



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.298-A, DE 2003

(Do Sr. Durval Orlato)

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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. LÉO ALCÂNTARA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO, VIOLÊNCIA E NARCOTRÁFICO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- parecer do relator
- complementação de voto
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam as Empresas fabricantes de caminhões nacionais obrigadas a 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.

Art. 2º As Empresas importadoras de caminhões ficam obrigadas a instalarem como item de fábrica o dispositivo mencionado no caput deste artigo em todos os caminhões de sua linha de importação.

Art. 3º As Empresas terão até 18 meses da promulgação da Lei para cumprimento do artº 1 e 2.

Art. 4º Fica proibido a comercialização de caminhões nacionais e importados sem o cumprimento do artº 1 e 2 após o prazo previsto no artigo 3º

Art.5º Esta lei entra em vigor após a sua data de publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A criminalidade vem aumentando e os transportadores de carga tem sido alvo de assalto e roubo de carga.

No intuito de proteger a vida e o patrimônio dos transportadores de carga do País é que estou propondo a instalação do Global Positioning System - GPS.

A instalação do Global Positioning System - GPS como item de fábrica vem a baratear o equipamento e melhorar a segurança dos transportadores de carga do País.

As empresas transportadoras de carga poderão se unir em forma de cooperativas para o monitoramento dos veículos com o objetivo de baratear o serviço.

O Global Positioning System - GPS tem se mostrado um item importante no combate ao roubo de carga pois ele permite uma exata e constante localização do veículo evitando além do roubo e identificação de outros problemas durante a viagem.

Durval Orlato

Deputado Federal PT/SP

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de iniciativa do ilustre Deputado Durval Orlato, tem por objetivo tornar obrigatório que todos os caminhões comercializados no País, sejam eles de fabricação nacional ou importados, tenham instalado, como item de fábrica, sistema de localização e rastreamento via satélite, cuja nomenclatura internacional é Global Positioning System – GPS.

É concedido um prazo de dezoito meses para que as empresas fabricantes e revendedores se adaptem às novas exigências, após o que fica proibida a comercialização em território nacional de caminhões que não contenham o mencionado sistema.

Esgotado o prazo regimental próprio não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição sob comento possui um forte apelo emocional, uma vez que a questão da segurança, na qual se incluem os roubos e furtos de caminhões e de cargas, ganha, a cada dia que passa, contornos mais dramáticos

em nosso País. Entretanto, cabe a esta Comissão examinar o mérito das propostas que lhe são submetidas exclusivamente sob a ótica econômica.

Dessa forma, devemos nos perguntar se a inclusão obrigatória de mais um item de série nos caminhões, como propugna o projeto, é economicamente viável, ou justificável, e, ainda, se está de acordo com os princípios da livre iniciativa que devem balizar, por mandamento constitucional, o grau de intervenção estatal na atividade econômica e o comportamento dos agentes que ali atuam.

Primeiro, vale ressaltar que todo o transporte de carga, assim como os transportadores, é garantido, no Brasil, por um sistema segurador que se inclui entre os mais eficientes do mundo, daí por que os roubos realizados em nossas estradas não se traduzem, na sua quase totalidade, em prejuízos para suas vítimas. Na verdade a questão central, que é a ameaça à segurança dos motoristas, não seria resolvida pela instalação do GPS nos caminhões, uma vez que as causas da criminalidade devem ser atacadas de outra forma.

Além disso, resta sempre, àqueles transportadores que assim o desejarem, a opção de instalar em sua frota o mencionado sistema, que, aliado ao seguro tradicional, poderá aumentar a segurança de seus veículos. Assim procedendo poderá, inclusive, negociar prêmios mais atrativos com as seguradoras, o que reduziria o custo de instalação do GPS.

Isso mostra que a obrigatoriedade é desnecessária, uma vez que não traz nenhum benefício adicional que não possa ser obtido diretamente no mercado privado pelo interessado, e representa, por outro lado, uma intervenção estatal indevida na liberdade de atuação dos agentes econômicos privados, o que fere os princípios constitucionais antes mencionados.

Isso é especialmente verdade quando observamos que existem caminhões que trafegam em regiões onde a criminalidade é mais baixa e, portanto, sujeitos a riscos menores. Nesse caso, a obrigatoriedade agora pretendida significaria apenas uma elevação de custos sem acréscimos significativos na segurança dos interessados ou reduções importantes nos gastos com prêmios de seguros.

Pelo exposto, nosso voto é pela **rejeição do Projeto de Lei n.º 2.298, de 2003.**

Sala da Comissão, em 02 de dezembro de 2003.

Deputado Léo Alcântara
Relator

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 13 de abril de 2004.

Deputado LÉO ALCÂNTARA
Relator

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 13 de abril de 2004.

Deputado LÉO ALCÂNTARA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 2.298/2003, com Complementação de Voto, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Léo Alcântara.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Dr. Benedito Dias - Vice-Presidente, Bernardo Ariston, Carlos Eduardo Cadoca, Durval Orlato, Edson Ezequiel, Gerson Gabrielli, Jorge Boeira, Léo Alcântara, Lupércio Ramos, Múcio Sá, Nelson Marquezelli, Osório Adriano, Reinaldo Betão, Ronaldo Dimas, Sergio Caiado, Giacobbo, Jairo Carneiro, Júlio Redecker, Yeda Crusius e Zico Bronzeado.

Sala da Comissão, em 12 de maio de 2004.

Deputado DR. BENEDITO DIAS
Presidente em exercício

FIM DO DOCUMENTO
