais apurada, esses fatos relatados podem estar resultando em sonegação de impostos federais e estaduais, além de gerarem severos prejuízos para o setor pneumático em geral, onde empresas de revendas de pneus tiveram um recorde de fechamento com o encerramento das suas operações.

A possível venda de pneus adquiridos acima do necessário, sem emissão de nota fiscal, pode estar gerando enriquecimento sem causa, a possibilidade de fretes reduzidos e a formação de caixa dois, conforme mencionado nos ofícios. Outro ponto

que merece destaque refere-se às condutas anticompetitivas materializadas pela prática chamada de venda casada, que no mercado das indústrias fabricantes de pneus tem ocorrido com a vinculação da venda de pneus novos.

Sabemos que o livre comércio é importante e devemos apoiar, mas o livre comércio deve ser isonômico e não oferecer vantagem a um em detrimento de outro, sob pena de fomentarmos a competitividade desleal.

Acredito que esta audiência pública será muito proveitosa e esclarecedora sobre essas queixas do setor, além de nos dar uma oportunidade de mapear o problema e buscar soluções práticas para que a indústria de pneus continue a produzir e movimentar a economia do nosso país.

Vamos abrir agora para o debate e passar a palavra para o senhor... Esta sessão será de forma híbrida, tanto *online* como... Oi, Senador Portinho. Bom-dia.

Vou passar a palavra para o Sr. Dirceu Delamuta, Presidente da Abrapneus (Associação Brasileira dos Revendedores de Pneus).

O SR. DIRCEU DELAMUTA (Para expor.) - Senadora Margareth, bom dia. A todos presentes aqui e aos presentes também de forma virtual, bom dia. Eu vou, em algumas palavras, dizer o que pensa a nossa associação, a Abrapneus, associação de revendas oficiais credenciadas pelas indústrias de pneus, com empresas tradicionais e algumas com mais de 80 anos de atividade e com mais de 4 mil pontos de serviços e vendas pelo Brasil.

A função da revenda é orientar e aplicar os produtos a serem adquiridos, de forma correta, dentre os milhares de medidas e especificações existentes, com profissionais treinados pelas respectivas fábricas e oferecendo serviços para maior durabilidade dos pneus e segurança para os usuários. Para os clientes caminhoneiros e pequenas frotas, mantemos diversas lojas de *truck center*, onde mantemos um estoque completo para imediato atendimento e um vasto serviço no que se refere ao chamado *undercar*.

Venda direta de fabricantes a frotistas. A revenda tradicionalmente atende às frotas, oferecendo toda a gama de produtos, evitando, assim, onerosos custos de estoques para os transportadores - possível isso pela grande capilarização de revendas pelo Brasil afora. Fato também que as indústrias sempre venderam, porém somente para algumas chamadas megafrotas.

A revenda, por seu DNA, não tem receio de concorrência, pelo contrário, estimula-nos, desde que seja feita de forma correta e com igualdade de condições.

Quando do advento do ICMS-ST, houve uma generalização de vendas diretas às frotas pequenas e médias inclusive, pois, com a não cobrança do ST à revenda, ficamos praticamente alijados desse segmento, pois, com a diferença de preço na ordem de 6%, no nosso negócio operamos com margem muito estreita e não foi possível enfrentar tal concorrência. Alertamos também que esta prática está se alastrando para outros segmentos.

Entendemos que o ST trouxe um enorme conforto arrecadatório e diminuição de sonegação para os estados. Também entendemos que não houve uma atenção para a melhoria ao longo do tempo para evitar que chegássemos a esse ponto. Em consequência disso, algumas empresas de transporte aproveitaram para exercer o negócio de comercializar produtos forma irregular. Primeiro, fazendo pagamentos de frete para caminhoneiros autônomos com pneus, sem a respectiva nota de renda. Segundo, comprando pneus muito acima de sua capacidade de consumo, gerando falso custo e reduzindo sua lucratividade e, por consequência, reduzindo alguns impostos federais. Sabemos a dificuldade de fiscalizar, pois são usados muitos subterfúgios para driblar a fiscalização.

As companhias de pneus, por sua vez, fecham os olhos para tal problema, fornecendo esses pneus em excesso, sendo assim coniventes com tais atividades e lavando as mãos, pois estariam amparadas pela legislação. Não foi por falta de aviso e solicitações de nossa parte, a Abrapneus, para pelo menos tentar encontrar uma solução, e infelizmente não tivemos nenhum apoio.

Se essas transportadoras quiserem entrar no ramo do comércio, serão bem-vindas, desde que se organizem, façam os registros nos órgãos competentes, com objeto social e o Cnae, que seria a Classificação Nacional de Atividades Econômicas, coerentes com a atividade e recolhimento de todos os impostos inerentes ao negócio.

Não queremos, de forma alguma, prejudicar as transportadoras que agem corretamente, observando suas obrigações tributárias inerentes às suas atividades. Tais empresas, inclusive, vêm reclamando da concorrência desleal por parte dessas transportadoras que fazem uma miscelânea de ganhos com essas atividades, usando-as como redutor no frete de forma desleal.

Em suma, o que nós queremos? Queremos apenas justiça de isonomia no tratamento fiscal, porque, da ordem que vai, realmente, fechamos já cem lojas nos últimos anos, recentemente, e, pelo andar da carruagem, serão fechadas mais lojas, e mais desempregos serão gerados.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada, Dirceu.

Passo a palavra para Alexandre Pascoli Moreira, Presidente em exercício da ABR (Associação Brasileira da Reforma de Pneus).

O SR. ALEXANDRE PASCOLI MOREIRA (Para expor.) - Bom dia!

Bom dia, Senadora Margareth!

Bom dia a todos os presentes!

Agradeço, Senadora, o convite. Agradeço a oportunidade de expor realmente um fato que vem incomodando muito o setor de revenda de pneus e de reforma de pneus.

Eu gostaria, primeiro, de me identificar. Eu sou empresário no ramo de reforma de pneus.

Nos últimos anos, a reforma de pneus e a revenda de pneus vêm tendo uma mistura muito grande nos seus pontos de venda. Então, em grande parte, a rede de reforma revende pneus, e a rede de revenda também entrou no segmento de reforma.

Sou Presidente em exercício da ABR (Associação Brasileira da Reforma de Pneus). Nós temos mais de 1,3 mil empresas reformadoras no Brasil. Então, é uma gama muito grande. Nós temos um modal rodoviário extremamente importante e significativo em toda a distribuição de mercadorias no Brasil. Então, o nosso segmento se faz presente nas mais diversas regiões deste país.

Como as informações... Como é que a gente coletou informações para chegar a algumas conclusões? Os associados nos ligam constantemente, relatando as distorções que eles entendem no mercado. Eu, como empresário, converso com transportadores diariamente; é a minha rotina. Converso com frotistas médios, grandes, pequenos. Converso com caminhoneiros autônomos. Converso com toda a gama de vendedores que atendem esse mercado. Então, tenho tranquilidade e certeza de que o que eu vou expor é comum no meio do pneu, é comum, é uma discussão diária em todas as vendas, em todos os pontos, em todos os transportadores deste país.

É fato o que nós viemos aqui relatar: possível estruturação de negócio atípico e atividade de transportadoras, frotistas e fabricantes de implementos rodoviários com a prática mercantil, com o objetivo de atuar na venda, locação, arrendamento, comodato de pneumáticos novos, na classificação NCM 4011.20 e suas subclasses, sem o devido recolhimento do ICMS-Substituição Tributária e com ou sem emissão de documentos fiscais de bens adquiridos e declarados pelas transportadoras, frotistas e fabricantes de implementos rodoviários como de uso, consumo ou insumo agregado ao produto final de sua atividade fim.

Explicando: o transportador... Nós, vendas, compramos o pneu da indústria e pagamos a substituição tributária do ICMS, na qual já vem embutida uma presunção de lucro; e essa presunção é muito superior à realidade do lucro alcançado efetivamente na operação. Então, a gente sai de um ICMS-ST bastante alto. O transportador compra esse pneu para uso e consumo, e não cabe à indústria nem a ele pagar o ICMS-ST, tudo dentro da legalidade. Então, esse transportador, por lei, se habilita e compra "x" pneus para a sua frota. Nós entendemos que, numa conta singela, cada placa de um transportador consome, em média, meio pneu por mês. Então, se a gente identificar um transportador, quantas placas ele tem registrada, nós conseguiremos identificar qual a necessidade de consumo de pneu daquele transportador.

Aí aquele transportador compra uma quantidade muito superior de pneus do que a realmente necessária à sua frota. Esse excedente de pneus ele vai colocar no mercado. Se ele colocasse no mercado, recolhendo essa diferença de ST que não foi recolhida originalmente, provavelmente ele estaria dentro da regulação e estaria competindo em igualdade de condição com as vendas. A hora que começa a gerar um escambo daquele pneu excedente... Ele troca aquele pneu por frete, então ele contrata um terceiro e paga aquele terceiro com o pneu que ele comprou para uso e consumo, não gerando nenhuma movimentação fiscal. Em outros casos, o transportador faz uma simulação de uso, ele usa o pneu lá uma semana, um mês, transforma aquele pneu novo num pneu praticamente novo e vende aquele pneu como sendo um pneu usado, supondo que aí ele não precisa recolher nenhum imposto adicional. Então, esse modelo vem gerando distorções enormes. E a gente vê transportadores menores, a gente vê frotistas autônomos, a gente vê vendas menores comprando esses pneus com preços muito abaixo, às vezes, do que o nosso próprio custo de compra com a ST. Isso gera esse escambo, esse mercado informal muitas vezes, em que o Erário com certeza não está recolhendo os impostos adequados, muitas vezes até impostos de frete que o transportador menor deveria estar recolhendo. Ele recebeu em pneu, ele não declara, não houve movimentação de dinheiro, não houve movimentação de espécie, e aí houve uma sonegação nesse momento, no nosso entendimento.

Outra situação que a gente vê são frotas... Cada tipo de frota, cada tipo de veículo tem um pneu adequado a ela. Se é uma frota rodoviária, ele vai comprar um pneu adequado para trajetos de asfalto, longa distância; se é uma frota que trabalha em piso acidentado, em piso misto, ele tem um pneu específico para aquela situação; se é uma frota urbana, ele vai comprar um pneu de baixa velocidade, de altíssima resistência. Então, cada tipo de veículo, cada tipo de frota tem

um produto. É normal a gente ver frotas de uso, por exemplo, rodoviário de longa distância, e o cara dessa frota vai e adquire mil pneus de uso urbano, que naquela frota não tem nenhuma aplicação, ou seja, ele está comprando com o único objetivo de fazer comércio com aquele produto. E aí ele compra como uso e consumo, não tem a substituição tributária recolhida, e aquele pneu vai chegar a empresas que usam efetivamente aquele produto. Então, essas distorções a gente tem sentido com frequência.

Uma sugestão nossa, então aí já entrei na consequência... A consequência é essa possível caracterização de evasão fiscal de tributos federais, estaduais e, possivelmente, municipais também, em que não se gera o serviço que tem seu imposto municipal.

A comprovação que a gente imagina seria esse cruzamento, em qual a quantidade de frota... Com certeza, os órgãos federais têm muita facilidade de identificar quantas placas aquela frota tem registradas no Detran, e aí teria uma mensuração de qual a necessidade real de aquela frota comprar pneus, por mais simples que seja essa conta, e identificar quantos pneus, via o NCM 4011.20... A Sefaz pode informar essa relação.

Então, você vai ter a possível necessidade daquela frota e o volume de pneus movimentados em um certo período. Se essa relação não bater, como é que aquela frota desovou aqueles pneus? Ela tem os recolhimentos de impostos adequados? Ela tem o documento fiscal adequado, mostrando para onde aqueles pneus foram? E o recolhimento adequado de imposto, porque, quando o pneu se destina à venda, ele tem que ter o ST recolhido. Essa é a maior dificuldade que a gente encontra no mercado.

Outro fato que se mostra bastante interessante nesse mercado... Durante a pandemia, 2020, 2021, nós tivemos uma grande falta de pneu no mercado. Quando praticamente parou a importação, devido às dificuldades de movimentação de navios internacionais, parada de produção na China, por exemplo, elevado custo de frete, o dólar muito alto, o pneu importado desapareceu do mercado, e a produção dos fabricantes nacionais não supria a demanda de mercado porque o setor de transporte não foi afetado pela pandemia. Todos nós continuamos recebendo e consumindo mercadorias nas mais diversas situações. Então, o setor de transporte teve uma pequena queda ali, março e abril, mais pelo susto em 2020, mas retornou rapidamente à sua atividade, em níveis até superiores ao período anterior à pandemia.

E, durante um grande momento, como as fábricas tinham total condição de vender suas produções com facilidade, porque a demanda era até superior à oferta das fábricas nacionais, esse mercado desapareceu, porque o pneu chegava com facilidade nas revendas e da revenda para os transportadores, e nós temos certeza de que o preço que a revenda paga é até superior ao preço que o transportador paga. Então, para a indústria, naquele momento, foi financeiramente viável diminuir a oferta de pneu ao transportador e colocar através da sua rede de revenda, porque, teoricamente, é a lógica. Eu tenho uma revenda estruturada, com endereço físico, toda a estruturação, funcionários, equipamentos, máquinas, veículos para a distribuição desses pneus, então...

Naquele momento, durante um ano, um ano e pouco, essa movimentação foi extremamente limitada, e a gente percebeu que o mercado até voltou a uma certa regulação próxima do normal. O consumo começa a cair, o importado começa a voltar com força agora, e essa prática começa a voltar com uma grande força. A gente já percebe que nos últimos meses já mudou, e essa distorção vem acontecendo com muita intensidade no mercado.

Então, eu já coloquei o fato, a consequência e uma sugestão de como apurar essas distorções.

Eu gostaria de comentar também que, principalmente durante esse período da pandemia em que eu falei que a demanda foi até maior que a oferta, a gente percebia muitas indústrias colocando obrigações, tentando forçar, tirar liberdade de escolha do consumidor exigindo compras casadas. Está faltando mercadoria; para que você compre isso, eu preciso daquela condição, preciso que você compre outros produtos agregados ou você compre outros serviços de reforma agregados. Então, começou a ser tolhida a liberdade de escolha do cliente.

Acho extremamente saudável que as indústrias, ao produzirem pneu e reforma simultaneamente, criem vantagens competitivas, técnicas que baixem o custo efetivo do transporte. No transporte a gente chama de CPK, custo por quilômetro. Então, o transportador tem que estar o tempo todo atento em que custo ele está produzindo ao rodar seu veículo. Então, toda vez que a gente coloca que, por questões técnicas e econômicas, é interessante aquele transportador comprar um pneu de uma marca e seguir a reforma naquela marca, isso é bastante saudável e adequado, mas, quando a gente começa a colocar imposições - para ter isso, você tem que ter aquilo -, eu acho que a gente sai da liberdade de escolha, que é um preceito do comércio.

Outra preocupação do nosso setor é o transportador adquirir diretamente a matéria-prima de recapagem da indústria e usar a rede de recapagem apenas como uma prestadora de serviços. Nós, como prestadores de serviço de reforma de pneus, compramos a matéria-prima, que representa hoje mais de 50% do nosso custo direto, agregamos um serviço, transportamos

o pneu do transportador até a nossa unidade reformadora, devolvemos para esse cliente ou recebemos o veículo dele em nosso pátio de serviço, prestamos todo o serviço e colocamos aquele veículo para rodar novamente.

A nossa tributação é via ISS. Então, todo o meu valor de venda é tributado em ISS. A matéria-prima que eu compro, eu compro com o ICMS. Eu não tenho nenhum benefício daquele ICMS e pago o ISS sobre todo aquele valor de matéria-prima embutido. Então, se houver a venda da matéria-prima diretamente para o transportador, nós estamos gerando uma concorrência desleal e evitando o recolhimento do ISS municipal, que, tenho certeza, é bastante significativo para todos os municípios.

Nós, como recapadores, não temos a possibilidade de fazer como concessionárias, por exemplo, que compram a peça, revendem a peça e cobram o serviço separadamente. Nós temos, por legislação específica, a obrigação de cobrar tudo como serviço, 100% do nosso faturamento de recapagem é serviço. Então, nós estamos tributando o ISS sobre toda a matéria-prima embutida na nossa prestação de serviço. Então, coloco um alerta de que fazer essa venda de matéria-prima diretamente ao transportador seria uma concorrência desleal também, porque teria uma quebra do ICMS nessa operação.

Era tudo que eu tinha para relatar. Agradeço mais uma vez a oportunidade. Nós já fizemos, só aqui complementando, em 2020, em conjunto, a ABR com a BRA Pneus e outras associações, uma carta e relatamos esse fato para todas as secretarias de fazenda e planejamento, estaduais e federal.

Solicitamos audiência, alguns estados nos ouviram, todos se colocavam surpresos, sim, com o volume de carga tributária que estava escorrendo, que não estava chegando ao Erário, e a gente não conseguiu ver fatos, ações efetivas nisso. Então, essa é a nossa esperança aqui, via Senado, via Senadora Margareth Buzetti.

A gente agradece muito e realmente espera ações efetivas para que esse mercado volte a uma situação de igualdade, para que a gente consiga comprar o pneu e vender toda a cadeia de fornecimento em igualdade de condição tributária.

Muito obrigado a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada, Alexandre, pela exposição.

Mas me surgiu aqui um alerta: como vender para a transportadora se ela não tem Cnae de indústria? Entendeu? Eu não entendo por que se vende para uma transportadora se ela não tem Cnae de indústria.

O Sr. Vinícius José Simioni já está *online*? Ah! Você... Espere aí. Então, não é.

O Subsecretário da Receita Federal já está *online*? (Pausa.)

Não? O.k.

Passo a palavra para o Subsecretário de Fiscalização Federal do Brasil - não é o Julio Cesar, não é? É o outro que vem, é o João Batista -, João Batista Barros Filho.

O SR. JOÃO BATISTA BARROS DA SILVA FILHO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Presidente, bom dia.

Vocês me veem e escutam? (Pausa.)

Bom, a Receita Federal, em primeiro lugar, agradece o convite para participar e poder vislumbrar algum tipo de caminho para a solução desse problema.

De fato, sobre toda a documentação adicional que tenha sido gerada nesse contato das associações com esta Comissão, eu peço a V. Exa. que ela seja encaminhada aqui à Receita Federal para que nós possamos fazer a análise de risco dessa questão, possamos ver como ela se conforma dentro das prioridades mesmo da Receita Federal, dada a limitação de orçamento, a limitação de pessoas, e como a gente pode fazer algum tipo de ação, sobretudo ações que são integradas com as secretarias de fazenda, que, em princípio, são as destinatárias mais imediatas desse tipo de ação, porque, de fato, o principal ingrediente, o principal elemento afetado é o ICMS, como bem tem sido colocado aí pelas associações.

Então, a Receita Federal, em geral, faz ações integradas com as secretarias de fazenda e não só ações do ponto de vista da fiscalização, mas também há possivelmente aí elementos com relação à regulação de mercado - que extrapola, portanto, a própria competência da Receita Federal e mesmo de muitas secretarias de fazenda - e também à questão de regulação do sistema tributário em conjunto, aquilo que normalmente a gente faz no âmbito do Confaz, por exemplo, que são elementos que vão regular o mercado do ponto de vista tributário. Mas a regulação, do ponto de vista econômico, certamente tem um viés que está além daquilo que existe no âmbito da própria Receita Federal. E aí, de fato, tanto o Poder Executivo quanto o Poder Legislativo têm papéis nesse contexto.

Eu coloco aqui a Receita Federal com a atenção necessária a essa questão e coloco a Receita Federal disponível para receber também em audiência as associações e as instituições que aqui se apresentaram para ouvi-las.

A partir daí, quando a gente ouve e a gente recebe essa documentação, e, a partir dessa análise e, sobretudo, se há também uma disposição das secretarias de fazenda para algum tipo de ação, algum tipo de análise, desde ações de modificação da legislação, de modificação dos aspectos mesmo da legislação tributária conjunta do nosso sistema tributário, também pode haver algum tipo de ação do ponto de vista de fiscalização da própria Receita Federal. Mas esses são passos, e é preciso primeiro a análise dessa documentação, do impacto, e as associações aqui presentes, as instituições têm trazido alguns elementos. Com esses elementos, nós poderemos pensar e desenhar qualquer coisa.

Neste momento, eu digo a V. Exa. que coloco a Receita Federal à disposição para que possamos aprofundar esses elementos, receber, inclusive, em audiência essas instituições, e que possamos, a partir disso, pensar em conjunto com as secretarias de fazenda que tipo de tratamento se dá a esse risco importante para a atividade econômica do país neste momento.

É isso que a Receita tem a se manifestar neste momento a V. Exa., a esta Comissão e aos presentes.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada, Sr. João Batista. Se o senhor nos acompanhar *online*, no final eu acho que vai ter algumas perguntas. Mas, de maneira nenhuma, esta audiência pública tem como objetivo prejudicar o transporte. É o contrário: é para proteger o bom transportador para que, por essas atitudes de alguns, não surjam algumas legislações diferentes que vão prejudicar todo o transporte, principalmente quem age na legalidade.

Vou passar a palavra ao Sr. Vinícius José Simioni da Silva, Secretário Adjunto da Receita Federal do Estado de Mato Grosso.

Bom dia, Vinícius.

O SR. VINÍCIUS JOSÉ SIMIONI DA SILVA (Para expor.) - Bom dia, Senadora Margareth Buzetti.

Em nome do Secretário de Fazenda Fábio Pimenta, que não pôde estar presente em virtude de uma missão do Cira, ele agradece o convite e enaltece a iniciativa desse fórum. Em seu nome cumprimento os demais Senadores aqui presentes, representantes de entidades e demais participantes.

Primeiramente, Senadora, eu gostaria de enaltecer a iniciativa. Realmente é um ambiente... A senhora provocou a criação de um ambiente de conformidade. A gente está discutindo até agora o que foi falado, que foi trazer as operações para a conformidade, o quanto as empresas, o quanto as instituições estão preocupadas em trabalhar regularmente. E a gente tem essa noção concreta do que a senhora falou, de que os desvios, os casos de erros, os casos de evasão são pontuais. Inclusive, nós temos dados já dessas operações, os quais eu vou apresentar aqui na minha fala. Então, essa ideia de trazer para a conformidade e construir conjuntamente soluções que levem à conformidade é muito profícua, e eu acredito que a gente tenha, a gente possa e deva aproveitar esse fórum para continuar esse alinhamento em grupos específicos. A gente pode discutir depois o formato. A gente está inteiramente à disposição para trabalhar nesse sentido, está bem?

Se puder colocar minha apresentação... *(Pausa.)*

Bom, atendendo ao convite da Senadora, nós fizemos uma análise das operações de venda direta - obrigado - de pneus feitas pelos fabricantes aos transportadores. Nós focamos no ICMS, que é o nosso tributo mais forte, de competência dos estados, especificamente no caso de Mato Grosso, que é o estado que eu represento.

Aqui é uma agenda. Eu vou fazer uma contextualização do sistema de tributação, tanto no consumo quanto na revenda. Vou trazer informações sobre o volume de operações realizadas no Estado de Mato Grosso pelos diversos entes e as ações já realizadas sobre a matéria.

O modelo de tributação, a forma de tributação mais evidente é a entrada interestadual para revenda, em que a operação é sujeita à substituição tributária, com uma margem de valor agregado de 62,27% para os contribuintes que optam pelo encerramento da substituição tributária ou 78,79% para os não optantes. Um esclarecimento: essa margem é calculada a partir da diferença entre custo e revenda; revenda considerando até a ponta, até o destinatário final da operação. Então, é feito esse acompanhamento rotineiro pela equipe para que esse percentual seja o mais preciso possível. A gente não pode nem arrecadar a mais, nem a menos na substituição, sob pena de ter que restituir o imposto no caso da cobrança maior. No Estado de Mato Grosso, nós autorizamos um benefício de crédito outorgado para a revenda que culmina com a carga ajustada para o contribuinte revendedor.

Outro modelo de operação sobre pneus é a aquisição para contribuintes quando se destina ao ativo, ao consumo; é o caso das transportadoras, por exemplo. Ocorre também a aplicação da substituição tributária, mas nesse caso sem aplicação da MVA, que pressupõe que esse contribuinte transportador não vai revender; ele vai adquirir e aplicar esse bem, esse pneu proativo ao consumo, vai cobrar só a diferença de alíquota. O terceiro modelo é a aquisição interestadual por não

contribuintes do imposto, essencialmente destinados ao consumo; é o caso de prestadores de serviço, por exemplo. Nesse caso, é cobrado também diferencial de alíquota autorizado pela Emenda 87, de 2015. É uma carga idêntica a do item 2, acima. E nós temos também as saídas internas industriais no Mato Grosso. Nesse caso, quando ocorrem, se ocorrerem, estão sujeitas, estão favorecidas pelo programa de desenvolvimento local, que autoriza fruição de crédito presumido interestadual e redução de base de cálculo interna.

Para as operações sujeitas ao Difal, tanto para contribuintes como não contribuintes, já foram mencionadas aqui algumas ocorrências de desvios, transportadores e prestadores não contribuintes comprando em volumes superiores ao consumo, objetivando realizar venda interna sem documentação. Também identificamos permuta de frete ou prestação de serviços, troca de pneus e operações de transferência com o posterior destino ao consumo.

Aqui um resumo do comportamento da indústria para o estado. Os maiores fabricantes atendem as transportadoras em 84% das suas aquisições, os demais fornecedores em 15%. As revendedoras são atendidas pelos maiores fabricantes em 36%; os demais fornecedores em 63%. O setor de reforma em 44% os maiores fabricantes; os demais fornecedores com 55%.

Aqui um resumo do faturamento da indústria com venda de pneus e caminhões para transportadoras, revendedoras e reforma, ano a ano, de 2019 a 2021, com uma média de R\$107 milhões para as transportadoras, R\$352 milhões para revenda, R\$3 milhões para a reforma, totalizando uma média de R\$463 milhões ao ano, na proporção de 23% para as transportadoras, 76% para as vendas e 1% para reforma.

Aqui é o destaque da substituição tributária, que é realizada na indústria para o Estado de Mato Grosso, também de 2019 a 2021. Na média, as retenções foram, para as transportadoras, de R\$11 milhões ao ano; para as vendas, R\$59 milhões; para reforma, R\$320 mil; totalizando uma média anual de R\$71 milhões, na proporção de 16% para as transportadoras, 84% para as vendas. Essa diferença, como eu expliquei no início, é exatamente em função da carga; para transportadoras, ocorre sem aplicação de margem para revenda com margem. Reforma 0,5%. Esses são os números de arrecadação de ST da indústria para o Mato Grosso.

Aqui um quadro com a quantidade de contribuintes envolvidos, alguns da área de faturamento e arrecadação no estado. Reforma, 148 inscrições estaduais; revenda, 1.006; transportadoras, 17,1 mil. Faturaram, na reforma, R\$8,252 milhões; na revenda, R\$1,35 bilhão; transportadoras, R\$17,594 bilhões. Esse valor é o faturamento total, incluindo, evidentemente, a prestação do serviço de transporte.

Na arrecadação, da mesma forma. Na reforma, R\$1,057 milhão; R\$137 milhões na revenda; as transportadoras arrecadaram R\$327 milhões. Em volume, uma média anual de 8,4 mil pneus vendidos para reforma, e, para revenda, 441.497. As transportadoras adquiriram, em média, 65 mil unidades anualmente.

Aqui um gráfico, com a arrecadação, um pouco mais preciso, da arrecadação de 2018 a 2021, iniciando 2018 com 48,38 milhões. A gente tinha, a título de esclarecimento, um regime de tributação diferente até 2019. Em 2020, nós fizemos um alinhamento de regras tributárias da ST a um ordenamento nacional. Iniciamos em 48 milhões, em 2018; 51 milhões, em 2019; 73 milhões, em 2020. Atualmente, foram arrecadados 118 milhões, um acréscimo de 60% em relação ao ano anterior.

Aqui, informações do transporte rodoviário, como se comportou o faturamento em bilhões, também de 2018 a 2020. Iniciou 2018 com R\$16 bilhões e finalizou 2021 com R\$21 bilhões, um incremento de 23% em relação ao ano anterior. A arrecadação também respondeu, iniciando com R\$315 milhões em 2018; teve uma redução, em 2019, para R\$286 milhões; recuperou a R\$344 milhões em 2020; e fechou 2021 com R\$457 milhões, um incremento de 45% em relação ao ano anterior - lembrando que aqui está toda a arrecadação e o faturamento do setor, independentemente do tipo de operação.

Aqui o faturamento da revenda: em 2018, iniciou faturando aproximadamente R\$818 milhões, incremento para 2019 em relação a 2018 de 3,1%; em 2020, respondeu com mais 17,8%; e fechou 2021 com um incremento de 48,46%, totalizando R\$1,4 bilhão.

Na arrecadação, iniciou 2018 com R\$52 milhões; passou, em 2019, para R\$55 milhões; em 2020, R\$69 milhões, um incremento de 24,88%; e finalizou 2021 com R\$98 milhões, um incremento de 41,44%.

Aqui o setor de reforma. Iniciou o faturamento, em 2018, com R\$7,4 milhões; variou, teve uma redução, uma retração em 2019 para 7,74%; recuperou, parcial em 2020, para 5,49%; e finalizou 2021 com R\$11,6 milhões, um incremento de 62,21%.

Evidentemente, como foi destacado aqui pelo Sr. Pascoli, aqui a gente está tratando só do que é ICMS; aqui foi só o que foi declarado a título de faturamento tributável, sujeito ao ICMS.

Da mesma forma, a arrecadação: exclusivamente o que foi tributado e recolhido de ICMS de 2018 a 2021. Houve uma leve queda em 2019; recuperou em 2020, 49% em relação no anterior; e fechou 2021 com R\$1,5 milhão, uma retração ou redução em relação ao ritmo de crescimento, mas ainda assim em crescimento.

Este aqui é um resultado - até aproveitando a contribuição do Sr. Alexandre Pascoli - de uma malha que foi desenvolvida sobre a questão. Nós recebemos a informação, a denúncia do setor, fizemos um trabalho de auditoria - vai ser apresentado no próximo eslaides o *status* disso - e aproveitamos o conhecimento sobre o caso para desenvolver uma malha que orientasse a ação de controle e monitoramento sobre os contribuintes. Ela ainda está grossa, precisa ser refinada, e nós gostaríamos de solicitar aqui o compartilhamento, Senadora, e a continuidade da relação com o setor para a gente poder refinar mais essa malha.

Esse dado, por exemplo, da destinação pneu-aplicação não foi aplicado nessa malha, e ele precisa ser aplicado para ter uma orientação melhor, mas nós identificamos, considerando a quantidade de caminhões para cada contribuinte transportadora e a quantidade adquirida, uma variação, uma aquisição além da necessidade, de 27 mil unidades. Como parâmetro foi utilizada uma renovação de 30%. Foi o que nós identificamos a partir de consultas empíricas. A gente precisa realmente fazer um refinamento para que essa malha reflita a maior precisão possível. É um indicador, não tem uma contribuição concreta, mas já dá o indicador de quem pode estar operando acima do limite. A título de informação, os contribuintes cujas denúncias nós recebemos foram identificados dentro dessa malha e desse indicador.

Dessa lista, nós identificamos 73 contribuintes com esse volume de aquisição em excesso. Esses contribuintes possuem, em seu cadastro, 3,5 mil caminhões; adquiriram, acumulado no período 2019-2021, 160 mil unidades de pneu, uma média anual de 53; e, pelo cálculo, considerando esse desgaste, essa renovação de 30%, precisariam de 26.385, culminando num excesso em aquisição de 27.262. Então, essa malha vai ser utilizada para fazer o monitoramento de maneira mensal dos contribuintes, para identificar e a gente já poder fazer as ações, desenvolver as ações em tempo mais célere sobre os que tiverem em irregularidade configurada materialmente.

Você pode passar, por favor? Não está funcionando aqui. (*Pausa.*)

Isso, beleza, perfeito.

Então, como eu falei, nós recebemos a denúncia. Nós recebemos dois tipos de denúncia: uma específica para alguns contribuintes que estavam praticando a operação e outra denúncia em caráter geral sobre o setor. Com base nessa denúncia concreta, realizamos diligências, inclusive a atuação *in loco* pelo nosso serviço de fiscalização e inteligência; fizemos um estudo do comportamento e dos levantamentos realizados *in loco* e face à movimentação desses próprios contribuintes; e foi elaborado o relatório circunstanciado que orienta atualmente o trabalho de auditoria em profundidade sobre esses contribuintes, que vai alcançar desde dados fiscais até dados contábeis e financeiros. Essa evidência que a senhora mencionou, Senadora, de possível uso de caixa dois, se realmente configurada, vai aparecer nesse trabalho de auditoria e vai ter as implicações decorrentes.

Esse relatório também foi encaminhado para a delegacia fazendária para que faça o desenvolvimento, inicie os procedimentos investigatórios para as matérias de sua pertinência. Foi mencionada aqui a questão de concorrência, se é desleal, etc., direito do consumidor. Pode haver implicação ambiental também. E, assim que configurado, que materializado o crime contra a ordem tributária pelo lançamento do imposto no final da auditoria, também vai ser da mesma forma representado para a Defaz poder promover as ações sobre essa matéria.

Nós temos a prática, Senadora, João Batista, da Receita, também, de compartilhar papeis de trabalho com os outros órgãos fiscalizadores após o final das auditorias, quando nós temos a concretude da evasão, da ilicitude configurada, mas nós nos colocamos à disposição se houver também interesse de fazer uma agenda e já apresentar também os estudos já realizados para que a Receita possa também desenvolver os trabalhos e orientar as suas ações. Posteriormente à conclusão do lançamento, nós nos comprometemos a compartilhar os autos de infração - da mesma forma, os municípios que têm relação com os contribuintes.

Os próximos passos são a continuidade do monitoramento sobre essa lista de contribuintes que já estão com algum indício. Nós reiteramos aqui o interesse e a vontade de refinar essa malha para que ela seja precisa. É fundamental que toda essa ação tenha muita credibilidade. Nós vivemos em um ambiente que demanda por segurança jurídica para todos os contribuintes. Então, nós queremos ter assertividade e credibilidade. E eu reitero aqui o pedido para continuar a ação dessa conversa de forma a refinar os nossos monitoramentos. Outro passo é também concluir efetivamente as auditorias das ações fiscais já realizadas por parte da Sefaz e as investigações em andamento pela delegacia fazendária.

São esses os próximos passos.

Agradeço a oportunidade.

Novamente reitero a relevância e a congratulação pela iniciativa, Senadora.

E nós colocamos, como sempre, à disposição para desenvolver e para trazer mais ainda conformidade ao setor e a todos. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada, Vinícius, pela excelente explanação. É muito importante ver que o Mato Grosso já avançou na questão das auditorias, da fiscalização e de realmente detectar esse fato que está ocorrendo.

Eu quero agradecer a presença dos colegas Senadores, que estão *online* com a gente: o Senador Angelo Coronel, a Senadora Eliane Nogueira, o Senador Esperidião Amin, o Senador Giordano, o Senador Luiz do Carmo, o Senador Luiz Pastore, o Senador Rafael Tenório e o Senador, lá do nosso estado, Wellington Fagundes. E aqui conosco está o Líder do Governo, o nosso colega Portinho. Muito obrigada, Senador.

A gente vai continuar, passando a palavra, primeiro, para o Executivo, para depois passar para você, Klaus, porque eles têm um tempo aí para participar. Eu quero passar a palavra para o Sr. Gustavo de Oliveira Barbosa, Secretário de Fazenda do Estado de Minas Gerais. Ele está *online*.

O SR. GUSTAVO DE OLIVEIRA BARBOSA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senadora Margareth Buzetti. Bom dia a todos os presentes.

Quero agradecer a oportunidade de poder interagir sobre um tema relevante como este que é a venda direta de pneus feita dos fabricantes aos transportadores.

O representante do Mato Grosso já fez a análise conceitual com relação à questão que está sendo colocada de forma bastante clara. Foi muito bem colocada a apresentação.

Eu queria dizer que o Estado de Minas ainda não está avançado como o Estado do Mato Grosso no sentido de criação de malhas. E aí eu queria colocar que a gente aqui se encontra à disposição, estamos abertos, interagindo. A gente já tem relatos dessa situação desbalanceada, vamos dizer assim, entre a aquisição para insumo e a aquisição para revenda, a gente já tem relatos. Estamos buscando fazer malhas para fiscalização. E aí eu vou pedir ao representante do Mato Grosso - eu conheço o Fábio -, enfim, no sentido de a gente interagir. O Estado de Minas Gerais é um estado como o Mato Grosso: bastante amplo em termos de malha rodoviária. Então, é necessário a gente ter essa questão bastante discutida.

Temos essa situação identificada também em operações com pneus importados, que também são utilizados para essa prática de fraude - não é? -, uma vez que eles têm alíquotas de 4%. Isso potencializa muito esse processo de fraude.

Como eu falei, eu acho que o representante do Mato Grosso foi bem feliz, fez uma abordagem bastante completa. E a gente colocou aqui como possíveis encaminhamentos, o que também já foi abordado tanto pela Receita Federal como pelo próprio representante do Mato Grosso, ações conjuntas entre os fiscos estaduais e federal para coibir a sonegação fiscal, seja pela troca de informações extremamente necessária, seja na fiscalização dos contribuintes ou no monitoramento das importações, como eu falei aqui, também identificado como uma situação que potencializa essa questão.

E aí uma sugestão - obviamente com uma parceria fundamental da Receita Federal - é a construção de um banco de dados nacional com a descrição das fraudes já identificadas. Quando eu falo Receita Federal é no sentido de capitalizar - desculpe -, de centralizar informações em um órgão como a Receita, no sentido de centralizar informações, inclusive seu modo de operação, enfim, de forma a prevenir, combater e penalizar os infratores.

O Estado de Minas Gerais vem buscando - insisto -, não está maduro como o Estado do Mato Grosso nesse segmento, mas em outros segmentos o estado vem buscando reduzir de forma bastante significativa as fraudes tributárias. A gente entende que o mais correto é a justiça, é o tratamento igualitário, é o tratamento tributário igualitário. Não é correto, como já foi abordado pelo segmento na área de revenda, o imposto diferenciado, não é um tratamento justo para quem se estrutura para fazer a revenda do pneu *versus* uma transportadora que se apropria de um tratamento tributário diferenciado e tem ganhos em cima disso.

Então, eu queria, Senadora, colocar o Estado de Minas Gerais à disposição, reiterando o pedido de interlocução com o Estado do Mato Grosso no sentido de melhorar, amadurecer ainda mais a nossa malha para fiscalização nesse caso da venda direta de pneus feita pelos fabricantes aos transportadores.

Muito obrigado pela oportunidade. Ficamos à disposição, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada pela participação, Gustavo. É muito importante a gente estar com o Poder Executivo - é poder público - e a iniciativa privada, reconhecendo um problema e encontrando uma solução. É isso que é importante.

Vou passar a palavra agora ao Sr. Estevão Ramalho de Oliveira. Ele é Auditor Fiscal da... Não, espere... Representante do Sr. Renê... Secretário de Fazenda do Estado do Paraná. Ele está *online*? (Pausa.)

O SR. ESTEVÃO RAMALHO DE OLIVEIRA (Por *videoconferência*.) - Bom dia, Senadora. Tudo bem?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Bom dia.

O SR. ESTEVÃO RAMALHO DE OLIVEIRA (Para expor. Por *videoconferência*.) - Bom dia. Bom dia a todos os Senadores presentes. Bom dia a todos os colegas presentes.

Eu sou o Inspetor Geral de Fiscalização da Secretaria da Fazenda do Estado do Paraná. E gostaria de agradecer, primeiramente, às associações que trouxeram esse problema a esse fórum e gostaria de dizer que, na Receita Estadual do Paraná, não chegou ainda uma denúncia ou mesmo qualquer documento dessas associações para que nós pudéssemos trabalhar em alguma malha sobre esse assunto. Então, o que eu gostaria? Que essas associações procurassem aqui a Inspeção Geral de Fiscalização para que possamos marcar reunião ou até mesmo que sejam protocolados os documentos trazidos hoje a essa reunião, para que no Estado do Paraná nós possamos acompanhar essas empresas, esse setor, montando uma malha, na mesma forma como o colega da Secretaria de Fazenda do Mato Grosso já está mais adiantado com o caso. Então, nós gostaríamos também de trabalhar formando essa malha e trazendo essas empresas para a conformidade.

Creemos que aqui no Paraná não deve ter um grande número de empresas praticando isso. Nós tivemos algumas denúncias pontuais que foram atendidas através de auditorias fiscais, mas tendo a associação ajudando a gente a identificar parâmetros e índices para uma malha, acho que nós podemos atacar essa fraude de modo a trazer todos os contribuintes a recolher os impostos devidos, e que isso não interfira na continuidade das empresas.

Então, é isso que nós temos para dizer, e que a Secretaria da Fazenda do Paraná está aberta a receber associações para reuniões e começar novos projetos. Seria isso.

Obrigado, Senadora.

O SR. CARLOS PORTINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ. Pela ordem.) - Pela ordem, Sra. Presidente.

Muito obrigado, primeiro por estimular esse debate. Como nós víamos... Eu achava também que era o único que não tinha observado o que acontece, mas a gente vê como é difícil o trabalho da Secretaria de Fazenda de identificar essas distorções.

A Senadora Margareth Buzetti está de parabéns em trazer luz sobre essa questão. Eu saio daqui compreendendo... Vou continuar acompanhando a sessão, mas quis estar aqui presencialmente, pessoalmente, com todo o setor, para mostrar também o meu apoio, Senadora Margareth, a essa discussão e às soluções que certamente o Senado Federal poderá encaminhar, ou às contribuições.

Eu entendi que há uma concorrência desleal, além da fraude, mas uma concorrência desleal entre a venda que é feita pelas revendedoras oficiais, com recolhimentos de tributos e serviços próprios adequados, orientação inclusive, porque quem vai a uma revenda de pneus recebe, até dos carros de passeio, e aquelas transportadoras, que têm a possibilidade de comprar direto da indústria.

A indústria, confesso, não me parece... Não entendi, mas não me parece haver perda para a indústria, porque ela vende para a revendedora, vende para a transportadora... Mas a presença de muitos representantes aqui pode nos ajudar com essas contribuições finais. No final das contas, a transportadora, que deveria só usar o pneu - ela deveria comprar diretamente da indústria, o que certamente deve baratear o valor final do pneu para o uso -, compreendeu que também pode, de forma fraudulenta, fora inclusive das suas atividades, do seu objeto social, vender; além de usar o excedente, ela pode vender. A secretaria do Mato Grosso traz aí inúmeros impressionantes, que mostram essa distorção. Isso tem um prejuízo para o Erário.

É nosso dever também a fiscalização, Senadora, dever parlamentar, e entender... Primeiro jogar luz, como V. Exa. faz, e, segundo, compreender como a gente pode ajudar nessa regulação do sistema, sem penalizar também o caminhoneiro, aquele que realmente compra da transportadora para o uso ou pelo menos aquele que trabalha; perdão, a transportadora, que compra da indústria para uso - é o que eu quero dizer - e, ao mesmo tempo, aumentar a arrecadação. Os estados perdem, as prefeituras perdem nos serviços do ISS que a revendedora deixa de fazer, porque a transportadora, quando vende, muitas vezes não faz ou, se faz, não recolhe; pior.

Então essa é a questão que está na mesa. Esse é um tema que tenho certeza de que a Senadora Margareth Buzetti, pela sua *expertise* e pela proximidade com o setor, vai poder saber encaminhar aqui no seu mandato. A gente tem que alinhar, harmonizar a indústria, o revendedor, a transportadora e, principalmente, o caminhoneiro, que é aquele que faz uso final do seu pneu.

E eu, como Secretário de Ambiente do Estado do Rio que fui, tenho uma grande preocupação com essa logística reversa também, porque compreendi também que, muitas vezes, quando o pneu é vendido pela transportadora não necessariamente ela executa essa logística reversa. O meu Estado do Rio de Janeiro sofre muito com isso. Municípios têm áreas... Eu me lembro de que eu visitei Rio Bonito quando eu fui secretário, que tinha uma área com uma quantidade de pneu largada lá, gerando, inclusive, problemas de saúde - dengue, como dormitório do mosquito -, trazendo outros problemas. Então, a gente vê que é uma cadeia que traz consequências não só econômicas, mas também ambientais.

Parabéns, Senadora Margareth. Eu vou continuar acompanhando aqui, aprendendo muito mais e estudando o assunto. Tenha aqui em mim um Senador pronto para apoiar as contribuições, concluindo esse debate, que certamente prosseguirá. Eu vou pedir sua licença, tenho um outro evento, mas minha equipe está acompanhando, com toda atenção, esse debate. Eu já entendi a polêmica maior em que a Senadora Margareth joga a luz.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Nós que agradecemos a presença, Senador Carlos Portinho. Com certeza este setor vive do transporte e é importante que a gente chegue a um determinado reconhecimento do que possível fazer para que saíamos daqui com uma solução; não para propor soluções, senão a gente debate, debate, debate e não consegue chegar a lugar nenhum, e isso é ruim.

E aí acontece o que aconteceu recentemente: uma medida provisória do Governo, que tirou o PIS, o Confins, o direito aos créditos do PIS e Confins para uso e consumo do transportador. Isso é muito ruim. É isso que a gente não quer que aconteça. Por isso, nós temos que chegar a um consenso, a um denominador comum sobre o que é possível fazer. E aí o Estado de Mato Grosso pode ajudar muito as outras secretarias, já que tem esse desenvolvimento, para que a gente possa dar luz realmente a esse problema.

Obrigado, Senador.

Eu quero saber se o Marcelo Miranda está *online*. (*Pausa.*)

Ele está *online*.

Ele também é do Paraná. É Subsecretário de Fazenda do Estado do Paraná. (*Pausa.*)

Ele já falou? (*Pausa.*)

Falou o Estevão.

Agora, é o Marcelo Miranda Chevalier. (*Pausa.*)

O SR. MARCELO MIRANDA CHEVALIER (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senadora!

Na verdade, aqui, nós dois, eu e o Estevão, somos da Secretaria da Fazenda do Paraná. Estamos representando o Secretário. Então, o Estevão já passou a situação do Estado do Paraná. E, aqui, a gente só... Quero só confirmar ou apoiar aquilo que foi explanado nesta audiência. Entendemos bem a situação que foi colocada.

Reiteramos aqui que o Estado do Paraná fica à disposição das associações e dos outros estados, para a gente elaborar um trabalho conjunto sobre essa situação. É importante a gente receber os documentos, os possíveis indícios, para que a gente possa trabalhar aqui, dentro do Estado do Paraná, para verificar mais a fundo essa situação. O Estado de Mato Grosso, realmente, já elaborou um trabalho mais específico. A gente não tem ainda essa dimensão no mesmo patamar em que o Estado de Mato Grosso já trabalhou.

Então, quero só reiterar a nossa situação, a posição do Estado do Paraná. E nos colocamos sempre à disposição das entidades, das associações, para discutir melhor o assunto, para aprofundar o assunto junto com os outros estados também.

É isso aí.

Bom dia a todos!

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada, Secretário. O Paraná é muito importante nesse processo. É de suma importância que o Paraná entre nessa questão para fazer as devidas fiscalizações.

Aqui nenhuma associação nem a indústria nem o Senado têm o poder de fiscalização, que é de outros órgãos, das secretarias de fazenda, das polícias fazendárias, enfim, da Receita Federal. Nós não temos esse poder. Mas a gente pode, sim, propor que a legislação seja alterada de uma forma isonômica.

Vou passar a palavra agora para o representante da indústria, o Sr. Klaus Curt Müller, Presidente Executivo da Anip. Ele foi indicado como representante das empresas Continental, Dunlop, Bridgestone, Michelin. E, agora, pela manhã... E a Promoteon... É Promoteon?

O SR. KLAUS CURT MÜLLER (*Fora do microfone.*) - Prometeon.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Prometeon. O.k.!

E, agora, pela manhã, nós recebemos da Goodyear também, para que o senhor fale em nome de todos.

Por favor, Klaus.

O SR. KLAUS CURT MÜLLER (Para expor.) - Bom, primeiro, quero agradecer à Senadora Margareth Buzetti pela oportunidade de poder apresentar um pouquinho do setor e, na sua figura, também agradecer aos demais Senadores presentes e *online*. Vou apresentar rapidamente o que é a indústria, em números rápidos. Eu aqui por último tenho que ser mais rápido.

Então, vamos lá! Na verdade, não é Anip, é Sistema Anip, que tem: a associação dos fabricantes; o sindicato dos fabricantes; a Reciclanip, que é uma entidade apenas voltada para a reciclagem, para a logística reversa de pneus; e a Alapa, que é a associação latino-americana, todas as normas técnicas de pneus latino-americanos são feitas na Alapa, que também está aqui no nosso guarda-chuva no Brasil.

Bom, a indústria nacional fabrica inúmeros produtos, são mais de mil tipos de pneus, e temos aqui no Brasil 21 fábricas em atividade.

Rapidamente falarei sobre o meio ambiente, os empregos, tecnologia e investimentos que nós temos pela frente - uma apresentação bem rápida apenas para dar uma linha geral.

Meio ambiente. Nós cumprimos ali uma regra já há 23 anos do recolhimento de pneus, já investimos R\$1,6 bilhão nesse processo, que é um processo que é arcado pela indústria, não tem nenhum subsídio, nada; cobrimos ali uma grande parte dos municípios da população brasileira; temos mais de mil pontos de coleta, em todos os estados; e sempre batemos a meta colocada pelo Ibama anual, acima de 100% - nós estamos até com crédito, ano passado fizemos um pequeno crédito que nós tínhamos no passado. Na questão do meio ambiente, a indústria está totalmente *compliance* com as regras do jogo pelo Ibama, pelo Ministério do Meio Ambiente.

Na questão de empregos: empregos diretos são quase 30 mil empregos diretos. E é importante aqui, ao falar de indústria, falar qual a média salarial, que é de R\$4,4 mil, quer dizer, é uma média alta, e há uma circulação de salários aí de quase R\$130 milhões, ou seja, a indústria gera riqueza, gera empregos e gera um emprego de qualidade - isso é importante. Por isso que é importante manter toda a cadeia, e estamos aí muito claros nesse sentido.

Investimentos. Nós temos agora aqui anunciados, para início de 2021 até 2023, R\$1,7 bilhão nas fábricas. Então, isso é a ampliação, melhorias, novas tecnologias. Nós estamos, para vocês terem uma ideia, entre os *top 5* em produtividade pneu homem do mundo. Nossas fábricas são atualizadas, são altamente eficientes. A questão de preço infelizmente acontece por desvirtuamento da porta para fora, não porta para dentro.

Tecnologia. Temos 16 laboratórios no Brasil, três pistas de teste, uma inclusive inaugurada no ano passado - maravilhosa a pista da Pirelli. Há utilização de recursos naturais, estamos sempre procurando outras formas de trabalhar com recursos, melhorar a qualidade do produto. E, também na área de tecnologia inteligente, queremos trazer toda o histórico do pneu não só em tempo real, mas também para as frotas terem a sua manutenção sendo ditada pelo próprio pneu.

Então, rapidamente foi uma ideia. Aqui quero colocar bem claramente o seguinte, que é importante: nós somos totalmente *compliance* com toda legislação tributária. Não há, no setor da indústria de pneus, grandes empresas internacionais com equipes enormes para manter toda a conformidade tributária. Não é fácil, no Brasil vocês sabem que é complexo, mas a nossa parte não tem nenhuma forma, nenhum tipo de caminho a se cortar. Já tem de se... Se é ST, ST, se é venda direta, venda direta. Não há o que se fazer.

E nós concordamos - aliás, parabéns aqui o Vinícius - que esse é o trabalho exemplar de fazer a fiscalização, porque é como a Senadora falou, nós não temos o poder de fiscalização. Ah, isso está certo, está errado, a montante, a jusante, na cadeia? Eu tenho que ter o quê? Tem que ter um órgão fiscal, como o Vinícius aqui apresentou, com inteligência, com dados, cruzando os meus dados com os dados da transportadora, com dados do comércio, como ele mostrou aqui, e aí sim, aí ele vai tirar exatamente quem que ele tem que fiscalizar, aqueles que estão fazendo mau uso da venda direta, que é uma venda completamente normal. Não há nada de ilegal na venda direta. A ilegalidade está no que se faz com o produto após a venda. Então, esse é o ponto.

Então, parabeno aqui o Vinícius, os demais secretários que aqui compareceram ou enviaram *online*... Quer dizer, é importante essa questão de fiscalizar. Nós não somos, de nenhuma forma, coniventes com nenhuma forma de ilicitude, nem na cadeia montante - minha matéria-prima em geral, que são inúmeras -, como também a jusante. Isso não pode acontecer.

Então, a indústria é completamente *compliance*, ela apoia esse tipo de ação, e é importante que as secretarias estaduais todas façam o serviço aqui, o grande trabalho que o Vinícius fez aqui, exemplarmente, no Mato Grosso.

Essa é a nossa posição.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada pela participação, Klaus, por ter vindo...

Nós já levamos esse problema há mais tempo, vocês têm conhecimento desse problema há mais tempo, mas eu penso que a indústria pode sim nos ajudar a encontrar um caminho para que isso melhore. Eu imagino que a indústria possa fazer isso, porque senão nós não vamos... Porque, como você diz, lá eu recebi um ofício de todas as companhias, explicando que têm acompanhado as placas e tudo, o número de caminhões, e aí ela vende um número "x" de pneus. O.k., mas e aí? Ela compra da Pirelli, ela compra - mas não é mais Pirelli; é Prometeon. Prometeon - da Michelin, ela compra da Goodyear, ela compra... Ela vai comprando. Nós temos casos aí que são uma coisa absurda, em que as empresas têm contêineres de pneu por marca para vender. Isso não pode acontecer.

Quer dizer, a cadeia toda é um setor imenso que está sofrendo, que são as revendas, e as reformadoras de pneus que vêm por trás, porque hoje você encontra cliente que diz assim: "Não, eu não quero recapar pneu. Eu não vou recapar pneu. Eu vou comprar pneu e vou vender pneu". O.k. Então, nós vamos ter que realmente chegar... Porque a fiscaliza...

Olha, para cometer um ilícito é fácil, rápido; para pegar o ilícito é difícil. É impressionante!

Vou passar a palavra para o Sr. Adriano Depentor. Ele é Presidente do Conselho Superior e de Administração do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região.

Por favor, Adriano.

O SR. ADRIANO DEPENTOR (Para expor.) - Bom dia, Senadora, obrigado pelo convite, na pessoa de quem eu cumprimento os todos os demais.

Esse é um assunto extremamente importante, ao mesmo tempo delicado, não é? O nosso setor, as nossas associações não são contra a venda direta. Muito pelo contrário, é um instrumento de negociação em que você vai trazer um benefício para a sua empresa, não é? Mas, ao mesmo tempo, ela entende que tem que ser uma atividade fiscalizada, desde que ela seja para o uso. Certo? Porque, quando você traz isso como um benefício para dentro da empresa, não utiliza só para o uso e você acaba revendendo, tendo um ganho extra, seja em forma de benefícios de impostos, não pagamento de impostos, deixando de recolher ao Erário algum montante para o benefício, você prejudica toda a cadeia. Certo? Você já sai com uma vantagem competitiva que não é auferida pelos demais, porque somente as grandes empresas é que conseguem é ter um volume de compra, capital para compra, e as pequenas não conseguem.

O setor é um setor extremamente relevante para a economia do país. O país é basicamente rodoviário, não é? Hoje 65% a 70% do PIB movimentado no país vai sobre rodas, nas rodovias, e mesmo com os outros modais, aquaviário, ferroviário, aéreo, o transporte tem a sua importância, não é? O avião, o trem e o navio não chegam à farmácia, não chegam ao supermercado. Então, é um setor extremamente competitivo, que vem sofrendo muito, vem sofrendo muito aí nos últimos meses com a alta do diesel, um setor que emprega muito. Mas nós não contribuimos ou compartilhamos da concorrência desleal e ilícita, não é? Volto a dizer, nós apoiamos, sim, a venda direta, uma livre concorrência. Eu acho que cada um tem que buscar o melhor para o seu negócio, para que possa ser mais competitivo, mas desde que seja para todos.

Se eu tenho uma condição diferenciada de comprar qualquer utensílio de uso e faço disso um negócio, e não vou aferir impostos para ter um ganho, eu acho que nós não compartilhamos com isso, como também somos completamente contra qualquer tipo de venda casada, como foi citado aqui. Acho que venda casada, pelo próprio Código do Consumidor, já é algo proibido, já é algo ilícito, não é legal que se faça. E as pessoas, as empresas têm que ter o livre arbítrio de escolher, querer fazer o melhor para o seu negócio.

Então, eu acho que é um tema extremamente relevante, é importante, porque ele mexe com a economia do país, não é? É um setor que agrega ao transporte importante matéria-prima, primordial, e movimenta o país. Então, roda-se no país inteiro. Eu confesso que fiquei surpreso com o número de empresas somente no Mato Grosso - 73 empresas - tendo essa prática. Eu imagino, na hora em que isso se extrapolar para o Brasil, a que ponto pode chegar.

Então, a posição do setor é esta: nós somos a favor da venda direta e que se criem mecanismos para poder controlar, o que acho que não é tão difícil. Nós temos a ANTT, que tem o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, seja ele um MEI Caminhoneiro ou seja um grande empresário. Ali estão todas as placas. Não sei se as Receitas estaduais conseguem ter efetivo de fiscalização, mas talvez, na hora da venda direta da fábrica, o volume... Acho que alguma coisa tem que se estudar para que se possa fazer essa fiscalização.

Eu agradeço, Senadora. Estamos à disposição para o que se precisar.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Sou eu que lhe agradeço, Adriano, por ter vindo participar desta audiência pública.

Eu tenho duas perguntas - uma a você: isso interfere no preço do frete, está interferindo no preço do frete?

O SR. ADRIANO DEPENTOR (Para expor.) - Com certeza, interfere, porque, se eu tenho alguém na cadeia com uma competitividade maior para uma atividade extra, ele vai praticar um frete menor e não vai conseguir todo o setor ter a mesma situação. Então, interfere, sim.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Minha outra pergunta, Klaus, é a você. Vocês têm conhecimento, as companhias têm conhecimento de alguma dessas transportadoras que fazem esse tipo de negócio, ou não?

O SR. KLAUS CURT MÜLLER - Não...

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Porque a gente apoia a venda direta, ela é perfeitamente legal. É isso. E a gente apoia o transporte. O bom transportador não pode ser prejudicado. Mas eu queria saber se vocês têm conhecimento disso.

O SR. KLAUS CURT MÜLLER (Para expor.) - Não. Exatamente quem está comprando a mais, nacional ou importado - é importante frisar, porque aí não estamos falando só de pneu nacional, mas de importado também... Simplesmente é uma concorrência muito grande, nós estamos em um setor altamente concorrente. Então, não há nenhuma forma de se averiguar se está comprando a mais, ou que pneu compra a mais... Eu acho que o levantamento que o Vinícius fez aqui é o caminho, porque ele tem os dados, e os meus dados estão com ele também. Então, ele pode cruzar os meus dados com os dados da frota, com os dados de compra da frota, tipo de frota, e isso mostra que ele, cruzando, como fez aqui, vai achar todo mundo ali, vão aparecer pontos fora da curva ali, e não um, dois ou três... É que nós não temos...

A nossa preocupação, como foi falado no começo, é talvez em certos momentos... "Você ganha alguma coisa?" Não ganhamos nada com isso. A gente fatura para um e para outro. Às vezes, até vender para revenda pode ser melhor, como foi falado aqui num certo momento. Então, não é uma questão... Nós temos um pedido, faturamos esse pedido de acordo com o que o cliente tem de capacidade financeira, pela sua classificação e também pela posição - se é usuário final ou se é revenda. E esse faturamento é feito. Eu não tenho gente para falar "olha, vamos lá na frota, vamos lá ver", porque eu não posso fiscalizar e nem posso também criar nenhum sistema onde eu bloqueie venda. "Olha, para esse cliente não pode ser mais vendido". Isso aí dá Cade, não é? Então, a gente não pode jamais fazer isso. Então a entidade, eu sei que a área comercial está fora, a gente não entra nessa área comercial, porque é o certo, quer dizer, ficar fora da área comercial. E os dados que nos chegam, quando se levanta essa conversa, como já tivemos outras vezes, é que eles não têm como e não têm por quê. Que ação eles vão tomar?

Quer dizer, a ação da secretaria é fantástica, é exatamente o que a gente enxerga de solução. Ainda bem que ele falou antes de mim, eu gostei do que você falou, porque eu ia falar tudo que você falou, exatamente a mesma coisa. Então, os meus dados estão com ele e os dados do pessoal estão com ele também. Quer dizer, nós aqui temos que trabalhar direito, corretamente, com *compliance*, com tributação correta, e localizar esses *players* que estão fazendo uma concorrência desleal, vendendo e, também, na outra ponta adquirindo, não é? São os dois pontos da cadeia que não deviam acontecer. Mas nós não temos nem como fazer isso, porque já é um grande trabalho fabricar e vender pneus no Brasil.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Mas por que uma empresa que é de transporte rodoviário de cargas pode comprar mil pneus para ônibus urbanos ou para máquinas fora de estrada?

O SR. KLAUS CURT MÜLLER - Olha, legalmente ela pode comprar. Ela tem o Cnae, ela modificou o Cnae, ela incluiu uma atividade no Cnae dela, porque senão não sai o faturamento. Então, ela fez uma alteração no Cnae para adquirir. Agora, o que ela faz, se ela usa, ou não, infelizmente não temos como verificar, fiscalizar, ou fiscalizar muitos dos produtos que você apresentou ali. Impossível. A gente teria que ter um departamento enorme. E pegar essa fiscalização e fazer o

que com ela? Ah, eu gastei aqui 10 milhões e sei quem é que faz errado. Ele, com três botões, ele acha. Então, é muito mais eficiente e é o ponto focal de fiscalização. A gente não tem...

Olha, esse cliente está com Cnae para fazer industrialização, ele colocou o Cnae dele lá. Se ele não tem, ele não faturou. E, se não faturou, não sai, isso eu garanto. Se não faturou corretamente, não sai o produto, porque essa é a nossa função: é não faturar errado, é faturar sempre, seguir o regramento. Dali para frente, o que esse sujeito vai fazer com o pneu, aí já sai da minha alçada. Eu não tenho como fiscalizar. Olha, o João comprou dez pneus errados, vamos lá ver o que o João fez. Não vende. É como a Senadora falou, se você tem... Aí eu não vendo e o outro vende. Se o nacional não vende, o importado vende. Então, a fiscalização está aqui. O foco em que nós temos que ajudar está aqui nas secretarias estaduais, porque são os estados os grandes lesados na questão da arrecadação, não é?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - E não é só o estado. Nós temos o PIS, Cofins e Imposto de Renda, as pessoas ...

O SR. KLAUS CURT MÜLLER - Acaba refletindo.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Tem transportador vivendo de crédito, gente, é uma coisa absurda o que está acontecendo.

O SR. KLAUS CURT MÜLLER - Isso é fiscalização pura.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - É. Agora, olha o que está acontecendo: o Governo tirou a alíquota do pneu importado. Hoje nós temos empresas que importam o pneu com a alíquota zero, porque têm o benefício da Lei Kandir de abrir uma filial em cada estado. Transferem para o estado, vendem para uso e consumo e não pagam nada. É uma coisa de louco. Quer dizer, é uma... Olha só, é o remédio virando veneno, hein? É isso aí.

O SR. KLAUS CURT MÜLLER - Eu não ia aproveitar, mas já que a Sra. Senadora abriu espaço, esse caso da importação é gravíssimo.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - É gravíssimo! Mas eu preciso da ajuda de vocês nesse caso de venda direta para as transportadoras, porque vocês têm um papel fundamental, sim! Vocês têm um papel fundamental, inclusive, de ajudar as secretarias de Fazenda. Senão, não vai melhorar. Não vai, nós não vamos conseguir!

O SR. KLAUS CURT MÜLLER - Senadora, com certeza, para ajudar as secretarias, nós estaremos sempre a postos.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Vou passar a palavra para o Sr. Luiz Henrique.

O SR. LUIZ HENRIQUE DE OLIVEIRA SANTOS (Para expor.) - Exma. Senadora Margareth Buzetti, na pessoa de quem cumprimento os demais Senadores da Casa e os representantes das associações, dos empresários, enfim, todos os demais presentes, eu acho que essa audiência está cumprindo exatamente aquilo que se esperava: primeiro, o reconhecimento do problema, e não só isso, não é? Com as informações apresentados pelo Vinícius, acabou-se comprovando que o problema é eminente e, pelos números, o problema é grave e impacta desde as questões do Erário, até também a atividade privada. Isso enseja uma concorrência impossível de se manter por aqueles que caminham dentro da legalidade, ou seja, aqueles que tangenciam a lei acabam tendo a oportunidade de enriquecer e, a partir daí, fazer melhores preços, em detrimento daquele que tenta sempre buscar o caminho legal, que é a obrigação de todo e qualquer empresário e cidadão.

Bem, eu acho que, desta reunião, certamente sairão grandes resultados no sentido de a gente repensar a situação. Obviamente que todos aqui são unânimes em reconhecer que a venda direta é uma oportunidade que o transportador tem para poder fomentar mais a sua atividade, ter um pouquinho de - como eu posso dizer? - ânimo; ânimo para poder caminhar nessa difícil empreita que é ser empresário no Brasil.

Então, acho que nos resta agradecer a oportunidade, agradecer a presença de todas as associações, agradecer a disponibilidade do poder público no que tange aos estados. E que a gente possa seguir para tentar coibir, e não só coibir, mas também gerar iniciativas, porque não só a fiscalização resultará em extirpar o problema; nós precisamos - aí, sim - tomar iniciativas para fechar a torneira no sentido de, na origem, a gente conseguir criar mecanismos que passem a dificultar a realização deste comércio paralelo, e não só buscar a fiscalização, ou seja, a gente tem que criar mecanismos preventivos, e não só repressivos, não é? Então, eu acho que é o caminho mais sensato a se pensar. Por isso é que essa audiência nos dá a oportunidade de apresentar ao poder público essas informações e transformá-las em medidas, talvez mesmo legislativas, para a gente encerrar de uma vez essa situação que prejudica todo um setor.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Por favor, Sr. Paulo Sérgio, que é o Vice-Presidente da Abrapneus (Associação Brasileira dos Revendedores de Pneus).

O SR. PAULO SÉRGIO PASCHOAL (Para expor.) - Bom dia, Presidente da mesa, Senadora Margareth, ao Senador que esteve aqui, o Portinho, que esteve presente conosco, aos Senadores *online*, agradeço a todas as entidades, associações e pessoas presentes hoje, num grande dia para o setor da indústria de pneus como um todo. Acho que é um marco, nesses últimos 50 anos da associação, da Abrapneus, essa representatividade.

É um assunto extremamente importante. Não é um assunto novo, é um assunto já antigo, mas acho que, com uma capacidade muito grande e empreendedora, Senadora Margareth, você trouxe à tona este assunto neste momento.

Eu gostaria apenas de ratificar colocações feitas pelo Presidente da Abrapneus, o Dirceu; o Presidente da Associação Brasileira de Reforma de Pneus... E acho que não é reforma, é uma grande, uma das maiores recicladoras do Brasil a indústria de reforma de pneus. Acho que nós temos que colocar isso de uma maneira bastante transparente, porque o meio ambiente passa pelo setor de pneus de uma maneira muito eficiente, e as recapadoras, as indústrias recapadoras e reformadoras talvez sejam um dos maiores alavancadores desse meio ambiente.

Coloco que hoje nós temos quase 6 mil pontos, entre oficinas, indústria e varejo de pneus. Nós representamos hoje quase 80 mil empregos no Brasil. Nós trabalhamos de uma maneira extremamente eficiente, sob o ponto de vista da segurança, da segurança do transportador, do caminhoneiro, do autônomo, e nós precisamos do poder público, do Executivo, das associações e de toda essa iniciativa privada, para encontrarmos uma solução que seja boa para todos, para o Brasil, para o transportador e para aqueles que fazem o dia a dia das suas empresas. Acho que isso é extremamente importante.

Passamos aqui por várias situações. Acho que foi bem colocado pelo Secretário da Fazenda do Mato Grosso tudo isso que foi feito de maneira muito simples, muito didática. Vejam o material rico que nós temos, e sairemos daqui para olhar e ter uma visão, muito rapidamente, para tomarmos decisões. Como disse o Dirceu, minha posição também, como Vice-Presidente de uma associação que realmente faz o dia a dia acontecer para esse transportador, para esse caminhoneiro autônomo, não passa a não ser uma isonomia imediata, para que a gente realmente regularize todo o mercado, seja o importado, seja o produzido pela indústria nacional, que vende direto, sem passar por qualquer erro, mas está deixando uma brecha muito grande para que a sonegação aumente, e nós, como revendedores, como reformadores, não podemos enfrentar mais. Acho que nós temos que dar um basta nisso.

Eu agradeço muito e me coloco à disposição também para as perguntas necessárias e com que eu puder também colaborar.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigada, Paulo, pela participação, obrigada por ter vindo.

Klaus, eu lhe perguntei sobre a venda casada. E a venda direta? Sobre a venda direta, você já me respondeu que vocês não sabem nada. Eu quero saber da venda casada, se você tem conhecimento ou não.

O SR. KLAUS CURT MÜLLER (Para expor.) - Olha, nunca chegou à Anip nenhuma reclamação, nenhum fato sobre isso. Nós temos um canal de denúncias para receber isso também, que é gerido pela KPMG. Então, a nós nunca chegou uma denúncia, não temos conhecimento. Se houve algum caso, nós não tomamos conhecimento. Talvez no calor da pandemia, mas nada não chegou nesse sentido. Mas, se quiser mandar, por favor.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Não, a gente recebeu correspondências, inclusive com a empresa, com a indústria dizendo que só daria a garantia se fosse reformado na empresa tal, que é a concessionária deles. Quer dizer, não pode.

A gente fez uma denúncia no Cade sobre isso, está andando, porque no outro canal não adianta, Klaus, não vai para frente. Já foi feito e não adiantou. Mas, enfim, eu posso, depois que o Cade me responder, encaminhar a vocês também, porque é muito ruim para o setor essa venda casada, muito ruim. A partir do momento que uma reformadora tem Inmetro, ela é autorizada a reformar todos os pneus de todas as marcas, não só de uma determinada marca. E é isso que está acontecendo. Quer dizer, quando a indústria tem, ela dá garantia do pneu que ela vende se reformar lá. Não! Ela tem que dar de todos ou então só reformar o pneu dela. Não é verdade?

O SR. KLAUS CURT MÜLLER - Pode acontecer, quando você tem um pneu específico, com uma qualidade técnica específica, de a reforma dever ser feita com o mesmo material. Isso pode acontecer. É garantia. Aí não é venda casada. Ele pode fazer em qualquer reformadora. Se ele quiser manter a garantia, por exemplo, da economia de combustível, vamos supor um caso, ele tem que usar aquela banda X da mesma marca. Senão, ele abre mão disso e reforma onde ele quiser. Isso de garantia é normal.

Agora, venda casada seria: "você só vai comprar o pneu se você reformar com a gente". Se tiver esse caso, me mande.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Mas é esse caso mesmo. Inclusive tem companhia fazendo contratos: "só lhe vendo se você reformar lá". Mas isso a gente vai encaminhar a você posteriormente.

Quero chamar o Sr. Raniere Palmeira Leitão, Coordenador Nacional da Câmara Brasileira de Peças e Acessórios, representando o Sr. José Roberto Tadros, Presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo.

O SR. RANIERE PALMEIRA LEITÃO (Para expor.) - Bom dia, Senadora. É um prazer estar aqui com vocês.

Trago os cumprimentos do nosso Presidente Roberto Tadros e aplaudimos a provocação desta excelente audiência pública - já está muito tarde.

Eu estou Presidente, Senadora, do Sistema Sincopeças-Assopeças-Assomotos do Ceará e do Sincopeças Brasil. Também coordeno a câmara automotiva nacional, que é CBCpave, e tenho ouvido reclames do Brasil das revendedoras de pneus. Eu acredito, Senadora, que a gente nunca vai conseguir resolver esse problema se a gente não tiver o apoio dos fabricantes de pneus. Eu não tenho dúvida disso. Eu não estou dizendo que vender direto é ilícito; pelo contrário, é lícito. Agora, será que é ético com as revendedoras dos fabricantes? Dá para se imaginar, Senadora, o quanto os revendedores de pneus investem para se manter bandeira dos fabricantes de pneus no nosso país? O quanto se tira de empréstimo para poder comprar pneu, o quanto se investe nas empresas para que isso aconteça, para pular essa cadeia e desorganizar essa situação, como está acontecendo? Eu acho... Não, eu tenho certeza que, sem o apoio dos fabricantes de pneus, companheiro Klaus, a gente não vai chegar a nenhum... Porque sempre vão aparecer os espertos, Dirceu. Os espertos no Brasil sempre aparecem. Se der uma condição, se der uma chance, uma oportunidade, o esperto aparece e conturba o sistema, conturba aquele setor, como está acontecendo agora.

Então, a minha participação é essa, até porque tudo já foi dito sobre esse problema.

Eu quero aqui parabenizar o Vinícius por esse trabalho que foi feito pela Secretaria de Mato Grosso, excelente trabalho. Isso dá um norte para as outras secretarias. A gente sabe que isso está acontecendo no Brasil todo. A gente sabe que os donos de empresas revendedoras estão gritando há muito tempo por essa situação que está acontecendo. E graças a Deus que esta audiência pública está acontecendo agora, por isso meus aplausos à senhora.

Só isso mesmo.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) - Obrigado, Raniere, um prazer recebê-lo aqui. Você veio de longe, não é? Mas é importante a sua participação, o seu depoimento, porque você sabe o que está acontecendo. O seu setor todo está meio desorganizado. O Brasil é um país continental. Ele precisa de todos os modais de transporte, isso é fato; mas ainda nós somos 65%, 70% rodoviários. E isso vai demorar para mudar, não vai mudar fácil. Então, a gente precisa organizar essa cadeia. Organizar esse setor.

Vinícius, conversando com os secretários de fazenda, numa reunião *online* com dois, três secretários de fazenda, eles deram a ideia de talvez tirar a ST para revenda só do pneu de caminhão com empresas cadastradas - só com empresas cadastradas. Não sei, é uma possibilidade. Então, é isso que a gente precisa pensar junto, Klaus, para que a gente leve essa solução, para que as secretarias possam implementar, porque só tirar a ST não vai resolver. Vai virar uma sonegação total e completa, e você sabe disso. A ST deu um conforto às secretarias, porque ela recebe. Leu, tirou. Mas ela criou todo o uso e consumo e desorganizou a cadeia que vem posteriormente. E é isso que a gente precisa organizar agora.

O Secretário de Fazenda Felipe Salto, até o último momento, tentou participar, mas a secretaria dele é uma secretaria pesada. Ele pediu desculpas porque ele não pode participar e pediu para gente compartilhar tudo com ele. Isso fica registrado aqui no Senado.

E eu agradeço muito a participação de todos.

Anderson, quer dar uma palavra. *(Pausa.)*

Não?

Júlio? *(Pausa.)*

Então, está bom.

Agradeço muito a participação de todos, principalmente a do Vinícius, que veio presencialmente representar o Secretário Fábio Pimenta. Agradeço a você, Klaus, que está aqui representando as indústrias; ao Adriano; ao Sr. Paulo Sérgio; ao Sr. Luiz Henrique; ao Alexandre; e ao Dirceu Delamuta.

Foi uma audiência pública extremamente importante para que a gente consiga chegar a um denominador.

Muito obrigada a todos.

E fica encerrada esta audiência pública.

(Iniciada às 9 horas e 13 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas.)