

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE LEI Nº 5.000, DE 2013

Institui a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado WASHINGTON REIS

**Relator:** Deputado JERÔNIMO GOERGEN

### 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 justificação 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