



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 **HUGO LEAL**

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 6.727, de 2016, de autoria do 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. 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 2 INSS e FGTS, assim como as condenadas em sentença transitada em julgado por crime contra a ordem econômica e tributária. Excetuam-se 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.

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 15/12/2016, com despacho, nesta 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.

Em 18/09/2019 a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço aprovou parecer pela rejeição.

A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e o regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II, e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.





É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em que pese a intenção do autor em fomentar o desenvolvimento regional, a análise técnica e jurídica da matéria revela óbices intransponíveis que recomendam a sua total rejeição.

A imposição de percentuais mínimos de contratação de transportadores baseada em critério geográfico configura uma clara invasão em mecanismos de contratação típicos da iniciativa privada, visto que, conforme preceitua a Constituição Federal e a Lei de Liberdade Econômica, o Estado deve intervir de forma subsidiária e excepcional na atividade econômica.

Ao substituir decisões estratégicas das empresas por uma reserva de mercado, o projeto distorce o ambiente concorrencial e compromete a eficiência operacional do setor. Além disso, embora não seja objeto desta Comissão, é importante mencionar que o Supremo Tribunal Federal, em julgamentos de temas substancialmente idênticos, como nas ADIs 5.176/RJ e 5.472/GO, já declarou a inconstitucionalidade de medidas que instituem reservas de mercado geográficas por entender que tais normas tolhem a autonomia das montadoras e atentam contra a unidade do mercado nacional.

A aprovação desta medida tende a elevar custos logísticos, reduzir a competitividade da indústria automobilística brasileira e gerar profunda insegurança jurídica ao estimular a judicialização de conteúdo já rechaçado pelo Poder Judiciário.

Cabe destacar, ainda, que recebemos manifestação da Federação Interestadual dos Cegonheiros -FEICEG e sindicatos representativos da categoria assim como da ANFAVEA e CNI, todas contrárias à proposição, demonstrando que sequer há interesse dos setores envolvidos na matéria. Pelo contrário, consideram prejudicial ao próprio consumidor e ao transportador que o projeto pretendia beneficiar.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ

Ademais, o aumento de viagens vazias implicaria elevação significativa na emissão de carbono, indo na contramão das diretrizes modernas de sustentabilidade, bem como aumento de custos. Da mesma forma, comprometeria práticas essenciais como a logística reversa, hoje estruturada com base na eficiência e na integração nacional das operações de transporte.

Faz-se, portanto, desnecessária a alteração na Lei nº 10.233/2001, uma vez que a Ordem Econômica já é devidamente regulamentada pela legislação anticartel, conhecida como a Nova Lei Antitruste. Qualquer interferência conforme previsto no presente projeto de lei desvirtua a lógica de mercado e a liberdade de contratar.

Ante o exposto, votamos pela **REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 6.727, de 2016.**

Sala da Comissão, em 14 de maio de 2026.

Deputado HUGO LEAL
Relator

