

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 NETO CARLETTO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 6.727, de 2016, que trata de regras para a contratação de empresas de transporte de cargas (ETC) e transportadores autônomos de cargas (TAC), chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, em atenção à alínea 'g', inciso XX, art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. A proposta sugere que ao menos 50% dos veículos produzidos por indústria beneficiária de incentivo fiscal sejam transportados por ETC ou TAC “com domicílio fiscal na unidade federativa concedente do benefício fiscal há pelo menos 5 anos”.

A proposta foi apreciada em 18/09/2019 pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço, que aprovou parecer pela rejeição apresentado pelo Relator Alexis Fonteyne. Em 21/03/2021, o então Relator nesta CVT, Deputado Bosco Costa, apresentou parecer pela aprovação, com substitutivo. Em 10/05/2021, o Deputado Lucas Gonzalez apresentou voto em separado.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.



Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposta em análise sugere que ao menos 50% dos veículos produzidos por indústria beneficiária de incentivo fiscal sejam transportados por empresa de transporte de cargas (ETC) ou transportador autônomo de cargas (TAC) “com domicílio fiscal na unidade federativa concedente do benefício fiscal há pelo menos 5 anos”.

Acreditamos que o tema é justo e meritório e, por concordarmos integralmente com a manifestação do Relator anterior, tomamos a liberdade de transcrever aqui o seu voto e tomá-lo como nosso:

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 são concedidos justamente 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 2025.

Deputado NETO CARLETTO
Relator

2025-8401



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 Unidade da Federação 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 Unidade da Federação 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 da Unidade Federativa, 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 2025.

Deputado NETO CARLETTO
Relator

2025-8401

