

A NOVA LEI DO IMPÔSTO ÚNICO SOBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES *

ALFREDO DE ALMEIDA PAIVA
Advogado no Distrito Federal

SUMÁRIO: 1. *Objetivos da Lei n.º 2.975, de 27-11-56 e sua justificação.* 2. *Origem e alterações do sistema do impôsto único.* 3. *Orientação da Constituição de 1946.* 4. *A incidência do impôsto e a exclusão de outra tributação.* 5. *A tributação "ad valorem" e o sistema da tributação específica.* 6. *O cálculo do impôsto e a unificação do câmbio.* 7. *Sentido das expressões "custo CIF".* 8. *Pagamento do impôsto. Repartição arrecadadora.* 9. *Distribuição da receita.* 10. *Recolhimento das importâncias arrecadadas.* 11. *Criação da Rêde Ferroviária Federal S. A.* 12. *Normas estabelecidas para aplicação de recursos.* 13. *Construção e melhoramento de estradas de finalidade turística.* 14. *Reajustamento e fixação de preços dos combustíveis e lubrificantes.* 15. *Desenvolvimento de outros meios de transporte.* 16. *Isenções.* 17. *Disposições referentes à Petrobrás.* 18. *Adulteração dos combustíveis e lubrificantes.* 19. *Vigência da lei.*

1. *Objetivos da Lei n.º 2.975, de 27-11-56 e sua justificação.*
A Lei n.º 2.975, de 27 de novembro de 1956, que alterou a legislação do Impôsto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos, teve em vista não só possibilitar maiores recursos financeiros indispensáveis à execução de um plano governamental de desenvolvimento e melhoria de nosso sistema de transporte, como, também, assegurar a maior expansão das atividades da Petrobrás, à qual está afeta a tarefa do incremento da pesquisa, produção e refinação do petróleo no país, de conformidade com o disposto na Lei n.º 2.004, de 3 de outubro de 1953.

A perda do poder aquisitivo dos recursos vinculados à execução dos programas relacionados com aquelas atividades, agravada pela crescente pressão inflacionária e pela ampliação das tarefas a serem executadas, realmente estava a exigir que o problema da taxaço dos

* Lei n.º 2.975, de 27 de novembro de 1956, publicada no *Diário Oficial* de 28-11-56, págs. 2.252 e segs.

combustíveis líquidos e gasosos fôsse recolocado em termos mais consentâneos com a realidade vigente.

Também se impunha a alteração da legislação anterior, como corretivo para as distorções da anterior estrutura de preços dos produtos de petróleo, segundo esclarece a Mensagem Presidencial, que acompanhou o projeto de que resultou a lei, pois a variedade de sobretaxas cambiais e a incidência específica do impôsto, deixando de refletir as contínuas oscilações de preços, criavam graves inconvenientes, estimulando, artificialmente, o consumo de alguns produtos fortemente subvencionados, além de incentivar as fraudes pelo adicionamento de combustíveis mais baratos aos mais nobres.

2. *Origem e alterações do sistema do impôsto único.* Para melhor fixar as origens do chamado Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes, a cuja fonte quase todos países têm recorrido para obter os recursos financeiros indispensáveis à construção e melhoria de seu sistema de transporte, cumpre-nos remontar ao Decreto-Lei n.º 395, de 29 de abril de 1938, que “declara de utilidade pública e regula a importação, exportação, transporte, distribuição e comércio de petróleo e seus derivados no território nacional, e, bem assim, a indústria da refinação de petróleo importado ou produzido no país”.

Acentuava o Govêrno, no referido Decreto-lei, “a conveniência de ordem econômica de prover à distribuição em todo o território nacional do petróleo e seus derivados, em condições de preço tão uniformes quanto possível”.

Estabeleceu, ainda, o referido Decreto-lei, a competência exclusiva da União com relação à fixação dos limites, máximo e mínimo, dos preços de venda dos produtos refinados, importados em estado final ou elaborados no país, tendo em vista a uniformidade de preço já referida.

Finalmente, criou o Decreto-lei em referência o Conselho Nacional do Petróleo, organismo subordinado diretamente à Presidência da República, com a incumbência de executar as medidas nêle estabelecidas, dentre as quais a de autorizar as operações financeiras das empresas, fiscalizá-las, bem como as operações mercantis.

Organizado o Conselho Nacional do Petróleo pelo Decreto-lei n.º 538, de 7 de julho de 1938, lhe foram atribuídas, dentre outras, as seguintes tarefas: “a) autorizar, regular e controlar a importação, a exportação, o transporte, inclusive a construção de oleodutos, a distribuição e o comércio de petróleo e seus derivados no território nacional; c) estabelecer, sempre que julgar conveniente, na defesa dos interesses da economia nacional e cercando a indústria da refinação de petróleo de garantias capazes de assegurar-lhe êxito, os limites máximo e mínimo, de preços de venda de produtos refinados, importados em estado final ou elaborados no país, tendo em vista, tanto quanto possível, a sua uniformidade de preço em todo o território da República, e finalmente, d) propor a alteração dos impostos e taxas de qualquer natureza, que gravem a indústria e o comércio do petróleo e seus derivados ou a criação de novos impostos e taxas”.

No exercício de suas atribuições, elaborou o Conselho Nacional do Petróleo a Exposição de Motivos n.º 1.777, de 19 de julho de 1939, encaminhada à Presidência da República, na qual, depois de fazer uma minuciosa análise dos preços de venda no mercado interno do petróleo e derivados, sugeria aquêlê órgão a criação de um impôsto único federal, que deveria substituir todos os múltiplos impostos e taxas federais, estaduais e mesmo alguns municipais, que oneravam tais produtos, derogando-se, por outro lado, a competência constitucional daquelas entidades para tributá-los.

Esclarecendo o alcance da medida sugerida, acrescentava o Conselho Nacional do Petróleo, na referida Exposição de Motivos, “que o objetivo das medidas propostas não é privar os Estados e Municípios de algumas de suas fontes de receita. Os impostos em aprêço deixarão, sòmente, de ser arrecadados pelos Estados e Municípios, para o serem, em bloco, pela União, que os devolverá aos Estados, para terem a aplicação especial e exclusiva no aperfeiçoamento e expansão de suas rêdes rodoviárias”.

Inspiradas na mencionada Exposição de Motivos, tivemos então as Leis Constitucionais ns. 3 e 4, respectivamente, de 18 e 20 de setembro de 1940, sendo que a primeira modificava o art. 35 da Carta Constitucional de 1937, então vigente, para efeito de proibir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios “tributar direta ou indiretamente a produção e o comércio, inclusive a distribuição e a exportação do carvão mineral nacional e de combustíveis e lubrificantes líquidos de qualquer origem”; enquanto a segunda estabelecia a competência privativa da União para “tributar a produção e o comércio, a distribuição e o consumo, inclusive a importação e exportação do carvão nacional e dos combustíveis líquidos de qualquer origem”, esclarecendo, a seguir, que o tributo teria a forma de impôsto único, incidindo sòbre cada espécie de produto e, mais, que da arrecadação caberia aos Estados e Municípios uma cota-parte proporcional ao consumo, nos respectivos territórios, a ser aplicada na conservação e no desenvolvimento das suas rêdes rodoviárias.

As Leis Constitucionais ns. 3 e 4 sobreveio o Decreto-lei n.º 2.615, de 21 de setembro de 1940, que dispôs a respeito do impôsto único federal sòbre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados ou produzidos no país, a ser cobrado sob a forma de direitos de importação para consumo, quando de procedência estrangeira, e de Impôsto de Consumo quando produzidos no país, esclarecendo, no seu art. 2.º, que “as mercadorias referidas no art. 1.º ficam isentas de impostos e taxas estaduais e municipais de qualquer natureza, que, direta ou indiretamente, incidam sòbre a sua produção e o seu comércio, a sua distribuição, o seu transporte e o seu consumo”.

3. *Orientação da Constituição de 1946.* A Constituição federal de 1946 adotou idêntico regime tributário, com relação aos lubrificantes e combustíveis líquidos, incluindo entre os produtos tributáveis os combustíveis gasosos, além de estender o mesmo regime aos minerais e à energia elétrica, nos têrmos seguintes:

“Art. 15. Compete à União decretar impostos sôbre:

I —

II —

III — A produção, comércio, distribuição e consumo, e, bem assim, importação e exportação de lubrificantes e de combustíveis líquidos ou gasosos de qualquer origem, ou natureza estendendo-se êsse regime, no que fôr aplicável, aos minerais do país e à energia elétrica.

§ 2.º A tributação de que trata o n.º III terá a forma de impôsto único, que incidirá sôbre cada espécie de produto. Da renda resultante, sessenta por cento no mínimo serão entregues aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, proporcionalmente à sua superfície, população, consumo e produção, nos têrmos e para os fins estabelecidos em lei federal”.

Conforme consta do § 2.º do art. 15 supra transcrito, alterou a atual Constituição o sistema de distribuição do produto ou arrecadação do Impôsto Único, aos Estados, Distrito Federal e Municípios, que era feita na base do consumo, passando a ser proporcionalmente à sua superfície, população, consumo e produção.

Posteriormente à Constituição de 1946, a matéria veio a ser regulada pela Lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952, que dispôs sôbre o Impôsto Único sôbre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, mandando cobrá-los em bases variáveis conforme a natureza do produto e sob a forma de direitos de importação, quando de procedência estrangeira, ou de Impôsto de Consumo, quando de produção nacional.

Estabeleceu, ainda, a Lei n.º 1.749, no seu art. 3.º, que da receita 75% (setenta e cinco por cento) seriam destinados ao Fundo Rodoviário Nacional e 25% (vinte e cinco por cento) seriam empregados nos empreendimentos ligados à indústria do petróleo, nos têrmos da lei especial.

Com o advento da Lei n.º 2.004, de 3 de outubro de 1953, que instituiu o monopólio da União sôbre os produtos de petróleo e criou a Petróleo Brasileiro S. A. Petrobrás, como seu órgão de execução, os 25% (vinte e cinco por cento) reservados aos empreendimentos ligados à indústria do petróleo foram mandados aplicar na subscrição de ações desta Empresa por parte da União e dos Estados, na proporção de 40% (quarenta por cento) e 60% (sessenta por cento), respectivamente, até que estivesse assegurada a integralização de seu capital social, que deveria atingir o total de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), até o exercício de 1957.

Sôbre o alcance e sentido do dispositivo constitucional, referente ao impôsto único sôbre combustíveis e lubrificantes, diz Carlos Maximiliano: “O art. 15, n.º III, colimou evitar a sobrecarga tributária sôbre o carvão mineral, o petróleo e seus derivados, bem como sôbre lubrificantes e energia elétrica; unificou os impostos com aquêlê intuito, tirando-os da alçada dos Estados e Municípios. O texto reveste-se de grande amplitude; não deixa margem a dúvidas e sofismas; assim, deve ser compreendido e aplicado...” (*Comentários à Constituição Brasileira*, vol. I, pág. 291).

Também Temístocles Brandão Cavalcânti assim se manifesta: “A Constituição fala em Impôsto Único no sentido de que as atividades previstas na Constituição só podem ser tributadas pela União”, acrescentando em prosseguimento: “O que há de mais explícito no texto constitucional é a exclusão da competência dos Estados e Municípios para tributar as operações mencionadas, percebendo os Municípios através da distribuição feita pela União a parte do produto total da arrecadação na proporção estabelecida na lei federal e com destino ali fixado” (*Comentários à Constituição*, vol. I, págs. 245-246).

O sistema do Impôsto Único que a Constituição de 1946 acolheu foi o mesmo que encontrou em vigor e que prescrevia a exclusão dos demais impostos federais, estaduais e municipais.

Manteve-se, por essa forma, a orientação anterior que foi a de unificar o sistema de tributação da produção, comércio, distribuição e consumo de tais produtos, tendo em vista “a conveniência de ordem econômica de prover a distribuição, em todo o território nacional, do petróleo e seus derivados, em condições de preço tão uniformes quanto possível, conforme já constava dos *consideranda* do Decreto-lei n.º 395, de 29 de abril de 1938, que deu origem a tôda a legislação a respeito.

A importância de que se reveste para a economia do país o comércio dos produtos de petróleo e seus derivados aconselhava a instituição do sistema do Impôsto Único, a ser cobrado pela União, excluindo-se, por essa forma, dos Estados, Distrito Federal e Municípios a competência para tributá-los, pois, do contrário, não seria possível conseguir-se a desejada uniformidade de preço em todo território nacional, sabido que o impôsto pode exercer uma função extrafiscal no mecanismo de sua formação, onerando o produto ou deixando de fazê-lo, conforme fôr o caso.

4. *A incidência do impôsto e a exclusão de outra tributação.* A atual Lei n.º 2.075, de 25 de novembro de 1956, não poderia restringir ou ampliar o âmbito da incidência tributária fixada na Constituição, tendo agido com evidente acêrto o legislador ao dar ao seu art. 1.º a mesma redação do respectivo dispositivo constitucional, tal seja a de que “a produção, o comércio, a distribuição, o consumo e a importação e exportação de lubrificantes e combustíveis líquidos ou gasosos, de qualquer origem ou natureza, estão sujeitos exclusivamente ao impôsto previsto no art. 15, inciso II, da Constituição federal”.

Conforme tivemos oportunidade de constatar, quer através da própria origem do Impôsto Único, quer dos comentários tecidos por Carlos Maximiliano e Temístocles Brandão Cavalcânti, sôbre o dispositivo constitucional em referência, a sua criação foi feita com a exclusão da competência tributária dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios com relação às atividades enumeradas, ou seja, a produção, o comércio, a distribuição, o consumo e a importação e exportação dos lubrificantes líquidos e gasosos, de qualquer origem ou natureza.

Lógicamente não poderiam aquelas entidades menores cogitar da tributação das atividades enumeradas no texto constitucional e na lei

ordinária que o regulamentou, pois lhe falecia competência para fazê-lo.

Criou-se, conseqüentemente, com a instituição do Impôsto Único, uma restrição ou derrogação da competência tributária dos Estados, Distrito Federal e Municípios sôbre tais produtos, muito embora devesse a União restituir-lhes uma percentagem equivalente à sua participação na arrecadação geral do impôsto.

Não obstante fôsse esta a colocação do problema, larga controvérsia se estabeleceu no regime da Lei n.º 1.749, com repercussões em vários tribunais do país, inclusive do Supremo Tribunal, sôbre se a tributação do Impôsto Único excluía ou não a incidência e cobrança de qualquer outro impôsto, excessão dos de renda e de sêlo, expressamente ressalvados no art. 9.º da referida lei.

Sustentou-se, então, que a alínea III do art. 15 da Constituição, estando subordinada ao *caput* do dispositivo, que se refere a impostos, não impediria a cobrança de tributos de outras espécies, tais como as taxas e as contribuições.

A questão foi debatida, no tocante às taxas, para sustentar a cobrança da chamada Taxa de Previdência Social, criada pela Lei n.º 159, de 20-12-1935, sôbre os lubrificantes importados; e, no que diz respeito às contribuições, para se defender a cobrança da que foi instituída pelo Decreto-lei n.º 651, de 26-8-1938, sôbre os combustíveis entregues ao consumo, em benefício do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas.

Defendendo ponto de vista contrário à aludida cobrança, Rubens Gomes de Sousa teve oportunidade de afirmar que “a palavra impôsto da alínea III do art. 15 da Constituição, combinada com a palavra tributação do § 2.º do mesmo artigo, significa que o Impôsto Único tem a natureza e o alcance de uma tributação única sob a forma de impôsto; e que a tributação única é, necessariamente, excludente da incidência de quaisquer outras figuras tributárias além da especificamente designada como única” (*Parecer, in Revista Forense*, vol. 133, pág. 55).

O Tribunal Federal de Recursos sufragou a tese defendida por Rubens Gomes de Sousa, ao decidir que o Impôsto Único excluía a cobrança, tanto da Taxa de Previdência Social, como da Contribuição do I.A.P.E.T.C. (*Revista de Direito Administrativo*, vols. 27, pág. 182; 17, pág. 118, e 32, pág. 79).

Não cessaram, porém, as controvérsias, que se ampliaram à hipótese da cobrança do Impôsto de Indústrias e Profissões por parte das entidades municipais, sob o argumento de que a tributação única não abrange os impostos indiretos que recaíam sôbre atividades e lucros referentes às atividades profissionais das pessoas que lidam com o comércio de combustíveis e lubrificantes.

José Sabóia Viriato de Medeiros, em longo e fundamentado parecer, sustenta que o regime do impôsto único, instituído pelas emendas constitucionais de 18 e 20 de setembro de 1940, acolhido sem discordância, antes com repulsa expressa de impugnações formuladas, pela

Constituição de 18 de setembro de 1946, exclui qualquer tributação (no mais amplo sentido do termo) dos Estados e dos Municípios e mesmo da União, salvo os impostos de renda e de sêlo, sôbre a produção, o comércio, a distribuição e o consumo de lubrificantes e combustíveis líquidos ou gasosos, de qualquer origem ou natureza. Rejeita, pois, tanto o Impôsto de Indústrias e Profissões, da competência dos Estados, como a Taxa de Previdência Social, aliás verdadeiro impôsto (*Revista de Direito Administrativo*, vol. 44, pág. 466).

São numerosos os pronunciamentos dos tribunais com relação ao assunto, sem que a jurisprudência lograsse, até agora, estabelecer um pronunciamento definitivo, de forma a pôr fim à controvérsia (Cf. *Revista de Direito Administrativo*, vols. 28, pág. 175; 31, pág. 96; 32, pág. 270; 33, págs. 180 e 182; 34, pág. 129; 36, págs. 196 e 199; 39, págs. 422, 423, 424, 425 e 427; 40, pág. 420; 41, pág. 436; 42, pág. 61, e 43, pág. 131).

O legislador atual alterou a redação do art. 9.º da Lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952, para declarar no § 3.º do art. 1.º da atual Lei n.º 2.975, de 27 de novembro de 1956, de forma direta e taxativa, que o Impôsto Único exclui a incidência de quaisquer outros impostos federais, estaduais, municipais, exceto os de Renda e Sêlo.

Acreditamos que o novo dispositivo logre pôr fim à controvérsia, dissipando, completamente, as dúvidas até então existentes; todavia, caberá ao Poder Judiciário, no exercício de sua competência constitucional, pronunciar a palavra final e definitiva sôbre o assunto.

5. *A tributação "ad valorem" e o sistema da tributação específica.* A Lei anterior estabelecia a cobrança do Impôsto Único com base no chamado sistema de taxação específica, que prevê uma importância fixa de dinheiro por unidade de medida, ao contrário do sistema da taxação *ad valorem*, que toma por base uma percentagem sôbre o preço da mercadoria.

A nova lei altera aquêle sistema para substituí-lo pelo *ad valorem*, visando tal alteração a possibilitar não só o aumento da arrecadação, como, também, a atender a realidade econômica do país, em permanente processo inflacionário, com a adoção de um sistema que melhor se ajustasse às oscilações dos preços das mercadorias tributadas, sabido que no sistema rígido de taxas específicas o impôsto se apresenta inócua nas fases de ascensão de preços e confiscador nas de depressão.

Dentre as várias desvantagens da taxação específica, Teotônio Monteiro de Barros aponta o que chama o gravíssimo inconveniente da rigidez: "Pagando as mercadorias um tanto por unidade de pêsso ou medida linear, ou de capacidade, diz êle, o preço dessas mercadorias fica inteiramente relegado, como elemento de cálculo. A conseqüência é que, ao cabo de alguns anos, depois de estabelecida a tarifa, elevando-se os preços continuamente, o Impôsto de Importação fica transformado num *quantum* às vêzes muito reduzido, em face do artigo importado" (Trabalho incluído em *Finanças Comparadas*, Henry Laufenburger, pág. 401).

A alteração do sistema da tributação específica pelo da tributação *ad valorem* constitui, sem dúvida alguma, sob o ponto de vista fiscal e financeiro, a principal inovação da atual lei.

6. *O cálculo do impôsto e a unificação do câmbio.* Com relação ao cálculo do impôsto *ad valorem*, estabelece a lei, art. 2.º, que êle deverá ser feito sôbre o custo CIF das mercadorias importadas, nas percentagens que especifica, servindo de base para tal fim o que a lei denomina de custo médio efetivo das importações realizadas, a ser periodicamente apurado pelo Conselho Nacional do Petróleo.

A diversidade de taxas cambiais do regime anterior é substituída por um sistema de taxa única, visto que a conversão para cruzeiros do custo CIF será feita ao custo cambial, assim entendido a soma da taxa oficial vigorante, acrescida de uma sobretaxa única, fixada para a importação de todos os produtos enumerados na lei.

Com relação aos produtos de produção nacional, o Impôsto Único a ser cobrado será equivalente a três quartos (3/4) da importância em cruzeiros que incidir sôbre os similares de procedência estrangeira, no caso de gás liqüefeito e gasolinas de aviação, automotiva e *premium* e equivalentes; para os demais produtos deverá corresponder à metade, apenas, dos similares estrangeiros (art. 4.º).

7. *Sentido das expressões "custo CIF"*. Convém esclarecer que a cláusula CIF, que corresponde à abreviatura das palavras inglêsas "*cost, insurance and freight*", inserta nos contratos de compra-e-venda de mercadorias do exterior, deve ser entendida no sentido de que seu preço se estende até o pôrto ou lugar de destino; ou melhor, que nêle devem ser considerados incluídos o frete, as despesas de transporte até o pôrto de desembarque e, bem assim, o seguro marítimo, devendo a mercadoria ser entregue ao comprador livre e desembaraçada de quaisquer outras despesas.

Segundo esclarece Carvalho de Mendonça, "a cláusula CIF evita ao comprador procurar um intermediário no lugar onde se acha a mercadoria, a fim de providenciar sôbre a expedição, escolhendo navio, embarcando, pagando o frete e fazendo o seguro. O próprio vendedor encarrega-se dêstes serviços. Por outro lado, facilita-lhe a negociação da mercadoria em viagem. Conhecendo o preço exato por que vem a adquirí-la, fica habilitado a revendê-la, mediante o endôssô do conhecimento ou, ainda, sem esta formalidade. Nem há perigo para o comprador, porque para a entrega da mercadoria no navio é indispensável a sua especificação, o que constará exatamente do conhecimento" (*Tratado de Direito Comercial Brasileiro*, vol. VI, 2.ª parte, pág. 176).

8. *Pagamento do impôsto. Repartição arrecadadora.* No seu art. 3.º, dispõe a atual lei que, tratando-se de produtos importados, o pagamento do impôsto deverá ser feito às respectivas Alfândegas ou Mesas de Renda, por ocasião da entrada da mercadoria no território nacional, devendo efetivar-se um têrço (1/3) no ato do desembarque alfandegário e o restante 60 (sessenta) dias após aquela formalidade.

Segundo prescreve a chamada Nova Consolidação das Leis da Alfândega, o processo de despacho aduaneiro deve ser feito da seguinte forma: chegada a mercadoria o importador, por seu despachante (§ 74), apresenta à Alfândega as faturas comercial e consular (§ 73), a licença prévia (§ 66), se fôr o caso, e o conhecimento de carga fornecido pela Companhia de Navegação, juntamente com a nota de despacho, preparada pelo despachante. Verificada a conferência da mercadoria e pagos os impostos, será ela liberada para ser, afinal, retirada pelo destinatário.

Na hipótese de tratar-se de produtos nacionais esclarece a lei (art. 6.º) que o recolhimento do Impôsto Único deverá ser feito por verba, devendo os respectivos pagamentos serem efetuados no Estado fonte da produção, isto é, onde estiver localizada a fábrica vendedora, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da entrega ao primeiro comprador.

É natural que o pagamento deva efetivar-se quando a mercadoria seja entregue ao consumidor, pois o Impôsto de Consumo incide sôbre a circulação da mercadoria, devendo ser arrecadado no momento em que são dadas a consumo.

Ainda na hipótese de produtos nacionais estabelece a lei, no seu art. 6.º, § 1.º, que o Poder Executivo regulamentará o pagamento do impôsto, podendo, se os produtos se destinarem a consumo ou distribuição fora do Estado em que estiver localizada a fábrica, autorizar, se o exportador o desejar, o pagamento do impôsto pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo o recolhimento, neste caso, ser feito no prazo máximo de 5 (cinco) dias da data do recebimento do produto, sob pena de multa igual ao valor do impôsto devido.

Com relação à cobrança, processo administrativo, fiscalização e penalidades, os produtos de produção estrangeira ficarão sujeitos à legislação aduaneira, em tudo que não contrariar a presente lei, aplicando-se, pelo contrário, às mesmas hipóteses a legislação do Impôsto de Consumo, caso se trate de produto de fabricação nacional.

Manteve a atual lei o mesmo sistema da lei anterior (Lei n.º 1.749, de 28 de setembro de 1952), quer com relação à cobrança, processo administrativo, fiscalização e penalidade, para os quais já se mandava aplicar o regime da legislação aduaneira para os produtos importados e o do Impôsto de Consumo para os de fabricação nacional.

9. *Distribuição da receita.* A distribuição da receita é regulada pelo art. 7.º da lei, o qual dispõe que 40% (quarenta por cento) pertencem à União e 60% (sessenta por cento) aos Estados, Municípios e Distrito Federal, que deverão aplicá-los 75% (setenta e cinco por cento) em seus programas rodoviários, através do Fundo Rodoviário Nacional; 15% (quinze por cento) à constituição do capital social da Petróleo Brasileiro S. A. — Petrobrás e 10% (dez por cento) à constituição do capital social da Rêde Ferroviária Federal S. A., nos exercícios de 1957 a 1961, inclusive.

A partir de janeiro de 1962, a União, os Estados, os Municípios e o Distrito Federal destinarão as suas cotas no impôsto, 90% (noventa

por cento) aos seus programas rodoviários, através do Fundo Rodoviário Nacional e 10% (dez por cento) à constituição do capital social da Rêde Ferroviária Federal S. A., cabendo a receita, a partir de 1972, exclusivamente ao Fundo Rodoviário Nacional.

10. *Recolhimento das importâncias arrecadadas.* As receitas provenientes da arrecadação do Impôsto Único serão diariamente recolhidas pelas Alfândegas, Recebedorias e Coletorias Federais ao Banco do Brasil S. A., mediante guia, cabendo ao Banco, de cada recebimento das estações arrecadadoras, creditar a percentagem pertencente ao Fundo Rodoviário Nacional, à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; a percentagem pertencente à Petrobrás, à conta e ordem desta, e bem assim a destinada à Rêde Ferroviária Federal, que igualmente será creditada à sua conta e ordem.

Enquanto não estiver em funcionamento a Rêde Ferroviária Federal S. A. os recursos que lhe são atribuídos deverão ser creditados ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico. Constituída a sociedade, tais fundos passarão à sua propriedade, contra a entrega à União, Estados, Municípios e Distrito Federal, das ações correspondentes na proporção de suas cotas no Fundo Rodoviário Nacional.

11. *Criação da Rêde Ferroviária Federal S. A.* A criação da Rêde Ferroviária Federal S. A. constitui uma das inovações da Lei n.º 2.975, de 27 de novembro de 1956, que importou em incluir o sistema ferroviário entre os beneficiários do Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes, restrito, até então, ao sistema rodoviário nacional.

Segundo dispõe o art. 15 da Lei, até o exercício de 1961, a Rêde Ferroviária Federal deverá ter aumentado seu capital social em quantia equivalente ao total das importâncias recebidas, emitindo ações que serão de propriedade da União, dos Estados, Municípios e Distrito Federal, igualmente na proporção de suas respectivas cotas, no mesmo exercício, no Fundo Rodoviário Nacional. As referidas ações deverão ser do tipo preferencial e sem direito a voto.

Por outro lado, impõe a lei à Rêde Ferroviária Federal S. A. a obrigação de aplicar na subscrição do capital de sociedades anônimas em que sejam transformadas estradas de ferro estaduais, importância nunca inferior à capitalizada em ações para o Estado em que sejam localizadas, de conformidade com os respectivos planos de reequipamento e expansão, aprovados pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, que deverá ouvi-la a respeito.

Com relação às ações da Rêde Ferroviária Federal S. A., autoriza a lei, no § 2.º do seu art. 9.º, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, o Banco da Amazônia S. A., o Banco do Nordeste do Brasil S. A. e outros estabelecimentos oficiais de crédito a receber-nas em caução de garantia de empréstimos concedidos aos Estados, Municípios, autarquias, sociedades de economia mista estaduais e municipais, destinados ao financiamento de projetos de eletrificação, serviços de água e esgôto e construção e melhoria em pavimentação de rodovias, inclusive aquisição de equipamento rodoviário.

12. *Normas estabelecidas ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem para aplicação de recursos.* O art. 10 estabelece ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem normas para aplicação da cota do Fundo Rodoviário Nacional, determinando que 30% (trinta por cento), no mínimo, deverão ser aplicados na pavimentação, melhoramento de traçados e construção ou reforços de obras de arte especiais e seus acessos de rodovias do Plano Rodoviário Nacional e 10%, até o exercício de 1971, à construção, ao revestimento ou à pavimentação das estradas que substituirão trechos de ferrovias reconhecidamente anti-econômicos.

Idêntica será a posição dos Departamentos Rodoviários, ou órgãos equivalentes estaduais, (art. 12) que também deverão aplicar 10% (dez por cento), no mínimo, em cada exercício, de sua receita, na pavimentação e melhoramento de traçados, construção ou reforço de obras de arte especiais e seus acessos de rodovias dos respectivos Planos Rodoviários Estaduais.

13. *Construção e melhoramento de estradas de finalidades turísticas.* Autoriza, por outro lado, o art. 14 da lei, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os órgãos rodoviários dos Estados e do Distrito Federal a dispenderem até 5% (cinco por cento) de sua cota no Fundo Rodoviário Nacional na construção, bem como na execução das obras que facilitem o tráfego rodoviário e a expansão do turismo, ao longo das estradas, inclusive postos de serviços, estações, hotéis e restaurantes, ou em campos de pouso, aeroportos e suas instalações.

14. *Reajustamento e fixação de preços dos combustíveis e lubrificantes.* É mantida pela lei a competência do Conselho Nacional do Petróleo para fixar o preço dos combustíveis e lubrificantes ao dispor que será feito por êle o reajustamento dos preços que deverão vigorar a partir de 1957, tendo em vista a variação verificada na importância do impôsto devido.

Os estoques de produtos existentes em poder de firmas ou companhias importadoras ou distribuidoras, à época da entrada em vigor da lei, isto é, 1.º de janeiro de 1957, ficarão sujeitos ao pagamento da diferença da tributação, que deverá ser feito em prestações mensais de igual valor, até 30 de junho de 1957, para os óleos lubrificantes, e até 30 de março de 1957, para os demais produtos.

Os preços fixados pelo Conselho Nacional do Petróleo, de acôrdo com o disposto no art. 2.º, item III, do Decreto-lei n.º 395, de 29 de abril de 1938, e no art. 10, alíneas *c* e *g* do Decreto-lei n.º 538, de 7 de julho de 1938, não estarão sujeitos à homologação da Comissão Federal de Abastecimento e Preços.

15. *Desenvolvimento de outros meios de transporte.* Procurando atender às exigências das regiões do país, cujas condições geográficas ou econômicas contra-indiquem o desenvolvimento do sistema de transportes rodoviários, prevê a Lei, no seu art. 18, a criação ou desenvolvi-

mento de outros meios mais adequados à região, mediante a aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas e proposta do Conselho Rodoviário Nacional ou dos Estados, Territórios e Municípios respectivos.

16. *Isonções.* No capítulo das isenções estabelece a lei, art. 5.º, que os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos obtidos no país pela regeneração de óleo lubrificante usado, ficarão isentos do pagamento do impôsto pelo prazo de 5 (cinco) anos, findos os quais passarão tais produtos a pagar um quarto da importância correspondente ao óleo importado.

Tal isenção não se estende aos óleos re-refinados que tenham sofrido processo de regeneração, através de destilação, refinação e filtração, cujas características sejam idênticas às do produto novo. Poderão, entretanto, as indústrias de re-refinação gozar do regime de isenção, desde que suas instalações sejam aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo, perante o qual deverão registrar o produto com as características referidas.

O veto oposto às expressões finais do art. 19 tornou evidente que continuam em vigor, com relação ao Impôsto Único, tôdas aquelas leis que concedem isenção geral de impostos, inclusive as que isentam as empresas de navegação aérea do seu pagamento.

Foram, por outro lado, incluídos no regime de isenção de pagamento do Impôsto Único, (art. 22) o querosene e os óleos diesel e combustível, empregados no setor agro-pecuário, cabendo ao Conselho Nacional do Petróleo fixar, anualmente, a cota a ser atribuída a cada importador ou destilador, devendo, por outro lado, ser feita, por meio de vasilhames especiais ou colorantes, a distinção de tais produtos.

17. *Disposições referentes à Petrobrás.* Dentre os dispositivos que dizem respeito à Petrobrás, impõe-se assinalar, em primeiro lugar, aquêle que visa a assegurar-lhe maiores recursos financeiros, ao dispor que da receita resultante do impôsto, a ser dividida entre a União, Estados, Municípios e Distrito Federal, 15% (quinze por cento) deverão destinar-se à constituição do capital da Empresa, durante os exercícios de 1957 a 1961, nos termos da legislação vigente.

Revogou-se, por essa forma, os dispositivos da Lei n.º 2.004, de 3 de outubro de 1953, que previam a participação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios na constituição do capital da Petrobrás, apenas até o exercício de 1957, quando seu capital social deveria atingir Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros). Conseqüentemente, por força da lei atual, tal participação será prorrogada até o exercício de 1961, independentemente do limite de capital anteriormente fixado.

Por outro lado, o § 2.º do art. 9.º, também aplicável à Rêde Ferroviária Federal S. A., autoriza o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, o Banco da Amazônia S. A., o Banco do Nordeste do Brasil S. A. e outros estabelecimentos oficiais de crédito a receberem em caução as ações da Petrobrás em garantia de empréstimos concedidos aos mesmos Estados, Municípios, autarquias e sociedades de economia

mista, estaduais e municipais, destinados ao financiamento de projetos de eletrificação, serviços de água e esgoto e construção, melhoria ou pavimentação de rodovias, inclusive aquisição de equipamento rodoviário.

Ainda com relação à Petrobrás, dispõe a lei que a União deverá destinar à tomada de ações e obrigações da sociedade, até o exercício de 1962, os dividendos que, porventura, lhe couberem nos lucros desta Empresa. Também, no que concerne à isenção, declara a lei (art. 21) que a Petrobrás e subsidiárias serão isentas do pagamento do Imposto de Renda, até o exercício de 1962, sobre as quantias que inverterem na indústria do petróleo.

18. *Adulteração dos combustíveis e lubrificantes.* Conforme tivemos ocasião de esclarecer, a antiga estrutura de preços dos derivados de petróleo, com a diversidade de sobretaxas cambiais e a incidência específica do imposto do regime anterior, deu ensejo ao uso de processos fraudulentos de adulteração daqueles produtos, dentre os quais o mais freqüente era o da adição do querosene ou óleo diesel à gasolina comum.

A nova lei, embora eliminasse os inconvenientes da multiplicidade de taxas cambiais, procurou obstar que tais processos continuassem sendo usados; por isso, capitula como crime, punível com pena de reclusão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos e multa de Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros) a Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros), o emprêgo de tais processos, desde que com êles se vise a obter, para si ou para outrem, vantagem ilícita, mediante a mistura fraudulenta de derivados de petróleo.

O dispositivo em referência importa em colocar no domínio público o problema da fiscalização da adulteração dos lubrificantes e combustíveis, pois, qualquer cidadão que tenha conhecimento de fatos daquela natureza, terá não só o direito, mas, também, o dever de levá-los ao conhecimento das autoridades policiais competentes, às quais caberá instaurar o respectivo inquérito policial, que precederá a ação penal pròpriamente dita, a ser intentada pelo representante do Ministério Público, já que se trata de crime de ação pública.

19. Finalmente, impõe-se concluir que tendo sido vetado o dispositivo que declarava revogada a Lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952, continuará ela em vigor naquilo em que não contrariar a presente lei, revogadas as demais disposições em contrário.