

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 BOSCO COSTA

I - RELATÓRIO

Por força do art. 32, inciso XX, alínea 'g', do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes a apreciação do Projeto de Lei nº 6.727, de 2016, do Deputado Gonzaga Patriota. O Projeto propõe que pelo menos 50% do “volume de veículos produzidos anualmente” por “indústria automobilística, beneficiária de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento” seja transportado por empresa ou transportador autônomo instalado no mesmo Estado. Ainda, exclui dessa reserva o prestador inscrito em dívida ativa, condenado por crime contra a ordem econômica e tributária ou que apresente pendências junto ao Instituto Nacional do Seguro Social ou ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço.

O autor esclarece que a motivação da apresentação da proposta é a situação observada em seu Estado, Pernambuco, onde, segundo relata, não se observa cumprimento da contrapartida da montadora Fiat Chrysler Automóveis Ltda. em relação ao programa de incentivo fiscal que a beneficia. Sustenta que situação semelhante ocorre em outras regiões do País, cenário no qual os chamados ‘cegonheiros’ “continuam sendo deixados de lado no processo de transporte dos veículos produzidos no Estado”. Argumenta, por

fim, que a medida visa a “garantir a livre concorrência e diminuição de custos no serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores novos produzidos pela indústria automobilística”.

A matéria foi distribuída à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, onde teve parecer pela Rejeição aprovado por unanimidade. O relator alegou “flagrante invasão em mecanismos de contratação típicos da iniciativa privada” cuja consequência seria “causar desajustes no segmento e desordenar a cadeia produtiva”.

Após a apreciação de mérito por esta Comissão de Viação e Transportes, a proposição terá a constitucionalidade e juridicidade avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Tramita em regime ordinário, sujeita à apreciação conclusiva das Comissões.

Encerrado o prazo para emendas ao projeto, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise pretende estabelecer que, pelo menos, metade dos veículos fabricados por montadoras beneficiárias de incentivos fiscais seja transportada por ‘cegonheiros’ do mesmo Estado.

Sem dúvida, se trata de medida benéfica que merece prosperar, pois tem a virtude de incrementar o desenvolvimento regional pretendido com a isenção fiscal concedida à montadora. Incentivos dessa natureza não são concedidos, se não para fomentar a economia local e gerar emprego e renda para a região. Nesse sentido, é conveniente adotar medidas que integrem a cadeia produtiva do Estado, o que, nesse caso, significa envolver os transportadores locais no processo de distribuição dos bens produzidos sob regime tributário diferenciado.

O fortalecimento do mercado de transporte de cargas é importante para o desenvolvimento de uma região. A disponibilidade de prestadores de serviço bem estruturados, com bons equipamentos e expertise



pode funcionar como elemento determinante da prosperidade de um Estado. Dessa forma, é preciso lançar mão de mecanismos como o aqui proposto, que permitem fomentar o desenvolvimento do transporte de cargas de uma localidade utilizando, para isso, medida simples, sem o menor impacto na operação das montadoras de veículo. Vale destacar que o texto proposto prevê garantia de “preço melhor ou idêntico em relação àquele ofertado no mercado nacional”.

Contudo, há oportunidades de melhoria no texto apresentado pelo autor. Como bem ponderou o relator da matéria na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, o excesso de interferência estatal no mercado pode provocar desequilíbrios. Portanto, sugerimos que o percentual mínimo de contratação de serviços locais seja de dez por cento, o que seria suficiente para impactar positivamente os Estados, sem causar grande influência no mercado como um todo.

Sugerimos, também, a simplificação do texto, excluindo o detalhamento com relação às etapas do processo de transporte dos veículos fabricados. Uma vez que o percentual de viagens seja respeitado, quanto menos restrições forem impostas, mais espaço tem o mercado para se adaptar. Por fim, propomos supressão da alteração na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, por se tratar de mudança desprovida de efeito prático, e direcionamos as alterações para a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, observando a Lei Complementar nº 95, de 1998, que determina que “o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei”.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 6.727, de 2016, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado BOSCO COSTA
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.727, DE 2016**

Altera a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para instituir parcela mínima de veículos a serem obrigatoriamente transportados por prestadores de serviço de transporte da mesma localidade onde foram produzidos, quando o fabricante for beneficiário de incentivos tributários.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para instituir parcela mínima de veículos a serem obrigatoriamente transportados por prestadores de serviço de transporte da mesma localidade onde foram produzidos, quando o fabricante for beneficiário de incentivos tributários.

Art. 2º A Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-A:

“Art. 2º-A Pelo menos um décimo dos veículos produzidos por fabricantes beneficiários de incentivo fiscal, tratamento tributário especial ou programa de financiamento deverão ser transportados, dentro do território nacional, por Empresa de Transporte de Cargas ou Transportador Autônomo de Cargas estabelecidos na mesma Unidade Federativa onde foram produzidos.

§ 1º As Empresas de Transporte de Cargas ou Transportadores Autônomos de Cargas, para efeito do que estabelece o *caput*, não poderão, no momento da contratação:

- I – estar inscritos em dívida ativa;
- II – apresentar pendências junto ao Instituto Nacional do Seguro Social ou ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;
- III – terem sido condenados em sentença transitada em julgado em razão de crime contra a ordem econômica e tributária.

§ 2º Considerar-se-á em situação regular o prestador de serviços de transporte intermunicipal e interestadual de veículos que tenha débito com exigibilidade suspensa nos termos do artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

§ 3º A exigência estabelecida no *caput* poderá ser dispensada quando se observar:

I - ausência de prestadores que preencham os requisitos do § 1º;

II - prática de preço, por parte dos prestadores locais, significativamente superior àquele ofertado no mercado nacional, devidamente demonstrado pelo tomador dos serviços.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado BOSCO COSTA
Relator

