

**AVULSO NÃO PUBLICADO.
PARECER NA CCJC PELA
INCONSTITUCIONALIDADE.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.000-C, DE 2013 **(Do Sr. Washington Reis)**

Institui a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Minas e Energia, pela aprovação (Relator: Dep. MISSIONÁRIO JOSÉ OLÍMPIO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e pela rejeição da emenda apresentada (Relator: DEP. NEWTON CARDOSO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela inconstitucionalidade deste e da Emenda apresentada na Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. JERÔNIMO GOERGEN).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
MINAS E ENERGIA;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Minas e Energia:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Esta Lei institui a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, e dá outras providências.

A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis reger-se-á pelas seguintes disposições:

“CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 3º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis integra-se à Política Nacional de Transportes Rodoviários, cuja formulação compete ao Ministério dos Transportes.

Art. 4º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis tem por objetivo geral a concretização de condições que contribuam para a eficiência do processo de distribuição nacional de combustíveis e para a maior produtividade dessa atividade.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 5º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis está fundamentada nos seguintes princípios:

I – abrangência nacional da distribuição dos combustíveis no âmbito do modal de rodoviário de transportes;

II – eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço de transporte rodoviário de combustíveis;

III – segurança do transporte de combustíveis;

IV – proporcionalidade e adequação na incidência de tributos sobre a atividade de transporte rodoviário de combustíveis;

V – valorização dos recursos humanos empregados na atividade;

VI – desenvolvimento sustentável da atividade, nas dimensões sócio-econômicas e ambientais.

Art. 6º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – realização do transporte rodoviário de combustíveis em todo o território nacional;

II – aumento da produtividade e geração de lucros na atividade de transporte rodoviário de combustíveis;

III – redução dos riscos de acidentes com a atividade de transporte terrestre de combustíveis;

IV – desoneração da atividade;

V – racionalização e planejamento das restrições voltadas ao transporte rodoviário de combustíveis;

VI – racionalização das exigências dos órgãos governamentais para com o transporte rodoviário de combustíveis;

VII – minimização de conflitos com as políticas ambientais;

VIII – qualificação dos recursos humanos;

IX – incentivos às transportadoras;

X – modernização e renovação de equipamentos;

XI – adequação salarial e de benefícios para os prestadores do serviço de transporte de combustíveis;

XII – conservação e expansão da infraestrutura rodoviária nacional.

Art. 7º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis possui os seguintes objetivos:

I – garantir o abastecimento e a distribuição de combustíveis em todo o País pelo transporte rodoviário e suas interações com outros modais de transporte;

II – viabilizar a atividade de transporte rodoviário de combustíveis em todas as suas interfaces;

III – reduzir as deficiências da infraestrutura de transportes para a distribuição de combustíveis no País.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 8º A política tarifária para a prestação do serviço de transporte rodoviário de combustíveis é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – estabelecimento de tarifa básica mínima para a remuneração do serviço, cobrindo o percurso de ida e volta;

II – fixação de valor mínimo de frete considerando os vários tipos de transporte rodoviário, para cobrir os custos fixos e variáveis do transporte, e possibilitar a aferição de lucro para a atividade;

Art. 9º Cabe a órgão da esfera governamental competente a fixação, o reajuste, e a revisão dos valores das tarifas e dos fretes.

§ 1º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida em edital e considerarão a necessidade de viabilizar a prestação do serviço

§ 2º Órgão da esfera governamental competente poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária de tarifas, por ato ou ofício ou mediante a provocação dos transportadores, caso em que esses deverão demonstrar a cabal necessidade do setor, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

§ 3º Qualquer subsídio tarifário destinado ao transporte rodoviário de combustíveis deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário.

Art. 10. A incidência de tributos sobre a prestação dos serviços de transporte rodoviário de combustíveis é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – redução, o quanto possível, da carga tributária gerada pela incidência do PIS/COFINS sobre a atividade;

II – revisão dos tributos (taxas, impostos, contribuições) com suas respectivas alíquotas, que incidem sobre a atividade, para permitir que ela seja viável e rentável.

Parágrafo único. Órgão da esfera governamental competente deverá acompanhar e divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos das tarifas praticadas com relação à eficiência e eficácia do serviço.

CAPÍTULO IV

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 11. Órgão da esfera governamental competente realizará atividades de fiscalização dos serviços de transporte rodoviário de combustíveis, preferencialmente em parceria com os demais Entes federativos envolvidos.

Art. 12. Órgão da esfera governamental competente exigirá, para o transporte rodoviário de combustíveis, no máximo duas licenças ambientais, sendo uma expedida no Estado da matriz da transportadora e a segunda válida em âmbito nacional, expedidas, ambas pelos órgãos competentes.

Parágrafo único. Emergencialmente, os requisitos e os valores para licenciamento da atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos devem ser racionalizados e alinhados em todas as Unidades da Federação.

Art. 13. Órgão da esfera governamental competente planejará as limitações de acessos, permanentes e temporárias, do transporte rodoviário de combustíveis, restringindo o seu tráfego exclusivamente aos horários de picos de trânsito.

Art. 14. Destinar-se-á áreas exclusivas para estacionamento e parada de veículos de transporte rodoviário de combustíveis.

Art. 15. Órgão da esfera governamental competente definirá política salarial e benefícios atrativos para a mão-de-obra empregada no transporte rodoviário de combustíveis.

Art. 16. Os investimentos rodoviários na manutenção e conservação das rodovias e estradas serão destinados, prioritariamente, para aquelas que registrem, comprovadamente, as maiores ocorrências de acidentes, prejuízos operacionais e logísticos, elevado número de danos aos veículos, majoração da jornada de trabalho, maior consumo de combustível.

Art. 17. Promover-se-á a criação de programas de renovação da frota para o transporte rodoviário de combustíveis.

CAPÍTULO V

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 18. O Poder Executivo da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos e planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas que serão empreendidas em cada período para a realização de investimentos em planejamento, gestão e obras, em benefício da melhoria dos serviços de transporte rodoviário de combustíveis.

Parágrafo único. A indicação de ações programáticas a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor após decorridos cem dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de combustíveis no Brasil pode ser considerado como um serviço de utilidade pública ou como instrumento de segurança nacional, na medida em que é essencial para o desenvolvimento do País. Com suas dimensões continentais, o Brasil, para distribuir o combustível necessário a fim de garantir a movimentação dos seus meios de transportes, das suas indústrias, do seu setor agrícola, nos confins do seu território, precisa, fundamentalmente, de se utilizar do modal rodoviário de transportes.

Mesmo com essa importância, o transporte rodoviário de

combustíveis é uma atividade que vem enfrentando sérios entraves capazes de comprometer a sua eficiência e eficácia, e até mesmo sua viabilidade como empreendimento. Incidem sobre esse transporte, atualmente, inúmeras exigências legais perniciosas, muitas restrições de trânsito e ambientais, alta carga tributária, além de ele fazer face a um valor defasado do frete, à falta de infraestrutura adequada e à escassez de mão-de-obra qualificada por remuneração insuficiente. Tudo isso pode levar a uma descontinuidade da cadeia de distribuição de combustíveis no País, com consequências nefastas no âmbito socioeconômico.

O autor do importante estudo “Transporte rodoviário de combustíveis no Brasil – análise sintética dos entraves”, o Sr. Francesco Cupello, destaca os seguintes fatos, que achamos necessário reproduzir em nossa justificação do projeto:

“Outrora, a atividade de transporte rodoviário de combustível gozou no cenário nacional do devido respeito e atenção por parte das autoridades e órgãos governamentais, tanto que como já mencionado, em 1938 foi instituído o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Bens – RTB. E em 1987, o ápice do reconhecimento da importância da atividade se deu através do estabelecimento da 1ª planilha de custos operacionais pelo CNP, que naquela época temia dificuldades no abastecimento nacional, diante da incerteza dos valores dos fretes, após estudos sobre o assunto, justamente com representantes dos Distribuidores e Transportadores. E logo a seguir, em 1988 foi criado o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Em 1991 eram realizadas reuniões com a participação do Sindicom, Sindicarga, Representantes do DCN, Distribuidoras e Transportadoras para discutir soluções para a defasagem do frete para o transporte de combustíveis. Porém, fatalmente, a partir de 1992, o setor sentiu fortemente os efeitos da desregulamentação da atividade de transporte rodoviário. Em 1997, houve a previsão de liberação total dos preços dos derivados do petróleo a partir de 30/07/2001, o que realmente ocorreu, trazendo a reboque a liberação total dos valores dos fretes para o transporte rodoviário.

A partir do ano de 2001 deixou de haver rigor na fiscalização do mercado e do frete para o transporte rodoviário de combustíveis.

Em 2007, ações iniciais para a regulamentação do transporte rodoviário começaram a ser implementadas. No entanto, até este instante não há uma política de remuneração, de frete mínimo para a realização da atividade.

Além do frete extremamente defasado e ‘prostituído’ pelo que chamam de preço de mercado, atualmente, diversos fatores massacram a realização do

transporte rodoviário de combustíveis, com destaque para: as inúmeras exigências legais que incidem sobre o setor, o processo de licenciamento ambiental, o frete defasado, a alta carga tributária, as inúmeras restrições de trânsito, a ausência de mão-de-obra qualificada e a falta de infraestrutura [...]"

Considerados esses aspectos, para reverter essa conjuntura negativa pela qual passa o transporte rodoviário de combustíveis no Brasil, e para manter essa atividade apta a desempenhar com eficiência e eficácia o serviço de utilidade pública imprescindível para o País, propomos a instituição de uma Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, nos termos deste projeto de lei que apresentamos.

Esperamos que essa proposição possa ser um estímulo para muitas discussões e contribuições positivas, para redirecionar os rumos da prestação do serviço de transporte rodoviário de combustíveis, de forma a garantir sua viabilidade e evitar uma descontinuidade na distribuição de combustíveis em todo o território nacional.

Sala das Sessões, em 20 de fevereiro de 2013.

Deputado WASHINGTON REIS

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

I – RELATÓRIO

Visa o projeto de lei em análise a estabelecer uma política nacional para o transporte de combustíveis pelo modal rodoviário, de maneira a proporcionar condições para que esta atividade se desenvolva com eficiência e produtividade.

Justifica o nobre Autor sua proposição afirmando que, no Brasil, dadas suas dimensões verdadeiramente continentais, o transporte rodoviário de combustíveis “pode ser considerado como um serviço de utilidade pública ou como instrumento de segurança nacional, na medida em que é essencial para o desenvolvimento do País”.

Entretanto, ainda segundo o Autor, malgrado essa importância, o transporte de combustíveis por meio rodoviário vem enfrentando sérios entraves,

tais como exigências legais descabidas, restrições ambientais, valores defasados de fretes, alta carga tributária e escassez de infraestrutura adequada e de mão-de-obra qualificada, fatores que podem levar a uma descontinuidade na distribuição de combustíveis no país e, que, portanto, estão a reclamar a instituição de uma política de transportes rodoviários de combustíveis que atenda às necessidades do setor.

A Comissão de Minas e Energia é o primeiro órgão técnico da Casa a opinar sobre o mérito da proposição, à qual, decorrido o prazo regimentalmente assinalado, não foram oferecidas emendas.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

De fato, como muito bem salientou o ilustre Deputado WASHINGTON REIS, Autor da proposição ora examinada, o transporte de combustíveis por meio rodoviário é essencial para o desenvolvimento do Brasil, dada a capilaridade da malha rodoviária de nosso país e da necessidade de fazer chegarem os combustíveis a todas as regiões, a fim de garantir o adequado funcionamento dos sistemas de transportes, das atividades comerciais, industriais e dos setores de agronegócios e de geração de energia, entre outros.

Por isso, estamos de acordo com a implantação de uma política adequada, capaz de proporcionar instrumentos para o adequado funcionamento das atividades de transporte e distribuição de combustíveis no Brasil, com a retirada dos entraves que possam obstaculizar o bom desempenho de suas atividades.

Dentre os instrumentos citados na proposição, merecem destaque a redução da carga tributária sobre a atividade, os investimentos na melhoria da malha rodoviária, visando à sua manutenção e conservação, e programas de investimentos para a modernização da frota utilizada no transporte de combustíveis, mecanismos que, no seu conjunto, permitirão a racionalização das atividades de transporte e distribuição de combustíveis no país e a redução dos preços desses produtos aos consumidores finais.

Portanto, diante do mérito da proposição e de todos os argumentos aqui analisados, nada mais cabe a este Relator, senão manifestar-se, de maneira enfática, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.000, de 2013, e solicitar de seus nobres pares desta Comissão que o acompanhem em seu voto.

Sala da Comissão, em 14 de maio de 2013.

Deputado MISSIONÁRIO JOSÉ OLÍMPIO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.000/2013, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Missionário José Olímpio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo da Fonte - Presidente, Luiz Argôlo, José Rocha e Marcos Montes - Vice-Presidentes, Aracely de Paula, Arnaldo Jardim, Bernardo Santana de Vasconcellos, Camilo Cola, César Halum, Dudimar Paxiuba, Fátima Pelaes, Fernando Jordão, Gabriel Guimarães, Gladson Cameli, Guilherme Mussi, Luiz Alberto, Rodrigo de Castro, Ronaldo Benedet, Rose de Freitas, Sandes Júnior, Wandenkolk Gonçalves, Weliton Prado, Eliene Lima, José Otávio Germano, Marcio Junqueira, Nelson Meurer, Valmir Assunção e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2013.

Deputado EDUARDO DA FONTE
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA SUPRESSIVA Nº 01

Suprimam-se os artigos 8º e 9º do Projeto de Lei nº 5.000, de 2013 e renumerem-se os artigos seguintes.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 5.000/2013 é de autoria do Dep. Washington Reis (PMDB/RJ) e propõem a instituição de uma nova política nacional para o transporte rodoviário de combustíveis.

Embora pesem as boas intenções do nobre autor no que dispõem sobre o estabelecimento de regras que busquem proteger e aperfeiçoar esse tipo de transporte não nos

parece razoável a intenção de estabelecer um sistema de preços mínimos colocado nos artigos 8º e 9º do Projeto de Lei.

É sabido que a moderna economia brasileira e todo seu ordenamento busca estimular a livre iniciativa, tendo abandonado a prática da fixação e controle de preços por parte do Estado. Atualmente, o valor do frete é estabelecido em negociações entre o contratante e o prestador do serviço, negociação que busca sempre a melhor condição de equilíbrio entre as partes. A experiência brasileira mostra que os efeitos econômicos de políticas de preços mínimos não são positivos para nenhuma das partes, incluído aqui também o consumidor final que acabaria impactado por um possível aumento do custo do transporte do produto. O agente econômico protegido por essa política pode de perder o interesse no aperfeiçoamento de suas práticas operacionais e no gerenciamento do seu negócio, tendo em vista já ter garantido um ganho mínimo. O que representa um flagrante prejuízo para o desenvolvimento e o amadurecimento do setor e, por consequência, para a economia brasileira.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2013.

Deputado GERALDO SIMÕES
PT/BA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe institui a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, a qual deve integrar-se à Política Nacional de Transportes Rodoviários, cuja formulação compete ao Ministério dos Transportes.

Conforme o art. 4º da proposição, a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis tem por objetivo geral a concretização de condições que contribuam para a eficiência do processo de distribuição nacional de combustíveis e para a maior produtividade dessa atividade. O texto enumera, em seu Capítulo II, os princípios, diretrizes e objetivos da referida Política, ao passo que, no Capítulo III, traz as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte rodoviário de combustíveis, o que inclui questões de natureza tarifária. O Capítulo IV aborda pontos relacionados ao planejamento e à gestão do transporte rodoviário de combustíveis, enquanto o Capítulo V, finalizando, traz os instrumentos de apoio desse transporte.

O autor do projeto justifica sua iniciativa pela necessidade de reverter a conjuntura negativa pela qual passa o transporte rodoviário de combustíveis no Brasil, o qual vem enfrentando sérios entraves capazes de comprometer a sua eficiência e eficácia, e até mesmo a sua viabilidade como empreendimento.

O projeto foi aprovado na Comissão de Minas e Energia.

Nesta Comissão de Viação e Transportes, foi apresentada emenda pelo Deputado Geraldo Simões que propõe a supressão dos arts. 8º e 9º do projeto, por não julgar razoável a intenção de se estabelecer um sistema de preços mínimos para o serviço. Esclarece que a moderna economia brasileira busca estimular a livre iniciativa, tendo abandonado a prática da fixação e controle de preços por parte do Estado, por não ser boa nem para o produtor, nem para o transportador, e muito menos para o consumidor.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A instituição de uma Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, nos termos propostos pelo projeto pretende reorientar e aperfeiçoar, mediante a fixação de princípios, diretrizes e objetivos, as condições do serviço de distribuição de combustível pelo modal rodoviário, para torná-lo eficiente, eficaz e atraente como empreendimento, em vista de que ele é vital para dinamizar e desenvolver o País. Ela é uma reação à conjuntura negativa pela qual passa atualmente o setor no Brasil.

A reorientação e o aperfeiçoamento esperados para o setor passam necessariamente pela revisão das questões tarifárias e tributárias, bem como aquelas relacionadas ao meio ambiente, às restrições de trânsito, à inadequação da infraestrutura e à capacitação da mão-de-obra, todas devidamente abordadas na política proposta.

No projeto estão detalhadas as diretrizes para a regulação dos serviços, que incluem a política tarifária e a incidência tributária, e outras para o planejamento e a gestão do setor, além dos instrumentos necessários de apoio. Consideramos que a forma alcançada é objetiva e não extrapola a abrangência que deve ter a formulação de uma política setorial, nos seus devidos termos. Não devemos nos esquecer que a política proposta integra-se e ajusta-se à Política Nacional de Transportes Rodoviários, cuja formulação compete ao Ministério dos Transportes.

Quanto à emenda supressiva apresentada, não a acatamos por entendermos que a negociação livre do preço do frete pode levar a um aviltamento do pagamento da prestação do serviço e não promover, como se espera, o alcance de eficiência e eficácia na distribuição de combustíveis no País.

Por todos esses aspectos, somos pela **aprovação** do PL nº 5.000, de 2013, e pela rejeição da emenda a ele apresentada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em 17 de Outubro de 2013.

Deputado NEWTON CARDOSO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.000/2013 e rejeitou a emenda apresentada na Comissão, nos termos do parecer do relator, Deputado Newton Cardoso.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto, Osvaldo Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Davi Alcolumbre, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jaime Martins, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zeca Dirceu, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Gonzaga Patriota, Ricardo Izar e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2013.

Deputado MILTON MONTI
Presidente em Exercício

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Deputado Washington Reis, que institui a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis.

Ao justificar sua proposta, o Autor afirma que o transporte rodoviário de combustíveis é essencial para o desenvolvimento do País, na medida em que se constitui em serviço de utilidade pública e em instrumento de segurança nacional.

Argumenta, contudo, que, não obstante tal relevo, o transporte rodoviário de combustíveis vem enfrentando muitos obstáculos que ameaçam sua

viabilidade como empreendimento, motivo pelo qual propõe a instituição da mencionada Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis.

Na Comissão de Minas e Energia (CME), o projeto recebeu parecer pela aprovação.

Na Comissão de Viação e Transportes (CVT), o projeto recebeu parecer pela sua aprovação e pela rejeição de emenda apresentada no âmbito daquele Colegiado.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O projeto está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Apesar de não cabe a esse colegiado a análise de mérito, ainda, assim faz-se necessário chamar atenção para alguns pontos relevantes que comprometem as discussões acerca da matéria em tela.

Sabemos das boas intenções do autor ao apresentar a presente proposição. Contudo, cabe salientar que, o estudo citado na justificção do projeto remete a uma época anterior à desregulamentação do setor de combustíveis no Brasil, quando a preocupação com eficiência era muito menor, porque os custos eram sempre repassados para um preço final tabelado ao consumidor.

Esse modelo tinha um custo para o país e para o governo, cujo retorno não deve ser incentivado, por ser um retrocesso à atividade e Às contas públicas de alta repercussão negativa, além de gerar inflação pelo aumento de custos em toda a cadeia produtiva de combustíveis, como já citado.

Além disso, importa lembrar que o volume comercializado de combustíveis no Brasil cresceu 24% desde 2010. Este crescimento demandou fortemente o transporte rodoviário que é responsável por quase 100% do volume transportado entre distribuidor e seus clientes finais e boa parte entre produtores e distribuidores.

Essa conjuntura demonstra que o setor de combustíveis aumentou significativamente a demanda pelo modal rodoviário o que contraria, pelo lado da demanda, a justificção em torno da depressão de valores do frete segundo proposto pelo autor na justificção de seu projeto e proposto nos arts. 8º e 9º.

A criação de uma tabela mínima ou tarifa mínima de frete, por meio de intervenção estatal, além dos questionamentos judiciais pertinentes, sempre irá suscitar discussões sobre a forma de cálculo ou eventual prejuízo de uma das partes, já que estará sujeita à flutuação natural entre demanda e oferta do mercado de transportes.

A eventual imposição de valor mínimo para os fretes tem potencial de impacto relevante no custo final dos combustíveis ao consumidor, que já tem se manifestado contrário a aumentos com impacto direto nos índices de inflação.

Nesse contexto, há de se enfatizar a tarifa básica mínima ou fixação de valor mínimo de frete, conforme previstos nos artigos 8º e 9º do projeto aqui relatado é inconstitucional, dado que, de acordo como inciso II do parágrafo único do artigo 175 da Constituição Federal, somente serviços sob o regime de concessão ou permissão pelo Poder Público deverão ser submetidos a uma política tarifária.

A atividade de transporte rodoviário de combustíveis não é um serviço sob regime de concessão ou permissão pelo Poder Público, não cabe à lei dispor sobre tal tarifa básica mínima.

No que tange à fixação de valor mínimo de frete, há clara ofensa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, os quais são caracterizados como princípios basilares da Ordem Econômica e Financeira consagrados pela Constituição Federal.

Ao reduzir a liberdade de negociação do preço do frete entre embarcadores e transportadores para a prestação do serviço de transporte rodoviário de combustíveis, o legislador estará prejudicando a competição entre as empresas do ramo e, conseqüentemente, a perda de eficiência deste transporte no país, ferindo de igual maneira, o princípio da proporcionalidade ou da razoabilidade e contrapondo um dos argumentos da justificção do projeto que fala justamente o contrário sobre a eficiência.

A intervenção do Estado na Ordem Econômica é permitida, apenas, quando houver abuso do poder econômico em qualquer das modalidades previstas no art. 173, § 4º da Constituição Federal, quais sejam: redução e/ou supressão da

concorrência, aumento discricionário de lucros e dominação do mercado, o que definitivamente não é o caso.

É apresentada emenda na Comissão de Viação e Transportes, porém a supressão dos artigos e remuneração dos artigos seguintes, por si só não afasta a inconstitucionalidade do projeto.

Face ao exposto, apresento o presente parecer, solicitando apoio dos meus, pela inconstitucionalidade do projeto e emenda apresentada na Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de agosto de 2015.

Deputado Jerônimo Goergen
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela inconstitucionalidade do Projeto de Lei nº 5.000/2013 e da Emenda nº 1/2013 apresentada na Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jerônimo Goergen.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arthur Lira - Presidente, Aguinaldo Ribeiro, Osmar Serraglio e Veneziano Vital do Rêgo - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Bacelar, Bruno Covas, Capitão Augusto, Carlos Bezerra, Chico Alencar, Covatti Filho, Cristiane Brasil, Décio Lima, Delegado Éder Mauro, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Felipe Maia, Giovanni Cherini, Hiran Gonçalves, João Campos, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, José Mentor, Júlio Delgado, Luciano Ducci, Luiz Couto, Marcelo Aro, Marco Tebaldi, Marcos Rogério, Padre João, Paulo Magalhães, Paulo Teixeira, Pr. Marco Feliciano, Rodrigo Pacheco, Ronaldo Fonseca, Rubens Pereira Júnior, Sergio Souza, Tadeu Alencar, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Delegado Waldir, Efraim Filho, Glauber Braga, Gonzaga Patriota, Hildo Rocha, Jerônimo Goergen, Lincoln Portela, Lucas Vergilio, Marco Maia, Odelmo Leão, Odorico Monteiro, Paulo Freire, Professor Victório Galli, Reginaldo Lopes, Renata Abreu, Ricardo Barros, Ricardo Tripoli, Sandro Alex, Silas Câmara e Valtênir Pereira.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO