

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL  
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICO E SOCIAL  
SETOR DE TRANSPORTES DO IPLAN

O IMPOSTO ÚNICO SOBRE LUBRIFICANTES E COMBUSTÍVEIS  
LÍQUIDOS E GASOSOS (IULCLG) E O FINANCIAMENTO DO  
PROGRAMA RODOVIÁRIO NACIONAL

Engenheiro Roberto Barbosa Moreira  
Engenheiro Walcy Pereira Igreja  
Economista Francisco Junqueira Bruzzi

Estudos e Pesquisas  
Financiamento dos Custos de Cons-  
trução e Conservação Rodoviários  
Documento de Trabalho Nº 5

O IMPOSTO ÚNICO SOBRE LUBRIFICANTES E COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E  
GASOSOS (IULCLG) E O FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL (FRN)

O IULCLG é um imposto incidente sobre os lubrificantes e combustíveis, líquidos e gasosos, produzidos no País ou importados, criado pelo Decreto-lei nº 2.615, de 21/9/1940.

A reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), através o Decreto-lei nº 8.463, de 29/12/45 vinculou o FRN ao IULCLG, permitindo a este Departamento possuir, a partir de então, autonomia financeira e administrativa.

Naquela ocasião, toda a arrecadação proveniente do IULCLG era creditada ao FRN, destinando-se à construção, conservação e melhoramento das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e nos Planos Rodoviários Estaduais, dos Territórios Federais e do Distrito Federal.

Do total do FRN, portanto, do IULCLG, este recolhia 40% para suas tarefas específicas e distribuía 60% aos Estados, Territórios Federais e Distrito Federal, dentro do seguinte critério:

60% do FRN (igual a 60% do IULCLG):

36% proporcionalmente ao consumo de combustíveis e lubrificantes em cada unidade federada; ✓

12% proporcionalmente à população da unidade; ✓

12% proporcionalmente à área da unidade. ✓

As unidades para fazer jus à percepção de suas quotas deveriam submeter ao DNER seu programa de trabalho rodoviário para o exercício em tela.

Aprovado o programa, pelo DNER, este, então, liberava a quota respectiva.

Este processamento objetivava manter padrões técnicos compatíveis com os do DNER, para cada tipo de rodovia, bem como, impedir gastos exagerados, muito divergentes das tabelas de preços federais.

Entretanto, através os anos, os critérios originais têm sido modificados por sucessivos diplomas legais, não só quanto às percentagens das quotas do DNER, Estados, Territórios Federais, como também, na vinculação do IULCLG ao FRN.

Dos 100%, à data do Decreto-lei nº 8.463/45, atualmente, cabem ao FRN, apenas, 75,9% do total arrecadado por este imposto.

Os restantes 24,1% são distribuídos à entidades estranhas à área rodoviária, como a Rede Ferroviária Federal S/A, a Petrobrás, o Ministério das Minas e Energia, o Departamento Nacional de Produção Mineral e, inclusive, órgãos que não comparecem como contribuintes na formação da receita do IULCLG, como a Comissão Nacional de Energia Nuclear, o Ministério da Aeronáutica e o Fundo Especial, Conta do Tesouro Nacional.

Também, os Municípios passaram a ser diretamente contemplados com quinhões do FRN, sendo o repasse feito pelas unidades federadas, às quais estão sujeitos, da mesma forma como no caso do recebimento dos quinhões das unidades, isto é, os municípios devem submeter aos órgãos rodoviários estaduais das unidades a que estão sujeitos administrativamente seus programas de atividades rodoviárias para cada exercício.

Mostramos a seguir as principais alterações da legislação do IULCLG, até dezembro de 1971.

A primeira modificação observada realizou-se em 27 de novembro de 1956, pela Lei nº 2.975, que admite outros participantes na receita, como a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Petrobrás, bem como, do orçamento do DNER destinam-se 10% para a extinção de ramais ferroviários antieconômicos, com a sua substituição por rodovias.

IULCLG - 100%	{	PETROBRÁS - 15,0%	{	Estados e Municípios - 45%	{	rodovias - 22,5%
		RFFSA - 10,0%				
	FRN - 75,0%	{				

A segunda modificação importante observou-se em 5 de novembro de 1964, pela Lei nº 4.452, que destinam 4% da receita do DNER dos Estados e Distrito Federal para a construção, melhoria, pavimentação e instalação de aeródromos, aeroportos e para a implantação e manutenção dos sistemas de proteção ao voo, bem como deixa de destinar 15% do Imposto Único à Petrobrás.

IULCLG - 100%	{	RFFSA - 11,0%	{	Estados e DF - 42,7%	{	Aeroportos - 1,7%	
		Municípios - 10,7%					DER's - 41,0%
		FRN - 89,0%					
	{	DNER - 35,6%	{	Aeroportos - 1,4%			
			{	Ramais ferroviários antieconômicos - 3,9%			
			{	DNER - 30,3%			

Em 28 de dezembro de 1967, pelo Decreto-lei nº 343, o Imposto Único sofre mais modificações: a Petrobrás volta a receber, e diminui-se a cota da RFFSA.

IULCLG - 100%	{	RFFSA - 8,0%				
		PETROBRÁS - 12,5%				
	{	{	Estados e DF - 32,0%	DER's - 30,7%		
			Municípios - 8,0%	Aeroportos - 1,3%		
{	{	FRN - 79,5%				
		DNER - 39,5%	Rodovias - 33,6%			
					Ramais ferro- viários antie- conômicos - 4,3%	
					Aeroportos - 1,6%	

Já em 25 de abril de 1969, pelo Decreto-lei nº 555, o Ministério de Minas e Energia e o Departamento Nacional de Produção Mineral, também, foram incluídos como participantes da receita, sendo que a sua participação é oriunda de parte da quota da Petrobrás.

IULCLG - 100%	{	RFFSA - 8,0%				
		PETROBRÁS - 12,0%				
	{	{	Ministério Minas e Energia - 0,2%			
			Deptº Nac. de Produção Mineral - 0,3%	Estados e DF - 32,0%	DER's - 30,7%	
{	{	FRN - 79,5%	Municípios - 8,0%	Aeroportos - 1,3%		
		DNER - 39,5%				
					Rodovias 33,6%	
					Ramais ferro- viários antie- conômicos - 4,3%	
					Aeroportos - 1,6%	

No Decreto-lei nº 859, de 11 de setembro de 1969, a única modificação observada é que o Ministério da Aeronáutica passa a receber 2,9% para crédito do Fundo Aeroaviário, parte esta, originariamente, do Fundo Rodoviário Nacional.

IULCLG -100%	{	RFFSA - 8,0%				
		PETROBRÁS - 12,0%				
	{	{	Ministério Minas e Energia - 0,2%			
			Deptº Nac. de Prod. Mineral - 0,3%	DNER - 37,9%	Rodovias - 32,2%	
{	{	FRN - 79,5%	Estados e DF - 30,7%	Ramais ferroviários - 4,2%		
			Municípios - 8,0%	antieconômicos - 1,5%		
				Aeroportos - 1,2%		
					DER's - 29,5%	
					Aeroportos - 1,2%	
					Minist. Aeronáutica - 2,9%	

Já em 23 de janeiro de 1970 foi criado, pelo Decreto-lei nº 1.076, o Fundo Especial, vinculado ao Tesouro Nacional, para a abertura de créditos especiais, sendo que a sua quota é originária da redução das outras quotas em 10%, exceto às dos Estados, Distrito Federal e Municípios. Cumpre lembrar que este decreto é válido por cada exercício, tendo sido renovado em 13 de janeiro de 1971 (Decreto-lei nº 1.147).

IULCLG - 100%	FRN - 75,7%	RFFSA	- 7,2%	{ Rodovias - 29,3% Ramal ferro- viário antie conômico - 3,8% Aeroportos - 1,4% { DER's - 29,2% Aeroportos - 1,2%		
		PETROBRÁS	- 10,8%			
		Minist. das Minas e Energia	- 0,2%			
		Deptº Nac. de Produção Mineral	- 0,3%			
		Fundo Especial	- 5,8%			
	DNER	- 34,5%				
		Estados e DF	- 30,4%			
			Municípios		- 8,0%	
			Minist. da Aero náutica		- 2,8%	

No Decreto-lei nº 1.091, de 12 de março de 1970 a principal modificação foi a introdução da Comissão Nacional de Energia Nuclear, como participante da receita, como vemos a seguir:

IULCLG - 100%	FRN - 75,9%	RFFSA	- 7,2%	{ Rodovias - 30,6% Ramais ferro- viários antie conômicos - 3,9% Aeroportos - 1,4% { DER's - 30,7% Aeroportos - 1,3%	
		PETROBRÁS	- 7,2%		
		Min. Minas e Energia	- 0,2%		
		Deptº Nac. Produção Mineral	- 1,2%		
		Comissão Nac. de Energia Nu clear	- 0,9%		
		Ministério da Aeronáutica	- 1,8%		
	Fundo Especial	- 5,6%			
	DNER	- 35,9%			
		Estados e DF	- 32,0%		
			Municípios		- 8,0%

Por outro lado, a receita do Imposto Único, que influencia diretamente o programa de investimentos no setor rodoviário, sofre variações com a política cambial e com as oscilações nas alíquotas determinadas por legislação específica. Desta maneira, torna-se extremamente difícil prever, a longo prazo, os recursos disponíveis para os programas rodoviários, provenientes desta fonte.

Analisando-se estas sucessivas alterações na legislação do IULCLG, vemos que elas não guardam nenhuma relação com a análise da formação de sua receita. Se objetiva-se o financiamento do programa rodoviário, principalmente no que se refere à conservação da rede rodoviária, as alíquotas a serem aplicadas aos diferentes produtos têm que ser correlacionadas com o montante dos custos e com a ponderação da capacidade de produzir danos na rede, de cada usuário.

Assim é que, fora de qualquer dúvida, produzem maior dano ao corpo estradal os veículos de carga, conduzindo à formação de maior percentual dos custos de conservação. Por outro lado, as especificações apuradas da rede rodoviária principal se devem, também, aos veículos pesados, conduzindo a maiores custos de construção. Exemplificando: quando se especificam rampas máximas de 3%, estamos condicionados pelas características operacionais dos veículos pesados, pois um carro de passeio venceria rampas de valor muito maior, com grande facilidade. No entanto, sendo o óleo diesel o combustível preferencialmente usado pelos veículos pesados, tem este combustível alíquota menor que a gasolina, combustível usado pelos veículos leves.

No Quadro I listaram-se as diversas modificações nos valores das alíquotas do IULCLG, de janeiro de 1965 a maio de 1972 em moeda corrente.

Destacou-se a relação: alíquota da gasolina "A", sobre a alíquota do óleo diesel, para fundamentar comentários que serão feitos mais adiante.

Observa-se que a gasolina amarela "A" é sempre mais taxada, por litro, que o óleo diesel.

A partir de 1/1/67 a proporção foi mantida praticamente constante e igual a 128,0, ou seja, a alíquota da gasolina é 28% superior à do óleo desde aquela data.

Partindo-se do pressuposto de que a distribuição do IULCLG deva manter uma relação direta com a sua formação, isto é, que os setores econômicos que geram o IULCLG devam receber integralmente de volta o total de suas contribuições, construiu-se o Quadro II, subdividido nos Quadros II-a até II-k relativos à formação da receita teórica do IULCLG por cada produto taxado em moeda corrente e constante de 1970 no período de 1965 a 1970.

- II-a - Gasolina de aviação;
- II-b - Gasolina automotiva "A" (amarela);
- II-c - Gasolina automotiva "B" (azul);
- II-d - Querosene;
- II-e - Combustível para aeronaves a jato;
- II-f - Óleo diesel;
- II-g - Óleo lubrificante;
- II-h - Gás liquefeito;
- II-i - Óleo combustível;
- II-j - Óleo "signal";
- II-k - Petróleo cru.

Com base nos dados de consumo setorial, bem como nas alíquotas médias ponderadas, montou-se o Quadro III.

O Quadro III mostra o consumo total do petróleo e seus derivados, taxados pelo IULCLG e receita total teórica deste imposto no período de 1965 a 1970 e a arrecadação real verificada no período.

A coluna E demonstra que o sistema arrecadador tem melhorado continuamente no período assinalado (65-70) com uma exceção, em 1967, onde se atingiu a uma arrecadação de, apenas, 77,8% do total possível.

Mesmo assim, os índices continuam altos.

Em moeda de 1970 deixaram de ser recolhidos aos cofres da União as seguintes importâncias:

1965 -	538 857
1966 -	446 515
1967 -	530 894
1968 -	355 713
1969 -	410 885
1970 -	<u>387 267</u>
TOTAL -	2 670 131

O total perdido quase equivale ao total do IULCLG arrecadado em 1969.

Por outro lado, observou-se um abaixamento médio de -1,2% no consumo, sempre tendo-se em vista que se trata do consumo de produtos taxados e não do consumo bruto, e um crescimento médio de 76,6% na arrecadação.

Percebe-se um desequilíbrio na taxação - enquanto alguns produtos deixaram de ser taxados, como o óleo combustível, a partir de 1/5/70 e o petróleo cru, aliás, obviamente, pois, é a matéria-prima dos derivados taxáveis e a incidência do imposto sobre ele significava uma bitributação, o aumento das alíquotas de outros correu numa faixa de 7,8%, em números absolutos.

QUADRA II-c  
FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG, POR PRODUTO  
GASOLINA AUTOMOTIVA B (AZUL)

ANO	CONSUMO EM 1000 l (1)	ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/l (2)	ARRECAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE
			MOEDA CORRENTE CR\$ x 10 <sup>3</sup>	CR\$ (70) x 10 <sup>3</sup> (3)	
1965	58.121	0,1156	6.718,8	21.373,8	3,1812
1966	65.130	0,1376	8.961,9	20.674,2	2,3069
1967	102.372	0,1139	11.660,2	20.952,2	1,7969
1968	166.737	0,1390	23.176,4	33.524,7	1,4465
1969	254.589	0,1871	47.633,6	57.060,3	1,1979
1970	364.368	0,2099	76.480,8	76.480,8	1,0000

QUADRO II-d

QUEROSENE

ANO	CONSUMO EM 1000 l (1)	ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/l (2)	ARRECAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE
			MOEDA CORRENTE CR\$ x 10 <sup>3</sup>	CR\$ (70) x 10 <sup>3</sup> (3)	
1965	577.573	0,0489	28.243,3	89.847,6	3,1812
1966	571.842	0,0583	33.338,4	76.908,4	2,3069
1967	633.143	0,0410	25.958,9	46.645,5	1,7969
1968	658.882	0,0501	33.010,0	47.749,0	1,4465
1969	622.727	0,0674	41.971,8	50.278,0	1,1979
1970	613.584	0,0755	46.325,6	46.325,6	1,0000

(1) FONTE: Anuário Estatístico do Brasil 1965/1971

(2) Média Ponderada Anual

(3) Índices da Disponibilidade Interna - Índice Geral de Preços

QUADRO II-a

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR PRODUTO  
GASOLINA DE AVIAÇÃO

ANO	CONSUMO EM 1000 l (1)	ALÍQUOTA DO DO IULCLG EM CR\$/l (2)	ARRECADAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE
			MOEDA CORRENTE CR\$ x 10 <sup>3</sup>	CR\$ (70) x 10 <sup>3</sup> (3)	
1965	206.452	0,0763	15.752,3	50.111,2	3,1812
1966	200.872	0,0909	18.259,3	42.122,4	2,3069
1967	198.447	0,0920	18.257,1	32.806,2	1,7969
1968	159.048	0,1122	17.845,2	25.813,1	1,4465
1969	114.568	0,1510	17.299,8	20.723,4	1,1979
1970	103.109	0,1694	17.466,7	17.466,7	1,0000

QUADRO II-b

GASOLINA AUTOMOTIVA A (AMARELA)

ANO	CONSUMO EM 1000 l (1)	ALÍQUOTA DO DO IULCLG EM CR\$/l (2)	ARRECADAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE
			MOEDA CORRENTE CR\$ x 10 <sup>3</sup>	CR\$ (70) x 10 <sup>3</sup> (3)	
1965	5.982.496	0,0665	397.836,0	1.265.595,9	3,1812
1966	6.573.741	0,0793	521.297,7	1.202.581,7	2,3069
1967	7.144.976	0,0988	705.923,6	1.268.474,1	1,7969
1968	8.052.289	0,1206	971.106,1	1.404.704,0	1,4465
1969	8.492.450	0,1623	1.378.324,6	1.651.095,0	1,1979
1970	9.340.480	0,1821	1.700.901,4	1.700.901,4	1,0000

(1)-FONTE: Anuário Estatístico do Brasil - 1965/71.

(2)-Média Ponderada Anual

(3)-Índices da Disponibilidade Interna - Índice Geral de Preços

QUADRO II-e

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR PRODUTO

Combustível para aeronaves a jato

ANO	CONSUMO EM 1000 l (1)	ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/l (2)	ARRECADAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICES
			MOEDA CORRENTE CR\$×10 <sup>3</sup>	CR\$(70)×10 <sup>3</sup> (3)	
1965	324.280	0,0638	20.689,1	65.816,2	3,1812
1966	371.489	0,0761	28.270,3	65.216,8	2,3069
1967	444.529	0,0769	34.184,3	61.425,8	1,7969
1968	567.161	0,0938	53.199,7	76.953,4	1,4465
1969	684.440	0,1263	86.444,8	103.552,2	1,1979
1970	775.395	0,1417	109.873,5	109.873,5	1,0000

QUADRO II-f

ÓLEO DIESEL

ANO	CONSUMO EM 1000 l (1)	ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/l (2)	ARRECADAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICES
			MOEDA CORRENTE CR\$×10 <sup>3</sup>	CR\$(70)×10 <sup>3</sup> (3)	
1965	4.068.071	0,0426	173.299,8	551.301,3	3,1812
1966	4.409.603	0,0507	223.566,9	515.746,5	2,3069
1967	4.825.912	0,0772	372.560,4	669.453,8	1,7969
1968	5.513.049	0,0941	518.777,9	750.412,2	1,4465
1969	5.931.862	0,1267	751.566,9	900.302,0	1,1979
1970	6.515.485	0,1423	927.153,5	927.153,5	1,0000

(1) - FONTE: Anuário Estatístico do Brasil 1965/1971

(2) - Média Ponderada Anual

(3) - Índices de Disponibilidade Interna - Índice Geral de Preços

QUADRO II-g

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR PRODUTO

ÓLEO LUBRIFICANTE ✓

ANO	CONSUMO EM 1000 L (1)	ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/ L (2) (*)	ARRECADAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE
			MOEDA CORRENTE CR\$ 10 <sup>3</sup>	CR\$(70)x10 <sup>3</sup> (3)	
1965	267.829	0,2812	75.313,5	239.587,3	3,1812
1966	305.962	0,3040	93.012,4	214.570,3	2,3069
1967	353.099	0,3073	108.507,3	194.976,8	1,7969
1968	393.112	0,3750	147.417,0	213.238,7	1,4465
1969	382.054	0,5048	192.860,9	231.028,1	1,1979
1970	437.595	0,5665	247.897,6	247.897,6	1,0000

(\*) - Alíquota em CR\$/t - adotado o peso específico de 0,88hg/L para o cálculo da alíquota em CR\$/L e considerado 100% em balado.

QUADRO II-h

GÁS LIQUEFEITO ✓

ANO	CONSUMO EM t (1) (*)	ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/kg (2)	ARRECADAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE	CONSUMO EM 1000 L
			MOEDA CORRENTE CR\$ 10 <sup>3</sup>	CR\$(70)x10 <sup>3</sup> (3)		
1965	750.673	0,0243	18.241,4	58.029,5	3,1812	1.364.860
1966	833.459	0,0289	24.087,0	55.566,3	2,3069	1.515.380
1967	929.164	0,0442	41.069,0	73.796,9	1,7969	1.689.389
1968	1.049.406	0,0539	56.563,0	81.818,4	1,4465	1.908.011
1969	1.133.965	0,0727	82.439,3	98.754,0	1,1979	2.061.755
1970	1.246.246	0,0815	101.569,0	101.569,0	1,0000	2.265.902

(\*) - Peso específico adotado: 0,55 kg/L  
 (1) - FONTE: Anuário Estatístico do Brasil 1965/1971  
 (2) - Média Ponderada Anual  
 (3) - Índices de Disponibilidade Interna - Índice Geral de Preços

QUADRO II-i  
FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR PRODUTO

ÓLEO COMBUSTÍVEL (INCLUINDO O ÓLEO "STANSHIP")

ANOS	CONSUMO EM t (1). (*)			ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/ t (2)	ARRECAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE	CONSUMO EM 1000 L
	ÓLEO COMBUSTÍVEL	ÓLEO "STANSHIP"	TOTAL		MOEDA CORRENTE CR\$ x 10 <sup>3</sup>	CR\$ (70) x 10 <sup>3</sup> (3)		
1965	5.471.415	104.526	5.575.941	8,2561	46.035,5	146.448,1	3,1812	5.869.412
1966	5.680.231	107.231	5.787.462	9,8357	56.923,7	131.317,3	2,3069	6.092.065
1967	5.904.049	68.781	5.972.830	2,4865	14.851,4	26.686,5	1,7969	6.287.189
1968	7.205.787	19.884	7.225.671	3,0466	22.013,7	31.842,8	1,4465	7.605.969
1969	7.836.474	237.150	8.073.624	4,1063	33.152,7	39.713,6	1,1979	8.498.552
1970	2.322.188	278.955	2.601.143(**)	4,3593	11.339,2	12.074,0	1,0648	2.738.045

(\* ) - Adotado o peso específico do óleo "stanship": 0,95 kg/L

(\*\*) - A partir de 01/05/70 deixou de ser taxado para fins do IULCLG

QUADRO II-j  
ÓLEO "SIGNAL"

ANO	CONSUMO EM 1000 L (1)	ALÍQUOTA DO IULCLG EM CR\$/ L (2)	ARRECADAÇÃO TEÓRICA		ÍNDICE +
			MOEDA CORRENTE CR\$ x 10 <sup>3</sup>	CR\$ (70) x 10 <sup>3</sup> (3)	
1965	1.568	0,2217	347,6	1.105,8	3,1812
1966	1.507	0,2640	397,8	917,7	2,3069
1967	1.417	0,0410	58,1	104,4	1,7969
1968	1.210	0,0501	60,6	87,7	1,4465
1969	1.193	0,0674	80,4	96,3	1,1979
1970	766	0,0755	57,8	57,8	1,0000

(1) - FONTE: Anuário Estatístico do Brasil 65/71

(2) - Média Ponderada Anual

(3) - Índices de Disponibilidade Interna - Índice Geral de Preços.

QUADRO II-k

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR PRODUTO

PETRÓLEO CRU

NACIONAL

A N O	Consumo em 1.000 L. (1)	Alíquota do I.U.L.C.L.G. em Cr\$/L (2)	ARRECADÇÃO		
			Moeda Corrente Cr\$ x 10 <sup>3</sup>	Cr\$(70) x 10 <sup>3</sup> (3)	Índice
1965	7.459.000	0,0014	10.442,6	33.220,0	3,1812
1966 (*)	8.434.000	0,0017	14.337,8	33.075,9	2,3069

IMPORTADO

1965	10.247.000	0,0050 (**)	51.235,0	162.988,8	3,1812
1966	11.322.000	0,0059	66.799,8	154.100,5	2,3069

(\*) - A partir de 1/1/67 o produto não foi mais taxado  
 (\*\*) - Peso específico adotado: 0,9 kg/l.

- (1) - Fonte: Anuário Estatístico do Brasil: 65/71.  
 (2) - Média ponderada anual.  
 (3) - Índices de Disponibilidade Interna - Índice Geral de Preços.

QUADRO III  
CONSUMO DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS TAXADOS PELO  
IULCLG E ARRECADAÇÃO DO IMPOSTO TEÓRICO E REAL

ANO	A	B	C	D	E	F	G
	CONSUMO EM 1000 L (*)	ARRECADAÇÃO EM CR\$ (70) x 10 <sup>3</sup>		ÍNDICE ADOTADO	OBSERVAÇÕES		
		TEÓRICA	VERIFICADA (3)		% C/B	VARIAÇÃO ANO A A	ANO A C %
1965	26.179.662	2.685.429	2.146.572	3,1812	79,9		
1966	28.541.591	2.512.798	2.066.283	2,3069	82,2	+ 9,0	- 3,7
1967	21.680.473 (1)	2.395.320	1.864.426	1,7969	77,8	-24,0	- 9,8
1968	25.025.468	2.666.145	2.310.432	1,4465	86,7	+15,4	+23,9
1969	27.044.190	3.152.604	2.741.719	1,1979	87,0	+ 8,1	+18,7
1970	23.154.729 (2)	3.239.802	2.852.535	1,0000	88,0	-14,4	+ 4,0

(\*) pesos específicos adotados:  
 gás liquefeito - 0,55 kg/L  
 óleo combustível - 0,95 kg/L

Média - 1,2 + 6,6

- (1) - O petróleo cru deixou de ser taxado a partir de 01/01/67  
 (2) - O óleo combustível deixou de ser taxado a partir de 01/05/70  
 (3) - FONTES: DNER até 1967  
 Anuário Estatístico do Brasil de 1968 a 1970

O Quadro IV mostra a evolução da receita do DNER para aplicação exclusiva nas rodovias do Plano Rodoviário Nacional, através as sucessivas alterações na legislação do IULCLG.

Fez-se uma comparação entre a arrecadação do IULCLG e o percentual destinado exclusivamente ao DNER para utilização nas rodovias do Plano, dos anos e 1960 a 1970 e observou-se que, em média, enquanto o crescimento percentual da arrecadação do IULCLG foi de 14,0% o correspondente crescimento da quota do DNER foi de 12,8%.

Sabendo-se que, inicialmente, a quota do DNER era de 40%, verifica-se que atualmente é de, apenas, 29,3%.

O importante não são os valores numéricos e sim saber-se se

- 1) O DNER recebe a parte do IULCLG originado no setor rodoviário;
- 2) Se o que recebe é suficiente para cobrir os custos do setor e, caso contrário;
- 3) Quais as providências que poderiam ser tomadas para correção de eventuais distorções.

Assim é que procurou-se identificar a participação de cada setor econômico na formação da receita do IULCLG, retirando-se do confronto os dados necessários à análise do setor rodoviário.

No Quadro V mostra-se a formação da receita teórica do IULCLG por setor de consumo dos produtos taxados compreendendo os Quadros V-a a V-i no período de 1965 a 1970.

V-a - Setor Rodoviário;

V-b - Setor Ferroviário;

V-c - Setor Marítimo;

V-d - Setor de Atividades Pastoris;

V-e - Setor Industrial;

V-f - Setor de Geração de Energia Elétrica;

V-g - Setor Aeroviário;

V-h - Setor Doméstico;

V-i - Quotas da receita formada teoricamente pela utilização dos óleos lubrificantes, distribuídas pelos setores que os empregam.

Comparecendo com importantes valores e na falta de dados lançou-se mão deste critério que se nos pareceu o mais lógico - ou seja - rateio da arrecadação teórica formada pelo consumo dos óleos lubrificantes no período de 1965 a 1970, em análise, proporcionalmente à formação da receita teórica de cada setor, identificando, nestes os produtos de geração de energia mecânica e

QUADRO IV

EVOLUÇÃO DA RECEITA DO DNER, EXCLUSIVAMENTE, DESTINADA À  
 CONSTRUÇÃO, CONSERVAÇÃO E MELHORAMENTOS DAS RODOVIAS DO  
 PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL EM FUNÇÃO DOS PERCENTUAIS DO  
 IULCLG A TAL DESTINADOS.

ANO	PERCENTUAL DO IULCLG	ARRECADAÇÃO DO IULCLG EM CR\$ x 10 <sup>3</sup> CORRENTES	ÍNDICES	CR\$(70) x 10 <sup>3</sup>	QUOTA DO DNER-	CRESCIMENTO ANUAL	
						IUCL%	DNER%
1960	32,4	27.619	34,6386	956.684	309.966	-	
1961	32,4	53.942	25,2747	1.363.368	441.731	42,5	42,5
1962	32,4	67.086	16,6667	1.118.102	362.265	-18,0	-18,0
1963	32,4	120.865	9,5041	1.148.713	372.183	2,7	2,7
1964	32,4	240.092	4,9892	1.197.867	388.109	4,3	4,3
1965	30,3	674.768	3,1812	2.146.572	650.411	79,2	67,6
1966	30,3	895.697	2,3069	2.066.283	626.084	- 3,7	- 3,7
1967	36,3	1.037.579	1,7969	1.864.426	676.787	- 9,8	+ 8,1
1968	34,7	1.597.257	1,4465	2.310.432	801.720	+23,9	18,5
1969	33,6	2.288.771	1,1979	2.741.719	921.218	+18,7	14,9
1970	29,3	2.852.535	1,0000	2.852.535	835.793	4,0	- 9,3
FONTE: DNER até 1967 Anuário Estatístico do Brasil de 1968 a 1970					Média	+14,0	+12,8

QUADRO V-a

FORMAÇÃO TEÓRICA DA RECEITA DO IULCLG POR SETOR DE CONSUMO

SETOR RODOVIÁRIO

(moeda corrente)

PRODUTOS	GASOLINA "A"			GASOLINA "B"			ÓLEO DIESEL			RECEITA TOTAL
	CONSUMO EM 10 <sup>3</sup> L	ALÍQUOTA CR\$/L	RECEITA EM CR\$×10 <sup>3</sup>	CONSUMO EM 10 <sup>3</sup> L	ALÍQUOTA CR\$/L	RECEITA EM CR\$×10 <sup>3</sup>	CONSUMO EM 10 <sup>3</sup> L	ALÍQUOTA CR\$/L	RECEITA EM CR\$×10 <sup>3</sup>	DO SETOR EM CR\$×10 <sup>3</sup>
ANOS										
1965	5.575.881	0,0665	370.796	58.121	0,01156	6.719	2.814.161	0,0426	119.883	497.398
1966	6.274.291	0,0793	497.551	65.130	0,1376	8.962	3.074.794	0,0507	155.892	662.405
1967	6.724.394	0,0988	664.370	102.372	0,1139	11.660	3.421.409	0,0772	264.133	940.163
1968	7.584.220	0,1206	914.657	166.737	0,1390	23.176	4.033.876	0,0941	379.588	1.317.421
1969	8.022.407	0,1623	1.302.037	254.589	0,1871	47.634	4.296.718	0,1267	544.394	1.894.065
1970	8.843.820	0,1821	1.610.460	364.368	0,2099	76.481	4.861.251	0,1423	691.756	2.378.697

FONTE: Conselho Nacional de Petróleo  
Anuário Estatístico do Brasil

QUADRO V-b  
FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG - POR SETOR DE CONSUMO  
SETOR FERROVIÁRIO

(moeda corrente)

PRODUTOS	ÓLEO COMBUSTÍVEL			ÓLEO DIESEL			RECEITA TOTAL
	QUANTIDADE (t)	VALOR UNITÁRIO CR\$ / t	RECEITA (1000 CR\$)	QUANTIDADE (t)	VALOR UNITÁRIO CR\$ / t	RECEITA (1000 CR\$)	(1000 CR\$)
1965	188.856	8,2561	1.559	339.587	0,0426	14.466	16.025
1966	159.410	9,8357	1.568	342.100	0,0507	17.344	18.912
1967	141.407	2,4865	352	347.188	0,0772	26.803	27.155
1968	147.640	3,0466	450	339.659	0,0941	31.862	32.412
1969	91.684	4,1063	376	390.977	0,1267	49.537	49.913
1970	23.558	4,3593	103	412.295	0,1423	58.669	58.772

FONTE: MEB - DNEF - RFFSA

QUADRO V-c

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETOR DE CONSUMO

SETOR MARÍTIMO

(moeda corrente)

PRODUTOS	ÓLEO COMBUSTÍVEL			ÓLEO "STANSHIP"			ÓLEO "SIGNAL"			ÓLEO DIESEL			RECEITA TOTAL
	QUANT. (t)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ t)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (t)	ALÍQUOTA (CR\$/ t)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 L)	ALÍQUOTA (CR\$/ t)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 L)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	(1000 CR\$)
ANOS													
1965	190.210	8,2561	1.570	104.526	8,2561	863	1.568	0,2217	348	91.623	0,0426	3.903	6.684
1966	184.676	9,8357	1.816	107.231	9,8357	1.055	1.507	0,2640	398	88.918	0,0507	4.508	7.777
1967	188.396	2,4865	468	69.781	2,4865	171	1.417	0,0410	58	102.906	0,0772	7.944	8.641
1968	202.617	3,0466	617	19.884	3,0466	61	1.210	0,0501	61	123.105	0,0941	11.584	12.323
1969	445.504	4,1063	1.829	237.150	4,1063	974	1.193	0,0674	80	241.632	0,1267	30.615	33.498
1970	196.452	4,3593	856	279.955	4,3593	1.216	766	0,0755	58	228.407	0,1423	32.502	34.632

FONTE: M.E.B. - SUNAMAN

QUADRO V-d

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

SETOR DE ATIVIDADES PASTORIS

(moeda corrente)

PRODUTOS	G A S O L I N A ( A )			Q U E R O S E N E			ÓLEO COMBUSTÍVEL			ÓLEO DIESEL			RECEITA TOTAL
	QUANT. (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (t)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	(1000 CR\$)
AN OS													
1965	31.308	0,0665	2.082	1.325	0,0489	65	6.349	8,2561	52	33.399	0,0426	1.423	3.622
1966	26.954	0,0793	2.137	1.515	0,0583	88	9.145	9,8357	90	30.034	0,0507	1.523	3.838
1967	27.379	0,0988	2.705	1.479	0,0410	61	14.246	2,4865	35	38.500	0,0772	2.972	5.773
1968	28.696	0,1206	3.461	1.249	0,0501	63	17.530	3,0466	53	40.102	0,0941	3.774	7.351
1969	28.615	0,1623	4.644	1.004	0,0674	68	15.286	4,1063	63	43.861	0,1267	5.557	10.332
1970	30.037	0,1821	5.470	839	0,0755	63	4.178	4,3593	18	47.109	0,1423	6.704	12.255
1971													

FONTE: Conselho Nacional do Petróleo

QUADRO V-e

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

SETOR INDUSTRIAL

PRODUTOS	GASOLINA (A)			QUEROSENE			ÓLEO COMBUSTÍVEL			ÓLEO DIESEL		
	QUANT. (1000 L)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 L)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 t)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT: (1000 L)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)
ANOS												
1965	355.078	0,0665	23.613	27.718	0,0489	1.355	4.650	8,2561	38.391	643.349	0,0426	27.407
1966	251.108	0,0793	19.913	32.633	0,0583	1.903	4.687	9,8357	46.100	694.269	0,0507	35.199
1967	368.900	0,988	36.447	49.025	0,0410	2.010	4.897	2,4865	12.176	743.632	0,0772	57.408
1968	411.626	0,1206	49.642	66.717	0,0501	3.343	5.547	3,0466	16.899	821.284	0,0941	77.283
1969	412.441	0,1623	66.939	78.582	0,0674	5.296	5.278	4,1063	21.673	803.383	0,1267	101.789
1970	437.932	0,1821	79.747	87.190	0,0755	6.583	1.806	4,3593	7.873	842.630	0,1423	119.906
1971												

FONTE: Conselho Nacional do Petróleo.

QUADRO V-e

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

SETOR INDUSTRIAL

PRODUTOS	GASOLINA (A)			QUEROSENE			ÓLEO COMBUSTÍVEL			ÓLEO DIESEL			(moeda corrente)						
	QUANT. (1000 L)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 L)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 t)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT: (1000 L)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	PETRÓLEO CRU						
													NACIONAL			IMPORTADO			RECEITA (1000 CR\$)
													QUANT. (10 <sup>6</sup> L)	ALÍQUOTA (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (10 <sup>6</sup> L)	ALÍQUOTA (CR\$/ L)	RECEITA (1000 CR\$)	
RECEITA TOTAL (1000 CR\$)																			
ANOS																			
1965	355.078	0,0665	23.613	27.718	0,0489	1.355	4.650	8,2561	38.391	643.349	0,0426	27.407	7.459	0,0014	10.443	10.247	0,0050	51.235	152.444
1966	251.108	0,0793	19.913	32.633	0,0583	1.903	4.687	9,8357	46.100	694.269	0,0507	35.199	8.434	0,0017	14.338	11.322	0,0059	66.800	184.253
1967	368.900	0,988	36.447	49.025	0,0410	2.010	4.897	2,4865	12.176	743.632	0,0772	57.408	-	-	-	-	-	-	108.041
1968	411.626	0,1206	49.642	66.717	0,0501	3.343	5.547	3,0466	16.899	821.284	0,0941	77.283	-	-	-	-	-	-	147.167
1969	412.441	0,1623	66.939	78.582	0,0674	5.296	5.278	4,1063	21.673	803.383	0,1267	101.789	-	-	-	-	-	-	195.697
1970	437.932	0,1821	79.747	87.190	0,0755	6.583	1.806	4,3593	7.873	842.630	0,1423	119.906	-	-	-	-	-	-	214.109
1971																			

FONTE: Conselho Nacional do Petróleo.

QUADRO V-f

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

SETOR DE GERAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA

(moeda corrente)

PRODUTOS	G A S O L I N A ( A )			Q U E R O S E N E			ÓLEO COMBUSTÍVEL			ÓLEO DIESEL			RECEITA TOTAL
	QUANT. (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 t)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANT. (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$/ l)	RECEITA (1000 CR\$)	(1000 CR\$)
ANOS													
1965	20.229	0,0665	1.345	100	0,0489	5	436	8,2561	3.600	145.952	0,0426	6.218	11.168
1966	21.388	0,0793	1.696	55	0,0583	3	640	9,8357	6.295	179.488	0,0507	9.100	17.094
1967	24.303	0,0988	2.401	586	0,0410	24	663	2,4865	1.649	172.277	0,0772	13.300	17.374
1968	27.747	0,1206	3.346	3.514	0,0501	176	1.291	3,0466	3.933	155.023	0,0941	14.588	22.043
1969	28.987	0,1623	4.705	5.628	0,0674	379	2.006	4,1063	8.237	155.291	0,1267	19.675	32.996
1970	28.691	0,1821	5.225	3.639	0,0755	275	292	4,3593	1.273	123.793	0,1423	17.616	24.389
1971													

FONTE: M.E.B. - Óleo Combustível  
Conselho Nacional do Petróleo - outros

QUADRA V-g

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

SETOR AEROVIÁRIO

(moeda corrente)

PRODUTOS	GASOLINA DE AVIÃO			COMBUSTÍVEL P/JATO			RECEITA TOTAL
	QUANTIDADE (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$ /l)	RECEITA (1000 CR\$)	QUANTIDADE (1000 l)	VALOR UNITÁRIO (CR\$ /l)	RECEITA. (1000 CR\$)	(1000 CR\$)
ANOS							
1965	206.452	0,0763	15.752	324.280	0,0638	20.689	36.441
1966	200.872	0,0909	18.259	371.489	0,0761	28.270	46.529
1967	198.447	0,0920	18.257	444.529	0,0769	34.184	52.441
1968	159.048	0,1122	17.845	567.161	0,0938	53.200	71.045
1969	114.568	0,1510	17.300	684.440	0,1263	86.445	103.745
1970	103.109	0,1694	17.467	775.395	0,1417	109.874	127.341
1971							

FONTE: MEB - D.A.C. - Companhias de aviação  
 Observação: O setor está dispensado de contribuir

QUADRO V-h  
FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA IULCLG POR SETORES DE CONSUMO  
SETOR DOMÉSTICO

(moeda corrente)

PERÍODO	GÁS LIQUEFEITO			QUEROZENE *			RECEITA TOTAL DO SETOR
	QUANTIDADE (t)	VALOR UNITÁRIO (CR\$ /t)	RECEITA (CR\$)	QUANTIDADE (1000 l)	ALÍQUOTA CR\$/ l	RECEITA 1000 CR\$	1000 CR\$
1965	750.673	0,0243	18.241	548.430	0,0489	26.818	45.059
1966	833.459	0,0289	24.087	537.639	0,0583	31.344	55.431
1967	929.164	0,0442	41.069	582.053	0,0410	23.864	64.933
1968	1.049.406	0,0539	56.563	587.402	0,0501	29.429	85.992
1969	1.133.965	0,0727	82.439	537.513	0,0674	36.228	118.667
1970	1.246.246	0,0815	101.569	521.916	0,0755	39.405	140.974

\* Como, em média, no período, apenas, 10% do querozene foi utilizado nos setores: Atividades Pastorís, Industrial e Geração de Energia Elétrica, depreende-se que o grosso, ou seja, os restantes 90%, foram empregados em iluminação doméstica.

FONTE: Conselho Nacional de Petróleo  
 Anuário Estatístico do Brasil

QUADRO V-i

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES POR SETORES

SETORES	1000 CR\$ CORRENTES											
	RODOVIÁRIO		FERROVIÁRIO		MARÍTIMO (1)		AT.PASTORÍS (2)		INDUSTRIAL (3)		GERAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA (4)	
	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.
1965	497.398	56.730	16.025	1.828	6.336	723	3.557	406	89.411	10.198	11.163	1.273
1966	662.405	71.869	18.912	2.052	7.379	801	3.750	407	101.212	10.981	17.091	1.854
1967	940.163	88.138	27.155	2.546	8.583	805	5.712	535	106.031	9.940	17.350	1.627
1968	1.317.421	120.919	32.412	2.975	12.262	1.125	7.288	669	143.824	13.201	21.867	2.007
1969	1.894.065	157.833	49.913	4.159	33.418	2.785	10.264	855	190.401	15.866	32.617	2.718
1970	2.378.697	207.397	58.772	5.125	34.574	3.014	12.192	1.063	207.526	18.094	24.114	2.102

Critério: Na falta de dados distribui-se a receita teórica do IULCLG arrecadada sobre os Óleos Lubrificantes proporcionalmente à receita teórica formada em cada Setor nos itens que envolvem gerações de energia mecânica e elétrica.

Observações: (1) - menos Óleo "Signal"  
(2) - menos Querosene

(3) - menos Querosene e Petróleo Cru  
(4) - menos Querosene

QUADRO V-i

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES POR SETORES

SETORES	1000 CR\$ CORRENTES															
	RODOVIÁRIO		FERROVIÁRIO		MARÍTIMO (1)		AT.PASTORÍS (2)		INDUSTRIAL (3)		GERAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA (4)		AEROVIÁRIO		T O T A I S	
	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.	RECEITA	QUOTA DE O.L.			RECEITA TOTAL	RECEITA TOTAL DE O.L.
1965	497.398	56.730	16.025	1.828	6.336	723	3.557	406	89.411	10.198	11.163	1.273	36.441	4.156	660.331	75.314
1966	662.405	71.869	18.912	2.052	7.379	801	3.750	407	101.212	10.981	17.091	1.854	46.529	5.048	857.278	93.012
1967	940.163	88.138	27.155	2.546	8.583	805	5.712	535	106.031	9.940	17.350	1.627	52.441	4.916	1.157.435	108.507
1968	1.317.421	120.919	32.412	2.975	12.262	1.125	7.288	669	143.824	13.201	21.867	2.007	71.045	6.521	1.606.119	147.417
1969	1.894.065	157.833	49.913	4.159	33.418	2.785	10.264	855	190.401	15.866	32.617	2.718	103.745	8.645	2.314.423	192.861
1970	2.378.697	207.397	58.772	5.125	34.574	3.014	12.192	1.063	207.526	18.094	24.114	2.102	127.341	11.103	2.843.216	247.898

Crítério: Na falta de dados distribui-se a receita teórica do IULCLG arrecadada sobre os Óleos Lubrificantes proporcionalmente à receita teórica formada em cada Setor nos itens que envolvem gerações de energia mecânica e elétrica.

Observações: (1) - menos Óleo "Signal" (3) - menos Querozene e Petrôleo Cru  
 (2) - menos Querozene (4) - menos Querozene

elétrica que, intrinsecamente, necessitam do óleo lubrificante para funcionamento dos motores. Assim, no setor marítimo não foram consideradas, para a comparação as quantidades relativas ao consumo de óleo "signal", no setor de atividades pastoris, as relativas ao consumo de querosene, no setor industrial, as relativas ao consumo de querosene e petróleo cru, no setor de geração de energia elétrica, as relativas ao consumo de querosene.

O setor doméstico não consome óleo lubrificante, ou pelo menos, em quantidade significativa.

Os produtos utilizados pelos setores rodoviário, ferroviário e aeroviário todos consomem óleos lubrificantes.

O Quadro VI resume os quadros anteriores, mostrando a formação da receita teórica do IULCLG, total por setor em cada ano do período analisado, de 1965 a 1970.

Estudou-se, também, a proporção percentual de cada setor na receita total teórica.

De posse da arrecadação total, real, do IULCLG em cada ano do período de 1965 a 1970 e, ainda, levando em conta que o setor aeroviário está isento do tributo, pelo menos no consumo de combustível e óleos lubrificantes pela FAB e aviação comercial regular, fez-se uma distribuição proporcional, por setor, à arrecadação teórica elaborada nos quadros anteriores. É o que se mostra no Quadro VII.

Chamou-se de total teórico a arrecadação máxima que se poderia obter tendo em vista os dados conhecidos de consumo.

Em seguida, descontou-se a parcela referente ao setor aeroviário e obteve-se, assim, o máximo teórico possível e arrecadar-se.

Desta forma identificou-se, com precisão, a parcela que deixou de ser arrecadada por defeitos do sistema de arrecadação.

Verifica-se que no período analisado, a parcela não arrecadada tem diminuído percentualmente ano a ano, com exceção do ano de 1967 em que se verificou a maior diferença percentual no período. Assim temos:

1965 - 16,0%  
1966 - 13,7%  
1967 - 18,7%  
1968 - 9,5%  
1969 - 9,2%  
1970 - 8,0%

QUADRO VI

FORMAÇÃO DA RECEITA TEÓRICA DO IULCLG POR SETORES DE CONSUMO

RESUMO

(moeda corrente)

ANOS	1 9 6 5		1 9 6 6		1 9 6 7		1 9 6 8		1 9 6 9		1 9 7 0	
	(1000 CR\$)	%	(1000 CR\$)	%	(1000 CR\$)	%	(1000 CR\$)	%	(1000 CR\$)	%	(1000 CR\$)	%
RODOVIÁRIO	554.128	65,6	734.274	67,5	1.028.301	77,1	1.438.340	78,1	2.051.898	78,0	2.586.094	79,8
FERROVIÁRIO	17.853	2,1	20.964	1,9	29.701	2,2	35.387	1,9	54.072	2,1	63.897	2,0
MARÍTIMO	7.407	0,9	8.578	0,8	9.446	0,7	13.448	0,7	36.283	1,4	37.646	1,2
AT. PASTORIS	4.028	0,5	4.245	0,4	6.308	0,5	8.020	0,4	11.187	0,4	13.318	0,4
INDUSTRIAL (*)	162.642	19,3	195.234	17,9	117.981	8,9	160.368	8,7	211.563	8,0	232.203	7,2
G.E.ELETRICA	12.441	1,5	18.948	1,7	19.001	1,4	24.050	1,3	35.714	1,3	26.491	0,8
DOMÉSTICO	45.059	5,3	55.431	5,1	64.933	4,9	85.992	4,7	118.667	4,5	140.974	4,3
AEROVIÁRIO	40.597	4,8	51.577	4,7	57.357	4,3	77.566	4,2	112.390	4,3	138.444	4,3
TOTAL GERAL	844.155	100,0	1.089.251	100,0	1.333.028	100,0	1.843.171	100,0	2.631.774	100,0	3.239.067	100,0

(\*) inclui petróleo cru em 1965 e 1966

QUADRO VII

DISTRIBUIÇÃO DA ARRECADAÇÃO REAL DO IULCLG POR SETOR DE CONSUMO

1000 CR\$ correntes

ANOS	1 9 6 5		1 9 6 6		1 9 6 7		1 9 6 8		1 9 6 9		1 9 7 0	
	RECEITA	%	RECEITA	%	RECEITA	%	RECEITA	%	RECEITA	%	RECEITA	%
SETORES												
Rodoviário	465.315	69,0	633.809	70,9	836.378	80,7	1.301.196	81,4	1.864.077	81,5	2.379.175	83,4
Ferroviano	14.992	2,2	18.096	2,0	24.157	2,3	32.013	2,0	49.122	2,2	58.785	2,1
Marítimo	6.220	0,9	7.404	0,8	7.683	0,7	12.166	0,8	32.962	1,4	34.643	1,2
At. Pastoris	3.382	0,5	3.664	0,4	5.131	0,5	7.255	0,4	10.163	0,4	12.252	0,4
Industrial	136.575	20,3	168.522	18,8	95.961	9,2	145.077	9,1	192.197	8,4	213.624	7,5
G. E. Elétrica	10.447	1,5	16.355	1,8	15.455	1,5	21.757	1,4	32.445	1,4	24.371	0,9
Doméstica	37.837	5,6	47.847	5,3	52.814	5,1	77.793	4,9	107.805	4,7	129.694	4,5
TOTAL (a)	674.768	100,0	895.697	100,0	1.037.579	100,0	1.597.257	100,0	2.288.771	100,0	2.852.535	100,0
Total Teórico	844.155	-	1.089.251	-	1.333.028	-	1.843.171	-	2.631.774	-	3.239.067	-
Setor Aeroviário	40.597	-	51.577	-	57.357	-	77.566	-	112.390	-	138.444	-
Máximo Teórico (b)	803.558	-	1.037.674	-	1.275.671	-	1.765.605	-	2.519.384	-	3.100.623	-
Diferença (b-a)	128.790	16,0	141.977	13,7	238.092	18,7	168.348	9,5	230.613	9,2	248.088	8,0

Uma vez obtida, dentro destes critérios, a distribuição da arrecadação do IULCLG por setor de consumo, calculou-se o percentual de cada um destes setores nos totais anuais.

No Quadro VIII mostra-se a comparação entre os percentuais da distribuição e formação da receita do IULCLG por setor de consumo no período de 1965 a 1970.

Observam-se as seguintes distorções.

A partir de 1967 o setor rodoviário está subsidiando fortemente outros setores nas seguintes proporções:

1967 - 7,4%  
1968 - 4,8%  
1969 - 4,9%  
1970 - 13,1%

O setor ferroviário está subsidiado nas seguintes proporções:

1965 - 8,8%  
1966 - 9,0%  
1967 - 7,1%  
1968 - 6,0%  
1969 - 5,8%  
1970 - 5,0%

Sua contribuição na formação da receita, é praticamente constante e em torno de 2,2%.

Os setores marítimo e de atividades pastoris não participam da distribuição mas sua contribuição é muito pequena, em média, de 1% e 0,4%, respectivamente.

O setor industrial, com a inclusão da PETROBRÁS entre os participantes do IULCLG teve invertida sua posição, agravada com as isenções do óleo combustível a partir de 1970 e do petróleo cru a partir de 1967.

De subsidiante em 1965 e 1966 com fortes percentuais de 20,3% e 18,8% respectivamente passou a subsidiado de 1967 em diante, a saber:

1967 - 5,2%  
1968 - 3,4%  
1969 - 3,6%  
1970 - 3,3%

O setor aeroviário participa da distribuição numa percentagem média de 3,4% e goza de isenção, sendo pois, totalmente subsidiado.

QUADRO VIII  
COMPARAÇÃO ENTRE OS PERCENTUAIS DA DISTRIBUIÇÃO E FORMAÇÃO DA  
RECEITA DO IULCLG POR SETOR DE CONSUMO

SETORES	RODOVIÁRIO		FERROVIÁRIO		MARÍTIMO		INDUSTRIAL		AT. PASTORIS		AEROVIÁRIO		DOMÉSTICO		GERAÇÃO DE ENERG. ELÉTRICA		TESOURO NACIONAL	
	D	F	D	F	D	F	D	F	D	F	D	F	D	F	D	F	D	F
1965	85,9	69,0	11,0	2,2	-	0,9	-	20,3	-	0,5	3,1	-	-	5,6	-	1,5	-	-
1966	85,9	70,9	11,0	2,0	-	0,8	-	18,8	-	0,4	3,1	-	-	5,3	-	1,8	-	-
1967	73,3	80,7	9,4	2,3	-	0,7	14,4	9,2	-	0,5	2,9	-	-	5,1	-	1,5	-	-
1968	76,6	81,4	8,0	2,0	-	0,8	12,5	9,1	-	0,4	2,9	-	-	4,9	-	1,4	-	-
1969	76,6	81,5	88,0	2,2	-	1,4	12,0	8,4	-	0,4	2,9	-	-	4,7	-	1,4	-	-
1970	70,3	83,4	7,2	2,1	-	1,2	10,8	7,5	-	0,4	5,4	-	-	4,5	-	0,9	5,8	-

D - Distribuição do imposto  
F - Formação do imposto  
(-) - Não participa

O inverso acontece com o setor doméstico que não participa da distribuição mas compareceu com a média, respeitável, de 5,1%, praticamente constante no período, na formação da receita.

Já no setor de geração de energia elétrica se observa uma tendência à correção da distorção.

Em 1969 e 1970 já participa da distribuição com o percentual de 0,5% enquanto na formação da receita observa-se uma tendência a diminuir sua participação, com a isenção do óleo combustível, tendendo-se ao equilíbrio.

Por fim, o Tesouro Nacional foi incluído em 1970 entre os participantes do rateio, embora, evidentemente, não participe nem possa participar da formação da receita.

O Quadro IX, mostra a extensão da rede rodoviária nacional no período de 1965 a 1971, enquanto que no Quadro X, mostra-se a classificação da rede rodoviária de acordo com o tipo da superestrutura: extensão pavimentada, extensão em revestimento primário e extensão em terra.

Das rodovias não pavimentadas federais considerou-se 100% como sendo em revestimento primário.

Das rodovias não pavimentadas estaduais, considerou-se como sendo 90% em revestimento primário e 10% em terra.

Finalmente, das rodovias de âmbito municipal, não pavimentadas, considerou-se 10% em revestimento primário e 90% em terra.

Este critério foi adotado através de amostragem feita no Estado do Rio de Janeiro pelos autores e tendo-se em vista que esta unidade de federação reúne características de todo o país como, regiões altamente industrializadas (Volta Redonda, São Gonçalo, etc.), regiões inteiramente agrícolas e agropecuárias (Campos, Cordeiro, Itaperuna), relevo montanhoso, ondulado e de baixadas, regiões até então inóspitas e de marasmo econômico (como Parati e Gaviões).

Diante de tal, parece-nos que os dados verificados neste Estado podem ser generalizados a todo o país sem grandes distorções.

Rede a conservar em cada exercício.

Adotado o critério explanado no Quadro X calcularam-se as extensões totais a conservar em cada exercício que, a grosso modo, são os totais da rede no fim do exercício imediatamente anterior, conforme mostrado no Quadro XI.

Utilizando-se os custos obtidos para a conservação rodoviária (vide Documento de Trabalho nº 2) por tipo de superestrutura pode-se calcular o custo total da conservação em cada ano do período analisado.

QUADRO IX  
EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA

Rodovias Pavimentadas

(EM KM)

	FEDERAIS	ESTADUAIS	MUNICIPAIS	TOTAIS	INCREMENTO ANUAL
1965	12.589	13.835	1070 (1)	27.494	
1966	13.803	16.309	1170 (1)	31.282	3.788
1967	14.944	19.274	1270 (1)	35.488	4.206
1968	19.353	20.040	1348	40.741	5.253
1969	22.014	21.734	1503	45.251	4.510
1970	24.146	24.431	1571	50.148	4.897
1971	25.896	27.584	1652	55.132	4.984

Rodovias Não Pavimentadas

(EM KM)

	FEDERAIS	ESTADUAIS	MUNICIPAIS	TOTAIS	INCREMENTO ANUAL
1965	22.003	81.003	621.497	724.503	
1966	23.184	83.083	688.054	794.321	69.818
1967	23.715	94.909	774.828	893.452	99.131
1968	27.499	95.878	871.900	995.277	101.825
1969	28.087	98.892	909.305	1.036.284	41.007
1970	27.393	105.040	962.048	1.094.481	58.197
1971	29.564	112.010	1.020.245	1.161.819	67.338

FONTE: DNER

(1) - corrigidas às distorções por estimativas

QUADRO X

EXTENSÃO REDE RODOVIÁRIA NACIONAL  
POR TIPO DE SUPERESTRUTURA

(em Km)

	PAVIMENTADAS	REV.PRIM.	TERRA	INCREMENTO ANUAL		
				PAVIMENTADAS	REV.PRIM.	TERRA
1965	27.494	157.056	567.447	-	-	-
1966	31.282	166.764	627.557	3.788	9.708	60.110
1967	35.488	186.616	706.836	4.206	19.852	79.279
1968	40.741	200.979	794.298	5.253	14.363	87.462
1969	45.251	208.021	828.263	4.510	7.042	33.965
1970	50.148	218.134	876.347	4.897	10.113	48.084
1971	55.132	232.298	929.421	4.984	14.264	53.074

FONTE: Quadro XVI

QUADRO XI

REDE A CONSERVAR EM CADA EXERCÍCIO (KM)

	PAVIMENTADAS	REV. PRIMÁRIO	TERRA	CUSTO TOTAL 10 <sup>6</sup> CR\$ 70
1966	27.494	157.056	567.447	2.176,3
1967	31.282	166.764	627.557	2.389,6
1968	35.488	186.616	706.836	2.689,3
1969	40.741	200.979	794.298	2.998,2
1970	45.251	208.021	828.263	3.143,7
1971	50.148	218.134	876.347	3.338,2
CUSTO CONSERVAÇÃO P/Km CR\$ (70)	8.279	3.545	2.453	

OBSERVAÇÃO: a rede a conservar em cada exercício é a total do fim do ano anterior

O Quadro XII mostra os recursos oriundos do IULCIG para o setor rodoviário no período 1965 a 1970.

Em moeda constante de 1970 observa-se que em 1967 houve um corte radical nos percentuais dos Estados e Municípios, de 41,0% e 10,7% caíram para 25,8% e 6,7%, respectivamente, enquanto que o percentual do DNER subia de 6%.

A partir de 1968 os percentuais do DNER foram sendo diminuídos ano a ano, chegando em 1970, a uma posição inferior a de 1965.

Os percentuais dos Estados e Municípios depois do corte radical de 1967 tiveram uma ligeira melhoria, no caso dos municípios e uma melhoria de cerca de 4% em 1968 e pequenos cortes nos anos subsequentes, no caso dos Estados.

No conjunto de uma participação de 82,0% em 1965 a quota do IULCIG, em 1970, para o setor rodoviário baixou para 66,5%.

O Quadro XIII mostra a comparação entre o custo da conservação rodoviária e a distribuição do IULCIG para o setor rodoviário no período de 1966 a 1970.

Verifica-se que de 77,9% da relação receita do IULCIG/custo da conservação em 1966, em 1970, esta relação passou a, apenas, 60,3%.

Se levarmos em conta que as despesas com a construção de novos trechos, reconstrução e grandes melhoramentos, não classificados como conservação rodoviária não estão computados, conclui-se que o IULCIG está participando em percentagens bem reduzidas nos trabalhos do setor que é responsável, maciçamente, pelo seu volume arrecadado.

Dentro do próprio setor rodoviário, existem distorções, uma vez que os usuários principais do sistema rodoviário, ônibus e caminhões, são consumidores, principalmente, de óleo diesel e este é menos taxado que a gasolina.

Além disto, os caminhões e ônibus é que concorreram para o desgaste das rodovias, mercê sua tonelagem, enquanto que, praticamente, os veículos à gasolina não deterioram a via.

Desta maneira, retirando-se recursos, originariamente destinados ao setor rodoviário, e transferindo-os a outros setores, sob a forma de verdadeiras subvenções disfarçadas, estabelece-se a desigualdade competitiva entre os meios de transportes, distorcendo-se o sentido empresarial que deveria prevalecer na gestão das entidades beneficiadas com a arrecadação deste tributo.

QUADRO XII

RECURSOS ORIUNDOS DO IULCLG PARA O SETOR RODOVIÁRIO

10<sup>6</sup> CR\$(70)

ANOS	ARRECAÇÃO DO IULCLG	DNER		ESTADOS		MUNICÍPIOS		TOTAL	
		%	\$	%	\$	%	\$	%	\$
1965	2.146,6	30,3	650,4	41,0	880,1	10,7	229,7	82,0	1.760,2
1966	2.066,3	30,3	626,1	41,0	847,2	10,7	221,1	82,0	1.694,4
1967	1.864,4	36,3	676,8	25,8	481,0	6,7	124,9	68,8	1.282,7
1968	2.310,4	34,7	801,7	29,7	686,2	7,7	177,9	72,1	1.665,8
1969	2.741,7	33,6	921,2	29,5	808,8	8,0	219,3	71,1	1.949,3
1970	2.852,5	29,3	835,8	29,2	832,9	8,0	228,2	66,5	1.896,9

QUADRO XIII

COMPARAÇÃO ENTRE O CUSTO DA CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA E A PARTICIPAÇÃO DO  
IULCLG NO SETOR RODOVIÁRIO

10<sup>6</sup> Cr\$ (70)

ANOS	CUSTO DA CONSERVAÇÃO C	DISTRIBUIÇÃO DO IULCLG C <sub>1</sub>	% C <sub>1</sub> /C	DEFICIT
1966	2 176,3	1 694,4	77,9	481,9
1967	2 389,6	1 282,7	53,7	1 106,9
1968	2 689,3	1 665,8	61,9	1 033,5
1969	2 998,2	1 949,3	65,0	1 048,9
1970	3 143,7	1 896,9	60,3	1 246,8