

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.

PROJETO DE LEI Nº 2.298, DE 2003.

Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas fabricantes de caminhões nacionais e as importadoras de caminhões instalarem como item de fábrica um Sistema de Localização e Rastreamento via Satélite, hoje conhecido como *Global Positioning System* – GPS – em todos os caminhões de sua linha de produção ou importação.

Autor: Deputado DURVAL ORLATO

Relator: Deputado LÉO ALCÂNTARA

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Em reunião do dia 31 de março de 2004, apresentamos a esta egrégia Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio nosso parecer ao Projeto de Lei nº 2.298, de 2003, que tem por objetivo tornar obrigatório que todos os caminhões comercializados no País sejam equipados com um sistema de localização e rastreamento via satélite. Tendo em vista que a inclusão de mais um item de série nos caminhões resultaria no encarecimento do produto, prejudicando o consumidor que, muitas vezes não tem interesse pelo equipamento adicional, votamos pela rejeição do Projeto em comento.

Em face às ponderações apresentadas na aludida reunião deste Colegiado, resolvemos reexaminar a matéria e reformular nosso parecer, acolhendo algumas das sugestões de nossos ilustres Pares e agregando outras que consideramos essenciais para o aperfeiçoamento do Projeto de Lei em exame. Para tanto, registramos alguns aspectos que julgamos relevantes para uma análise circunstanciada da matéria.

O roubo de cargas nas estradas brasileiras tem crescido assustadoramente e os prejuízos decorrentes dessas ações são inaceitáveis. Calcula-se que, em 2002, os prejuízos dessa natureza foram da ordem de 575 milhões de reais e, em 2003, deverão ser de cerca de 1 bilhão de reais.

Além das perdas das cargas e dos caminhões, há que se considerar os transtornos na cadeia logística resultantes da não entrega de mercadorias. O custo decorrente da falta de um produto - o qual atinge inúmeros setores, desde a distribuição até a atividade atacadista - é incalculável.

A fim de minimizar tais prejuízos, as transportadoras recorrem às companhias seguradoras que, diante do aumento do número de ocorrências, cobram prêmios mais elevados e condicionam o seguro de carga à implantação de sistemas de rastreamento de frotas e de gerenciamento de riscos.

O gerenciamento de riscos é um conjunto de técnicas e medidas que visa reduzir ao mínimo os efeitos de perdas acidentais. Inclui a compra de aparelho de rastreamento de veículo por satélite, *softwares* que gerenciam a rota do caminhão e conectam o veículo à empresa, treinamento de motoristas e contratação de seguranças e escolta.

Além de reduzir os roubos, o gerenciamento de riscos e, em particular, os aparelhos de rastreamento de veículo por satélite, se utilizados como suporte logístico, podem resultar em significativos cortes de custos para as empresas e na redução do chamado “Custo Brasil”, beneficiando a todos os cidadãos.

Por outro lado, há que se considerar também que esses procedimentos são responsáveis pela elevação dos custos operacionais deste segmento. Empresas de transporte de carga gastam entre 4 e 12% de seu faturamento com o gerenciamento de risco. Isso representa, em média, 4,37% do frete.

Segundo tais empresas, esses custos não são repassados para os preços dos fretes, devido à alta competição entre as empresas, causando a falência de várias transportadoras nos últimos anos. Estudo da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP (Fipe) mostrou que os preços dos fretes das transportadoras estão defasados e que os gastos com segurança estão entre os que mais contribuíram para essa situação.

Considerando os aspectos supramencionados, julgamos que a instalação de sistemas de localização e rastreamento via satélite pode beneficiar integrantes do setor de transporte rodoviário de cargas. A nosso ver, no entanto, não cabe impor a obrigatoriedade de que as empresas fabricantes de caminhões nacionais e as importadoras ofereçam esse equipamento em todos os caminhões de sua linha de produção ou de importação.

O número de médias e grandes empresas transportadoras no Brasil, isto é, aquelas capazes de arcarem com os custos do gerenciamento de riscos, é reduzido. Segundo a Pesquisa Anual de Serviços (PAS) do IBGE, realizada em 2001, há no Brasil 47.588 empresas transportadoras de carga, das quais apenas 9.598 (20%) têm mais de 5 pessoas ocupadas. O número de transportadores autônomos rodoviários, excluídos os urbanos é de 402 mil. Portanto, por mais que os gastos para aquisição do *Global Positioning System* (GPS) sejam reduzidos pela instalação do equipamento como item de fábrica, grande parcela do setor, constituída por empresas de pequeno porte e por trabalhadores autônomos, não poderia arcar com despesas adicionais para a compra de veículo equipado com GPS e, mais ainda, com os gastos mensais para comunicação de dados e monitoramento da frota.

Sendo assim, julgamos que o PL nº 2.298, de 2003, é meritório, desde que as empresas fabricantes e importadoras sejam obrigadas a instalar em caminhões o GPS **como item opcional** e não obrigatório, como originalmente proposto. Acreditamos que, desta forma, os consumidores destes produtos serão melhor atendidos e os seus custos, reduzidos.

Ademais, ainda no intuito de minimizar os ônus, propomos que os sistemas de localização e rastreamento via satélite a serem instalados em caminhões sejam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Acreditamos que, desta forma, tal equipamento possa se tornar economicamente acessível para maior parcela do setor de transporte rodoviário de cargas, minorando, assim, a falha do Estado em prover segurança pública, conforme inscrito em nossa Carta Magna.

Por fim, julgamos ser de competência do Executivo determinar as características físicas e os detalhes técnico-funcionais do equipamento. O Código Nacional de Trânsito em vigor dispõe que semelhante conteúdo constitui matéria típica de regulamentação, o que caberá, provavelmente, ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Ante o exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.298, de 2003, na forma do Substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado LÉO ALCÂNTARA
Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.298, DE 2003.

Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas fabricantes de caminhões nacionais e as importadoras de caminhões a oferecerem, como item opcional dos caminhões de sua linha de produção ou importação, um Sistema de Localização e Rastreamento via Satélite, hoje conhecido como *Global Positioning System* - GPS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre a obrigatoriedade da oferta, como item opcional na comercialização de caminhões, de equipamento para ligação a sistema de localização e rastreamento via satélite.

Art. 2º Ficam as empresas fabricantes de caminhões nacionais obrigadas a oferecer, como item opcional dos caminhões de sua linha de produção, um Sistema de Localização e Rastreamento via Satélite, hoje conhecido como *Global Positioning System* - GPS.

Parágrafo único. As empresas importadoras de caminhões ficam obrigadas a oferecer, como item opcional dos caminhões de sua linha de importação, o dispositivo mencionado no *caput* deste artigo.

Art. 3º As empresas terão até 12 meses da promulgação da Lei para cumprimento do disposto no art. 2º desta Lei.

Art. 4º Caso o caminhão equipado com o Sistema de Localização e Rastreamento via Satélite não esteja disponível para entrega imediata, as empresas fabricantes de caminhões nacionais e as empresas importadoras de caminhões providenciarão sua entrega em prazo não superior a 90 (noventa) dias, a contar da data de solicitação do produto pelo consumidor.

Art. 5º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os equipamentos de segurança mencionados no art. 2º, desde que utilizados para instalação em caminhões.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de publicação.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado LÉO ALCÂNTARA
Relator