

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI Nº 6.727, DE 2016

Dispõe sobre a contratação de serviços de transporte de veículos por indústria automobilística beneficiária de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Autor: Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator: Deputado ALEXIS FONTEYNE

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 6.727, de 2016, de autoria do insigne Deputado Gonzaga Patriota, dispõe sobre a contratação de serviços de transporte de veículos por indústria automobilística beneficiária de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

A proposição determina que empresa da indústria automobilística beneficiária de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento deverá contratar junto a empresas de transporte de cargas ou transportador autônomo de cargas com domicílio fiscal na unidade federativa concedente do benefício o transporte intermunicipal, interestadual e internacional de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) dos veículos novos produzidos. Para tanto, as transportadoras deverão ter se estabelecido no domicílio fiscal há, pelo menos, 5 (cinco) anos.

O projeto de lei estabelece que não poderão se beneficiar da reserva mínima as transportadoras inscritas na dívida ativa, irregulares com o

INSS e FGTS, assim como as condenadas em sentença transitada em julgado por crime contra a ordem econômica e tributária. Ficam excetuadas as que tenham débito com exigibilidade suspensa nos termos do art. 151 da Lei nº 5.172, de 1966.

A proposição desobriga as montadoras de veículos de respeitar a reserva mínima quando não houver transportadoras suficientes que preencham os requisitos domiciliadas na unidade federativa e quando houver preço melhor ou idêntico praticados no mercado nacional.

Estabelece a proposição que a lei entre em vigor na data de sua publicação.

Na justificção, o autor afirma que empresas beneficiárias de programas de incentivo fiscal comumente não entregam a contrapartida social a que estão vinculadas pelo programa, como ocorrera no seu estado natal de Pernambuco. O objetivo da proposição é fazer com que as empresas automobilísticas beneficiárias de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento contratem prioritariamente o serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores novos com transportadoras da sede do estado em que seu parque industrial estiver instalado.

A proposição foi apresentada em Plenário no dia 15/12/2016, tendo sido distribuída pela Mesa, em 04/01/2017, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária.

No dia 05/01/2017, a proposição foi recebida por esta Comissão, e posteriormente distribuída para relatores cuja manifestação não foi apreciada. No dia 31/01/2019 a proposição foi arquivada nos termos do artigo 105 do Regimento Interno. Após desarquivamento por requerimento, a matéria foi recebida por esta comissão e em 26/03/2019 tive a honra de ser designado relator. Não foram apresentadas emendas no novo prazo regimental.

Cabe-nos, agora, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições deste Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em tela pretende priorizar a contratação do transporte de veículos novos pelos transportadores estabelecidos no estado onde esses veículos foram produzidos.

O texto da proposição reserva o transporte de 50% (cinquenta por cento) do volume total de veículos produzidos às pessoas físicas e jurídicas prestadoras de serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos com domicílio fiscal há, pelo menos, 5 (cinco) anos na unidade federativa concedente de benefício fiscal.

O autor teve a preocupação de excluir dentre os favorecidos da reserva mínima os transportadores inscritos na dívida ativa, irregulares com o INSS e FGTS, assim como os condenados em sentença transitada em julgado em razão de crime contra a ordem econômica e tributária.

Houve ainda o zelo de desobrigar o cumprimento da reserva nos casos em que não houver transportadoras suficientes que atendam aos requisitos preconizados pela proposição (5 anos estabelecidas no domicílio fiscal concedente) ou cujos preços praticados sejam superiores aos ofertados no mercado nacional.

Em que pese a nobre finalidade da proposição, consideramos que há uma flagrante invasão em mecanismos de contratação típicos da iniciativa privada. A consequência é causar desajustes no segmento e desordenar a cadeia produtiva. Contratos entre empresas privadas devem essencialmente contemplar interesses das partes envolvidas. A localização geográfica da transportadora é critério de escolha de quem pretende contratar.

A Ordem Econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico, foi regulamentada na Lei nº 12.529, de 2011, que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica. Assim sendo, e considerando ainda o também constitucional Princípio da Legalidade, que é corolário do Estado de Direito, já que somos um estado regido por leis, julgamos desnecessária a alteração na Lei nº 10.233, de 2001, proposta pelo nobre autor, positivando que o exercício da atividade de transporte de veículos deverá subordinar-se à legislação anticartel de modo a respeitar a livre concorrência e a reprimir infrações contra a ordem econômica. Por essa razão, respeitosamente discordamos da alteração proposta.

De mais a mais, a dificuldade de fiscalização de tal medida poderia torná-la inócua.

Ressaltamos, por fim, nossa posição contrária a qualquer tipo de reserva de mercado destinada a segmentos econômicos por qualquer critério não econômico. A economia deve buscar sempre os caminhos da maior eficiência em benefício dos consumidores e da economia de mercado.

Ante o exposto, votamos pela **REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 6.727, de 2016.**

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado ALEXIS FONTEYNE
Relator