



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
LIDERANÇA DA MINORIA**

**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO N.º _____, DE 2011.
(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)**

Solicita ao ilustríssimo Senhor Ministro das Relações Exteriores, Sr. Antonio de Aguiar Patriota, informações sobre as recentes medidas legislativas dos governos do Paraguai e da Bolívia que facilitam o registro de veículos em situação irregular nesses países, muitos dos quais são produto de crimes realizados no Brasil.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50 da Constituição Federal, e no art. 115, inciso I, e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requiero a Vossa Excelência que sejam solicitadas informações ao Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, Sr. Antonio de Aguiar Patriota, sobre as recentes medidas legislativas dos governos do Paraguai e da Bolívia que facilitam o registro de veículos em situação irregular nesses países, muitos dos quais são produto de crimes realizados no Brasil.

Nesse sentido, solicitamos que sejam prestadas pelo Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores as seguintes informações:

1. O governo brasileiro dispõe de informações fornecidas pelo governo da Bolívia a respeito do número de veículos irregulares que circulam em território boliviano?
2. O governo brasileiro dispõe de informações fornecidas pelo governo do Paraguai a respeito do número de veículos irregulares que circulam em território paraguaio?
3. Com base nos registros em boletins de ocorrência qual é a frota estimada de veículos roubados do Brasil que circulam na Bolívia?
4. Com base nos registros em boletins de ocorrência qual é a frota estimada de veículos roubados do Brasil que circulam no Paraguai?
5. Qual o impacto previsto pelas polícias Federal e Rodoviária com a implantação da regularização adotada pela Bolívia?
6. Qual o impacto previsto pelas polícias Federal e Rodoviária com a implantação da regularização adotada pelo Paraguai?
7. Qual é a avaliação do Ministério das Relações Exteriores com relação às medidas de nacionalização (sic) adotadas pela Bolívia e Paraguai?



CÂMARA DOS DEPUTADOS LIDERANÇA DA MINORIA

8. Outros países que mantêm fronteira com a Bolívia e o Paraguai apresentam o mesmo problema?
9. Colômbia, Venezuela, Suriname, Guiana, Guiana Francesa, Argentina, Uruguai e Peru discutem ou tendem a adotar medidas semelhantes às do Paraguai e Bolívia?
10. Que números e qual tendência apresentam as estatísticas de veículos roubados no Brasil e levados para a Bolívia?
11. Que números e qual a tendência apresentam as estatísticas de veículos roubados no Brasil e levados para o Paraguai?
12. Que números e tendência apresentam as estatísticas de recuperação de veículos roubados nas áreas de fronteiras com a Bolívia?
13. Que números e tendência apresentam as estatísticas de recuperação de veículos roubados nas áreas de fronteiras com o Paraguai?
14. Que providências vem adotando o governo brasileiro para coibir os roubos e recuperar os veículos roubados nessas áreas de fronteira (Bolívia e Paraguai) nos últimos dez anos?
15. Em seus planos de ação – ou de reação – às medidas adotadas pela Bolívia e Paraguai o Brasil vai atuar sozinho ou buscará a colaboração desses países? De que forma?
16. Os governos da Bolívia e do Paraguai têm colaborado com as autoridades brasileiras nesse campo? De que forma?
17. Se não colaboram, por que não o fazem?
18. As polícias Federal e Rodoviária dispõem de instrumentos legais que regulam suas atividades com relação a controles e investigações por parte dos governos da Bolívia e do Paraguai?
19. Se existem, qual a base legal que os fundamentam?
20. O Brasil têm acordos de cooperação na área penal com esses dois países?
21. Se existem, quais são os principais dispositivos destinados a trocas de informações e de ações de apoio previstos para as partes?
22. Se não existem, por que não foram negociados e implementados considerando que as relações diplomáticas entre países de fronteira comum pressupõem a existência desses acordos?
23. Se existem esses acordos eles estão harmonizados com o MERCOSUL? Se afirmativo, de que forma são harmonizados?
24. Se não existem, por que o Brasil ainda não levou essa proposta àquele organismo?



CÂMARA DOS DEPUTADOS LIDERANÇA DA MINORIA

JUSTIFICAÇÃO

O contrabando, o furto e o roubo de veículos que só se intensificam em dois dos mais movimentados e ameaçadores trechos da imensa fronteira brasileira, foram transformados em atividades econômicas rentáveis pelos países limítrofes Bolívia e Paraguai.

Decisões dos governos desses dois países criaram mecanismos que possibilitam a regularização das frotas de veículos roubados que circulam em seus territórios e assim incorporaram produtos do crime em fontes de arrecadação de tributos.

A lei do Paraguai exime sua polícia de investigar a procedência dos veículos, mas permite que o ex-proprietário vá ao País provar que o bem lhe pertenceu. A lei boliviana nada menciona a respeito de investigação. Simplesmente cobra uma taxa para conceder o registro sem nenhuma referência à possibilidade de investigação ou de recuperação do bem.

Os dois casos expressam decisões unilaterais dos governos vizinhos, uma vez que são conhecidas as atividades ilícitas que se avolumam nessas localidades, como também as alegadas dificuldades dos sistemas repressivos destinados a enfrentar as organizações criminosas que se valem da extensão das fronteiras – 15.719 quilômetros com dez países - e, muitas vezes, utilizam maior número de operadores, esquemas táticos flexíveis e recursos tecnológicos de última geração para escapar dos sistemas de fiscalização.

Esses acontecimentos alertam para a importância estratégica das relações do Brasil com seus vizinhos. A Bolívia encontra-se entre aqueles que sugerem políticas adicionais de relacionamento em função das inúmeras possibilidades de trânsito ao longo da linha divisória que a separa e também a vincula ao território brasileiro.

A legalização naquele país de veículos roubados não é um fato isolado no rol de decisões contrárias ao interesse brasileiro. Torna-se urgente indagar o que espera o governo do nosso País para reagir em conformidade com as diretrizes que regem os princípios de cooperação entre as nações.

Primeiro Evo Morales mandou invadir e ocupar instalações da Petrobras com tropas militares e delas se apropriou por meio de atos ilegais, mantendo a ocupação militar por cerca de 30 dias.

Ao invés de reagir e de contestar a bravata do presidente vizinho em tribunais internacionais, o então presidente Luiz Inácio Lula da Silva condescendeu e ainda, de forma extravagante, não só omitiu as manifestações de repúdio que os brasileiros dele esperavam,



CÂMARA DOS DEPUTADOS LIDERANÇA DA MINORIA

como também tentou amenizar a gravidade dos fatos com uma exótica declaração de reconhecimento à soberania dos bolivianos.

A lassidão do governo brasileiro ante a apropriação (sequestro) das instalações da Petrobras recompôs a combalida liderança de Evo Morales a ponto de encorajá-lo para ampliar suas conquistas (sic). Ato contínuo iniciou pressões – anunciadas durante sua campanha eleitoral –, pelo aumento do preço do gás rompendo os acordos que possibilitaram a construção do gasoduto entre os dois países.

A Petrobras relutava por entender, conforme orientações de sua assessoria jurídica, ser ilegal a demanda de Morales para o pagamento adicional. Morales radicalizou, ameaçou cortar o fornecimento de gás e, de novo, obteve um termo aditivo ao contrato de importações que injetará nos cofres bolivianos um ganho adicional de US\$ 1,2 bilhão nos próximos anos.

Em nenhum momento foi informado pelas autoridades do governo brasileiro qual foi o arranjo legal interposto para derrubar o parecer contrário da Petrobras que possibilitou a Morales mais uma vitória sobre o Brasil.

Houve outras. Em janeiro de 2009, o ministro de Minas e Energia Edson Lobão também foi nocauteado por Morales. Na manhã do dia 9 daquele mês e ano, uma sexta-feira, Lobão anunciou que a decisão do governo “de reduzir em 11 milhões de metros cúbicos por dia a importação de gás boliviano”, medida que possibilitaria uma economia anual de US\$ 600 milhões. A motivação do governo eram os níveis de água nos reservatórios das hidrelétricas.

No final daquela mesma sexta-feira, após reunir-se com ministros bolivianos, o ministro Lobão anunciou, ao contrário do que declarara de manhã, que o Brasil “vai aumentar” – e não reduzir - o volume de compras do gás boliviano.

Causou mais espanto ainda o presidente Lula manifestar-se favoravelmente ao retorno de investimentos na Bolívia por empresários brasileiros, inclusive a Petrobras, não obstante a insegurança jurídica instalada por Morales com suas nacionalizações.

Em março deste ano, 2011, a Petrobrás confirmou uma associação com a YPF argentina e estatal boliviana para, em consórcio, explorarem jazidas petrolíferas na Bolívia.

Esse episódio bem poderia simbolizar o final de um processo de relações bilaterais conturbadas do final do governo anterior e dado início a uma reorientação de política externa do País nos rumos do pragmatismo historicamente adotado pelo Itamaraty.



CÂMARA DOS DEPUTADOS LIDERANÇA DA MINORIA

Entretanto, a decisão de Evo Morales de legalizar a frota de carros que circulam irregularmente no território boliviano, composta em sua maioria de veículos roubados no Brasil, ainda não produziu as manifestações devidas por parte do governo brasileiro.

De acordo com informação do jornal O Estado de S.Paulo, em sua edição do dia 14 de junho de 2011, página 3,

“A situação é particularmente delicada em Mato Grosso, que tem 953 km de fronteira com a Bolívia, sendo 750 km de fronteira seca, em zonas urbanas e rurais. Lá foram registrados 2.568 furtos e 2.030 roubos de veículos em 2010. Além disso, é por Mato Grosso que os carros surripiados em outros Estados atravessam as fronteiras. O comandante do Grupo Especial de Fronteira, que atua em municípios vizinhos à Bolívia, informa que 300 veículos foram recuperados em 2010, mas, se persistir o indulto de Morales aos criminosos, a recuperação de carros será comprometida.”

O silêncio do governo brasileiro leva a supor que medidas como a legalização de veículos roubados de Evo Morales também se enquadram na ressalva proferida por Lula quando da invasão militar das refinarias da Petrobras na Bolívia em 2006: **uma questão de soberania**, dissociada, na visão do ex-presidente, dos princípios, dos tratados, dos acordos e das leis que regem as relações entre os países.

Evo Morales pode alegar que não foi o primeiro. Ele dispõe, para isso, do exemplo precedente do Paraguai onde foi adotada medida semelhante em janeiro de 2001 com base em lei aprovada cinco anos antes – em 1995. As diferenças entre as duas iniciativas – uma instituída por lei aprovada pelo Congresso, a outra por decreto presidencial; a do Paraguai condicionava a legalização a posterior confirmação de um cadastro disponibilizado para que o ex-proprietário apresentasse provas de que o veículo foi seu; a regularização da Bolívia visa apenas arrecadar US\$ 200 milhões com as taxas cobradas na expedição dos indultos.

As duas iniciativas convergem em seus objetivos de transformar veículos roubados em fonte de arrecadação e na sinalização alarmante de que os dois países não dispõem nem anunciam disposição em adotarem mecanismos eficazes de repressão aos esquemas e quadrilhas que sustentam essa modalidade de crime.

Segundo informações da Revista Veja de 17 de janeiro de 2001,

“Desde que a lei entrou em vigor, há três meses (outubro de 2000), foram inscritos 1 500 veículos irregulares no programa paraguaio de



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
LIDERANÇA DA MINORIA**

regularização. Há estimativas de que 60% dos 500.000 automóveis da frota paraguaia são produto de roubo do lado de cá da fronteira. Nas contas da polícia local, entram anualmente no país pelo menos 20.000 carros brasileiros roubados.”

Reportagens recentemente exibidas pelo **Fantástico**, da TV Globo, mostraram a fragilidade dos sistemas de controle do Brasil em sua extensa fronteira, com depoimentos de agentes públicos que neles atuam sobre a deficiência de seus recursos logísticos e de pessoal para enfrentar a organização, ousadia e aumento assustador das organizações criminas, agora encorajadas pela permissividade transformada em leis dos governos do Paraguai e da Bolívia.

Sala das Sessões, de de 2011.

Deputado **ANTONIO CARLOS MENDES THAME**
PSDB/SP