

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 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

O Projeto de Lei nº 6.727, de 2016, de autoria do Deputado Gonzaga Patriota, 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.

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218039181400>

* C D 2 1 8 0 3 9 1 8 1 4 0 0 *

Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária.

O mérito da proposição foi analisado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços - CDEICS, ocasião em que o Dep. Alexis Fonteyne apresentou relatório pela rejeição do projeto.

Nesta Comissão de Viação e Transporte, o nobre Dep Bosco Costa foi designado relator, propugnando pela aprovação do projeto de lei na forma do substitutivo.

O prazo regimental de cinco sessões expirou sem apresentação de emendas.

II - VOTO EM SEPARADO.

O projeto de lei, objeto deste voto em separado, visa reservar 50% (cinquenta por cento) do transporte de veículos produzidos pela indústria automobilística, que recebe incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento, aos transportadores por (ETC – Empresa de Transporte de Cargas) ou (TAC - Transportador Autônomo de Cargas), com domicílio fiscal na unidade federativa concedente do benefício fiscal há, pelo menos, 5 (cinco) anos.

Para tanto, o autor excetua do benefício os transportadores que:

I - esteja inscrito em dívida ativa;

II – esteja irregular com o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;

III – esteja irregular com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;

IV – tenha sido condenado em sentença transitada em julgado em razão de crime contra a ordem econômica e tributária

Além disso, o projeto desobriga o cumprimento da cota, caso não haja prestadores de serviço que se enquadrem nas regras ora fixadas.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218039181400>



* CD218039181400*

A proposição foi apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços CDEICS, cuja relatoria coube ao Dep. Alexis Fonteyne. O parecer, aprovado pelo colegiado, foi pela rejeição da proposta.

Nesse sentido, vale transcrever brilhante trecho do relatório do Dep. Alexis Fonteyne:

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 antitruste de modo a respeitar a livre concorrência e a reprimir infrações contra a ordem econômica. Por essa razão, respeitosamente discordamos da alteração proposta.

Não obstante a nobre intenção do autor em proteger os transportadores autônomos, a medida ignora um princípio basilar da ordem econômica - a livre concorrência. (art. 170, IV da Constituição Federal).

O projeto de lei perverte toda sistemática protegida pela Constituição, ao determinar que metade da frota de veículos produzidos, nas condições em que especifica, seja necessariamente transportada por um segmento específico.

Em outros dizeres, o projeto exclui do mercado uma multiplicidade de transportadoras que estão totalmente preparadas a oferecer um serviço adequado e, talvez até em melhores condições. Não é legal, nem justo retirar-lhes a oportunidade de competir.



Não é também razoável obrigar fabricantes a contratar prestadores que nem sempre atendem as expectativas e necessidades dos contratantes.

Se por um lado a regra eventualmente beneficia um segmento específico, por outro, prejudica toda a cadeia produtiva, gerando uma sucessão de desarranjos e injustiças.

Em que pese à concordância do nobre relator desta proposição na Comissão de Viação e Transporte, que a intervenção estatal na esfera privada provoca distorções indesejadas na seara econômica, o mesmo não rejeitou o projeto, mas tão somente o reformulou na forma do substitutivo.

Em suma, a proposta reduz a reserva de 50% (cinquenta por cento) para 10% (dez por cento) do total produzido. Para além desta alteração substancial, o relator excluiu do texto as alterações realizadas na Lei nº 10.233, de 2001, e retirou o detalhamento com relação às etapas do processo de transporte dos veículos fabricados.

Não há dúvidas de que o relator foi capaz de atenuar as prejudicialidades previstas no texto original. Contudo, ainda que a reserva seja 40% (quarenta por cento) inferior a inicialmente prevista, ainda é bastante danosa e, por isso, não pode prosperar.

As relações privadas são benéficas quando regidas pela liberdade das partes. A redução da autonomia em contratar limita o crescimento dos negócios e dificulta a criação de novos postos de trabalho. Neste sentido, ainda que não intencionalmente, a proposição em apreço em nada contribui para o desenvolvimento dos negócios no Brasil.

Por fim, há de se destacar que a política, ora proposta, é nitidamente protecionista e fere um dos princípios sensíveis da Constituição, que é o pacto federativo. Ora, não deve a União garantir a um estado ou outro, condições comerciais mais atrativas.

Ainda que estejamos diante do chamado federalismo assimétrico, um tratamento desigual pode ampliar ainda mais as desigualdades entre os estados-membros. Não há razão para favorecer um estado em detrimento de outro, quando muitas deles possuem realidades socioeconômicas bastante similares. (é o caso de estados da região nordeste, usada como paradigma para elaboração deste projeto de lei).



Nesse sentido, em vez de darmos cumprimento ao disposto no art. 3º, III da Constituição Federal, estaremos atuando no sentido inverso. Isto é, ampliando as desigualdades regionais presentes no Brasil.

Pelo exposto, apresentamos este voto em separado e pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para a aprovação da matéria na forma ora apresentada.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado LUCAS GONZALEZ – NOVO/MG



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218039181400>



* C D 2 1 8 0 3 9 1 8 1 4 0 0 *