

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO,  
INDÚSTRIA E COMÉRCIO.**

**PROJETO DE LEI Nº 1.315, DE 2003.**

Dispõe sobre desconto a ser concedido pelos postos de serviço no preço de combustíveis para abastecimento a taxistas e caminhoneiros.

**Autor:** Deputado MARCOS DE JESUS

**Relator:** Deputado JORGE BOEIRA

**I - RELATÓRIO**

O projeto em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Marcos de Jesus, obriga postos de serviço a concederem desconto de 20% no preço de combustíveis para abastecimento a taxistas e caminhoneiros.

Estabelece que o valor total dos descontos concedidos pelos postos será ressarcido pelas distribuidoras, mediante apresentação de demonstrativo mensal. Por sua vez, as distribuidoras ficam autorizadas a incorporar aos preços dos combustíveis comercializados os custos decorrentes do aludido ressarcimento.

A aludida propositura cria também a Célula de Identificação de Consumidor Beneficiário – CICB –, emitida pelos respectivos sindicatos e pelas distribuidoras de combustíveis. Esse documento, válido por dois anos em todo o território nacional, constitui requisito indispensável para que taxistas e caminhoneiros façam jus ao supracitado desconto.

A CICB deverá conter informações acerca do motorista beneficiário e ser acompanhada de comprovante de quitação das taxas

incidentes sobre o veículo, bem como de outros tributos a que se sujeitam taxistas e caminhoneiros, conforme previsto nos parágrafos 2º e 3º de seu art. 3º. No parágrafo seguinte, a iniciativa em comento estabelece que a Agência Nacional do Petróleo – ANP – será responsável pelo controle de sistema de cadastro de motoristas portadores da CICB.

Em seu artigo 4º, o projeto de lei trata da multa decorrente da recusa dos postos de gasolina em fornecer combustíveis nas condições especiais previstas no art. 2º. A esse respeito, estabelece que a multa será de mil vezes o preço do litro do combustível demandado; em caso de reincidência, será de dez mil multiplicado por este preço; e, finalmente, persistindo a recusa de fornecimento de combustível, a ANP cancelará a licença de funcionamento do estabelecimento e determinará o encerramento de suas atividades.

Em sua justificação, o nobre autor da matéria em tela argumenta que as categorias beneficiadas pela medida estão submetidas a encargos e custos elevados, decorrentes do desempenho de suas atribuições.

A proposição foi distribuída a esta egrégia Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; à Comissão de Minas e Energia; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Coube-nos a Relatoria neste primeiro Colegiado.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

As atividades de transporte autônomo de cargas e de passageiros por táxi, objeto da proposição sob análise, ocupam, indiscutivelmente, relevante posição no cenário econômico brasileiro.

A Pesquisa Índice de Desempenho Econômico do Transporte, realizada pelo IDET-FIPE/CNT, revelou que, em dezembro de

2004, o transporte rodoviário de cargas empregava diretamente mais de 42 mil pessoas em todo o território nacional. Outra pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), em Belo Horizonte - que, se extrapolada para o restante do País, permite vislumbrar a importância desta atividade para a geração de empregos – concluiu que a frota de seis mil táxis da capital mineira gera mais de onze mil empregos, atingindo a 1,9 pessoas por veículo ocupadas diretamente na prestação do serviço. Este tipo de transporte urbano de passageiros atende a cento e vinte mil passageiros por dia - o que equivale a 7,5% do total de pessoas transportadas nos ônibus da capital.

Os taxistas e caminhoneiros, indubitavelmente, prestam um grande serviço ao País e têm se deparado com condições adversas de trabalho, dentre as quais destacam-se o precário estado de conservação das rodovias e a insegurança nas estradas brasileiras, que elevam, sobremaneira, os custos da prestação destes serviços. A essas circunstâncias desfavoráveis há que se somar ainda, os elevados valores de pedágios e de tributos a que estão sujeitas essas categorias.

Pelos motivos expostos, cremos que a proposição em tela tem inegável alcance social, visto que pretende garantir condições favoráveis para o exercício das referidas atividades relacionadas ao setor de transporte. Entretanto, cabe-nos, nesta egrégia Comissão, analisar o mérito econômico da matéria, de acordo com o inciso VI, do art. 32 do Regimento Interno desta Casa.

Acreditamos que a obrigatoriedade de concessão de desconto no preço dos combustíveis a taxistas e caminhoneiros, imposta pelo projeto em comento, constitui uma intervenção estatal indevida na liberdade de atuação dos agentes econômicos privados, o que fere o princípio da livre iniciativa, estabelecido pelo inciso IV, art. 170, de nossa Carta Magna. Este princípio deve balizar, por mandamento constitucional, o grau de intervenção estatal na atividade econômica e o comportamento dos agentes econômicos.

A participação estatal na economia deve se restringir a situações em que ocorram falhas de mercado, circunstâncias essas em que os mercados competitivos não logram resultados eficientes. Essas situações ocorrem em várias situações - quando há falhas de competição, presença de bens públicos, externalidades, mercados incompletos e falhas de informação

– as quais, notadamente, não se aplicam ao caso sob análise. Restaria, então, o papel do Governo na redistribuição de renda.

A teoria econômica mostra que quanto mais inelástica a demanda por um bem, maior poderá ser o repasse do ônus do preço ao consumidor. Tendo em vista que o combustível não é um bem supérfluo ou que encontra substituto próximo, é de se esperar que a elevação de seu custo para as distribuidoras – resultante do ressarcimento aos postos de gasolina de valor equivalente ao montante dos descontos concedidos - será repassada com sucesso aos consumidores. Sendo assim, a iniciativa em exame promoveria, claramente, a transferência de renda de consumidores de combustíveis para as categorias agraciadas pela medida proposta no Projeto em tela.

Segundo a pesquisa “Perfil Sócio-econômico dos Trabalhadores Autônomos” da Confederação Nacional do Transporte - CNT, a renda familiar mensal dos caminhoneiros autônomos atingiu dois mil e quinhentos reais em 1999, renda sobejamente superior a auferida pela maior parte da população brasileira. Estudo da Fundação Getúlio Vargas (IBRE – FGV), que analisou o perfil de consumo das famílias - cruzando dados do Censo 2000, de pesquisas domiciliares da FGV e do Código de Endereçamento Postal –, mostrou que cerca de 72% dos lares brasileiros detêm renda familiar média mensal inferior a dois mil reais.

Portanto, as categorias beneficiadas pela medida estão vantajosamente localizadas na pirâmide social brasileira. Neste sentido, julgamos que famílias menos abastadas deveriam ser priorizadas por políticas públicas que visem ampliar o emprego e reduzir a pobreza.

Ademais, mesmo que a medida proposta pela iniciativa estivesse bem focalizada, julgamos que existem instrumentos mais eficientes para promover a redistribuição de renda em nosso País. Políticas compensatórias, com base em transferências diretas; políticas estruturais para expandir a renda dos mais pobres; e, finalmente, investimentos em educação e maior acesso à terra e ao capital produziram, sem sobra de dúvida, maior impacto sobre as desigualdades sociais brasileiras. Julgamos, portanto, que, por este prisma, o Projeto de Lei em comento não se justifica.

Cabe destacar, também, que alterações nos preços relativos da economia – ocasionadas pelo desconto de 20% no preço de

combustíveis para as categorias mencionadas na iniciativa - resultam em alocações de recursos para usos que podem não ser os mais eficientes ou para agentes econômicos que não atribuem valor elevado ao bem. Caso não seja assegurado que consumidores com maior disposição para pagar obtenham o bem, é de se esperar que surjam filas, ágios e cambistas, produzindo reconhecidos prejuízos para toda a coletividade.

Por fim, acreditamos que a oferta de infra-estrutura adequada, investimentos em segurança nas rodovias e outras políticas públicas voltadas à modernização do setor de transporte sejam mais adequadas para garantir condições dignas de trabalho para taxistas e caminhoneiros, bem como para beneficiar os consumidores destes serviços. Desta forma, é possível promover mudanças que façam com que estes segmentos se encontrem em melhor posição sem piorar a situação de outros – conceito conhecido na literatura como “melhorias de Pareto”.

Ante o exposto, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.315, de 2003.**

Sala da Comissão, em                      de                      de 2005.

Deputado JORGE BOEIRA  
Relator