

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

## 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 ADAIL CARNEIRO

### I - RELATÓRIO

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

A proposição 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.

O projeto de lei estabelece que não poderão se beneficiar da reserva mínima as transportadoras inscritas na dívida ativa, irregulares com o INSS e FGTS, assim como as condenadas em sentença transitada em julgado por crime contra a ordem econômica e tributária. Ficam excetuadas as que tenham débito com exigibilidade suspensa nos termos do art. 151 da Lei nº 5.172, de 1966.

A proposição desobriga as montadoras de veículos de respeitar a reserva mínima quando não houver transportadoras suficientes que preencham os requisitos domiciliadas na unidade federativa e quando houver preço melhor ou idêntico praticados no mercado nacional.

Estabelece a proposição que a lei entre em vigor na data de sua publicação.

Na justificção, o autor afirma que empresas beneficiárias de programas de incentivo fiscal comumente não entregam a contrapartida social a que estão vinculadas pelo programa, como ocorrera no seu estado natal de Pernambuco. O objetivo da proposição é fazer com que as empresas automobilísticas beneficiárias de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento contratem prioritariamente o serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores novos com transportadoras da sede do estado em que seu parque industrial estiver instalado.

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

No dia 05/01/2017, a proposição foi recebida por esta Comissão, sendo que, no dia 04/04/2017, recebemos a honrosa missão de relatá-la. Trata-se de proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões. Decorrido o prazo regimental, não lhe foram apresentadas emendas.

Cabe-nos, agora, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições deste Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O projeto de lei em análise pretende priorizar a contratação do transporte de veículos novos pelos transportadores estabelecidos no estado onde esses veículos foram produzidos.

O texto da proposição reserva o transporte de 50% (cinquenta por cento) do volume total de veículos produzidos às pessoas físicas e jurídicas prestadoras de serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos com domicílio fiscal há, pelo menos, 5 (cinco) anos na unidade federativa concedente de benefício fiscal.

O autor teve a preocupação de excluir dentre os favorecidos da reserva mínima os transportadores inscritos na dívida ativa, irregulares com o INSS e FGTS, assim como os condenados em sentença transitada em julgado em razão de crime contra a ordem econômica e tributária.

Houve ainda o zelo de desobrigar o cumprimento da reserva nos casos em que não houver transportadoras suficientes que atendam aos requisitos preconizados pela proposição (5 anos estabelecidas no domicílio fiscal concedente) ou cujos preços praticados sejam superiores aos ofertados no mercado nacional.

O governo, ao conceder isenções, renuncia receitas que lhe possibilitariam realizar a atividade estatal. Por essa razão, o governo espera contrapartidas do beneficiário, como reforçar a economia local e não dispensar empregados. O projeto em discussão busca beneficiar a cadeia de transportes do local da produção.

Assim, o incentivo à contratação de prestadores de serviço locais permitirá que parte da receita auferida pela indústria ali estabelecida fique na própria comunidade, permitindo, dessa forma, o desenvolvimento econômico da localidade.

Em que pese a nobre finalidade da proposição, consideramos que o percentual da reserva mínima seja ajustado para 30%, motivo pelo qual apresentaremos substitutivo à proposição. Previmos ainda a extensão do benefício de reserva mínima às subcontratadas, para evitar que as transportadoras locais subcontratem o serviço com outras domiciliadas em unidade federativa diversa da sua.

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 anticartel de modo a respeitar a livre concorrência e a reprimir infrações contra a ordem econômica. Por essa razão, suprimimos a alteração proposta.

Ainda em sede de substitutivo, sugerimos ajustes no texto em benefício à boa técnica legislativa e trouxemos definições já apresentadas em outras leis. Além disso, incluímos na redação a expressão “veículos elétricos”, por considerar que devem ser objeto da medida, e o termo “oficial” após “programa de financiamento”, acreditando que o autor se referia a esta modalidade de fomento.

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 6.727, de 2016**, de autoria do Deputado Gonzaga Patriota, **na forma do Substitutivo anexo, de nossa autoria.**

É o voto, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2017.

Deputado ADAIL CARNEIRO  
Relator

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

### SUBSTITUTIVO AO 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 oficial.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores e elétricos novos, produzidos pela indústria automobilística beneficiária de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento oficial.

Art. 2º A empresa fabricante, importadora, montadora ou encarroçadora de veículo automotor e elétrico beneficiária de incentivo fiscal, de tratamento tributário especial e/ou de programa de financiamento oficial deverá contratar, no mínimo, trinta por cento do transporte de veículos produzidos anualmente junto à Empresa de Transporte de Cargas – ETC ou a Transportador Autônomo de Cargas – TAC com domicílio fiscal na sua unidade federativa.

§ 1º O percentual mínimo a que se refere o *caput* deverá ser aplicado ao volume total de veículos novos movimentados anualmente em cada etapa do processo, como coleta de porto fluvial, lacustre, marítimo ou seco, transferência, exportação, distribuição no território nacional e entrega ao concessionário ou varejista.

§ 2º O percentual mínimo a que se refere o *caput* deverá ser observado no transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos novos.

§ 3º Somente serão consideradas para fins de cumprimento do percentual mínimo estabelecido Empresa de Transporte de Cargas – ETC, Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou subcontratadas por estas estabelecidas há, pelo menos, cinco anos no mesmo domicílio fiscal da empresa fabricante, importadora, montadora ou encarregadora de veículo automotor e elétrico a que se refere o *caput*.

Art. 3º Não poderá ser beneficiada pela reserva mínima de trinta por cento estabelecida no art. 2º desta Lei a Empresa de Transporte de Cargas – ETC, o Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou subcontratadas por estes:

- I – inscrito em dívida ativa;
- II – irregular junto ao Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;
- III – irregular junto ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;
- IV – condenado em sentença transitada em julgado em razão de crime contra a ordem econômica e tributária.

Parágrafo único. Considerar-se-á em situação regular o prestador de serviços de transporte que tenha débito com exigibilidade suspensa nos termos do art. 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

Art. 4º A empresa fabricante, importadora, montadora ou encarregadora de veículo automotor e elétrico de que trata o art. 2º desta Lei fica desobrigada de respeitar a reserva mínima de trinta por cento quando houver:

- I – ausência de prestadores de serviço de transporte domiciliados na sua unidade federativa que preencham os requisitos do art. 2º;

II – prática de preço melhor ou idêntico ao praticado na sua unidade federativa, atestado mediante processo interno de concorrência, a qual ficará subsumido ao critério de melhor técnica, melhor preço ou melhor técnica e preço, vedada a aplicação de critério subjetivo na escolha dos prestadores de serviços a que se refere esta Lei.

Art. 5º Para fins de comprovação do cumprimento do percentual mínimo estabelecido, a empresa fabricante, importadora, montadora ou encarregadora de veículo automotor e elétrico deverá emitir relatório anual contendo, no mínimo, relação dos contratos e conhecimentos de transporte firmados naquele ano junto com a relação das notas fiscais e comprovação de domicílio fiscal do prestador de serviço, além dos processos mencionados no inciso II do artigo anterior.

Parágrafo único. Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, regulamentar a forma do relatório e o prazo para sua apresentação, o período de guarda dos documentos comprobatórios, as sanções para quem descumprir a medida, assim como as demais normas e os procedimentos necessários ao cumprimento desta Lei.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2017.

Deputado ADAIL CARNEIRO  
Relator