



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 6.727-B, DE 2016** **(Do Sr. 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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela rejeição (relator: DEP. ALEXIS FONTEYNE); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

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 Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei objetiva garantir a livre concorrência e diminuição de custos no serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores novos, produzidos pela indústria automobilística beneficiárias de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento.

Art. 2º A indústria automobilística, beneficiária de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento e que realizem contratação de pessoas jurídicas ou físicas para a prestação do serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores novos, deverá manter reserva mínima de 50% (cinquenta por cento) do volume total de veículos produzidos anualmente, para que sejam transportados por (ETC – Empresa de Transporte de Cargas) ou (TAC - Transportador Autônomo de Cargas), na forma do artigo 2ª da lei 11.442/2007, cegonheiros, contratados como terceiros, por operadores logísticos, com domicílio fiscal na unidade federativa concedente do benefício fiscal há pelo menos 5 anos, na qual o parque industrial estiver instalado. Referida comprovação de domicílio fiscal também poderá ser realizada através de certidão do sindicato detentor da base territorial estadual na unidade federativa concedente do benefício fiscal.

Parágrafo único. A reserva mínima de 50% (cinquenta por cento) deverá considerar cada etapa do processo de transporte de novos (veículos zero km), quais sejam: coleta de porto (fluvial, lacustre, marítimo ou seco), transferências, exportações e distribuição interna em cada região do território nacional, finalizando com entrega ao concessionário ou varejista.

Art. 3º Não poderá ser beneficiado pela reserva mínima de 50% (cinquenta por cento) do volume total de veículos anualmente produzidos estabelecida no art. 2º desta Lei o prestador de serviços de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos que:

- I – esteja inscrito em dívida ativa;
- II – esteja irregular com o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;
- III – esteja irregular com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;
- IV – tenha sido 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 intermunicipal e interestadual de veículos que tenha débito com exigibilidade suspensa nos termos do artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

Art. 4º As empresas montadoras de veículo automotor de que trata o art. 1º desta Lei ficam desobrigadas de respeitar a cota mínima de 50% (cinquenta por cento) do volume total de veículos anualmente produzidos (veículos zero km), nas situações:

I – de ausência de pessoas jurídicas ou físicas autônomas domiciliadas na unidade federativa que preencham os requisitos do art. 2º;

II – de prática de preço melhor ou idêntico em relação àquele ofertado no mercado nacional, que deverá ser aferido pelas tomadoras dos serviços através de 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 A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo ao art. 14-A:

“Art. 14-A .....

.....

*§ 2º O exercício da atividade de transporte rodoviário de veículos automotores zero Km deverá respeitar a legislação anticartel, de modo a assegurar a livre concorrência entre os transportadores, a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, no caso de contratos da indústria automobilística beneficiárias de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento. ”*

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

## JUSTIFICAÇÃO

Tive a oportunidade de, na tribuna desta Casa, registrar o descumprimento por parte da Fiat Chrysler Automóveis Ltda., em relação ao programa de incentivo fiscal denominado PRODEAUTO, no tocante à contrapartida social entre o Estado de Pernambuco e esta empresa. Esta situação que ocorre no meu Estado de Pernambuco, ilustra bem a motivação desta proposição que apresento.

O TAC - Transportador Autônomo de Cargas e a ETC - Empresa

Transportadora de Cargas da categoria econômica dos cegonheiros do Estado de Pernambuco, representados pelo SINTRAVEIC/PE, legítima categoria, continuam sendo deixados de lado no processo de transporte dos veículos produzidos no Estado de Pernambuco.

Em vista de situações semelhante que ocorrem por todo o país, apresentamos o presente projeto de Lei. O objetivo é que a indústria automobilística beneficiárias de incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento e que realizem contratação de pessoas jurídicas ou físicas para a prestação do serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores novos, deve manter reserva mínima de 30% (trinta por cento) do volume total de veículos produzidos anualmente para que sejam transportados por “cegonheiros” com sede na unidade federativa na qual o parque industrial estiver instalado.

Portanto, visando garantir a livre concorrência e diminuição de custos no serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de veículos automotores novos produzidos pela indústria automobilística beneficiárias de incentivo fiscal, peço o apoio dos nobres pares no sentido da aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2016.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**  
(PSB/PE)

<p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA</b> Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC</p>
--

### **LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001**

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

#### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IV  
DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

---

**Seção II**  
**Das Diretrizes Gerais**

---

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: *“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

I - depende de concessão:

- a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;
- b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização: *“Caput” do inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

a) (VETADO)

- b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;
- c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; *Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

d) (VETADO)

- e) o transporte aquaviário; *Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*

- f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. *Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006*

- g) *Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

- h) *Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

- i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e *Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012*

- j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT; *Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*

IV - depende de permissão: *“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*

- a) transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros; *Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*

- b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. *Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007*

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. ([Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o *caput* terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. ([Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

## CAPÍTULO V DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. (VETADO)

.....

.....

### **LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007**

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

#### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

§ 1º No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.667, de 15/6/2012](#))

§ 2º ([VETADO na Lei nº 12.667, de 15/6/2012](#))

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída

por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

III - [\(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014\) \(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 2º-A. [\(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014\) \(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

§ 6º [\(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014\) \(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

.....

.....

## LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966

Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e Institui Normas Gerais de Direito Tributário Aplicáveis à União, Estados e Municípios.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 1º Esta Lei regula, com fundamento na Emenda Constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, o sistema tributário nacional e estabelece, com fundamento no art. 5º, XV, alínea b, da Constituição Federal, as normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sem prejuízo da respectiva legislação

complementar, supletiva ou regulamentar.

.....

LIVRO SEGUNDO  
NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

.....

TÍTULO III  
CRÉDITO TRIBUTÁRIO

.....

CAPÍTULO III  
SUSPENSÃO DO CRÉDITO TRIBUTÁRIO

**Seção I**  
**Disposições Gerais**

Art. 151. Suspendem a exigibilidade do crédito tributário:

- I - moratória;
- II - o depósito do seu montante integral;
- III - as reclamações e os recursos, nos termos das leis reguladoras do processo tributário administrativo;
- IV - a concessão de medida liminar em mandado de segurança.
- V - a concessão de medida liminar ou de tutela antecipada, em outras espécies de ação judicial; *(Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 104, de 10/1/2001)*
- VI - o parcelamento. *(Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 104, de 10/1/2001)*

Parágrafo único. O disposto neste artigo não dispensa o cumprimento das obrigações acessórias dependentes da obrigação principal cujo crédito seja suspenso, ou dela consequentes.

**Seção II**  
**Moratória**

Art. 152. A moratória somente pode ser concedida:

- I - em caráter geral:
  - a) pela pessoa jurídica de direito público competente para instituir o tributo a que se refira;
  - b) pela União, quanto a tributos de competência dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, quando simultaneamente concedida quanto aos tributos de competência federal e às obrigações de direito privado;
- II - em caráter individual, por despacho da autoridade administrativa, desde que autorizada por lei nas condições do inciso anterior.

Parágrafo único. A lei concessiva de moratória pode circunscrever expressamente a sua aplicabilidade à determinada região do território da pessoa jurídica de direito público que a expedir, ou a determinada classe ou categoria de sujeitos passivos.

.....

.....

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

### 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, e posteriormente distribuída para relatores cuja manifestação não foi apreciada. No dia 31/01/2019 a proposição foi arquivada nos termos do artigo 105 do Regimento Interno. Após desarquivamento por requerimento, a matéria foi recebida por esta comissão e em 26/03/2019 teve a honra de ser designado relator. Não foram apresentadas emendas no novo prazo regimental.

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 tela 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.

Em que pese a nobre finalidade da proposição, consideramos que há uma flagrante invasão em mecanismos de contratação típicos da iniciativa privada. A consequência é causar desajustes no segmento e desordenar a cadeia produtiva. Contratos entre empresas privadas devem essencialmente contemplar interesses das partes envolvidas. A localização geográfica da transportadora é critério de escolha de quem pretende contratar.

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, respeitosamente discordamos da alteração proposta.

De mais a mais, a dificuldade de fiscalização de tal medida poderia torná-la inócua.

Ressaltamos, por fim, nossa posição contrária a qualquer tipo de reserva de mercado destinada a segmentos econômicos por qualquer critério não econômico. A economia deve buscar sempre os caminhos da maior eficiência em benefício dos consumidores e da economia de mercado.

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

Sala da Comissão, em 20 de agosto de 2019.

Deputado ALEXIS FONTEYNE  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.727/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alexis Fonteyne.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bosco Saraiva - Presidente, Tiago Dimas - Vice-Presidente, Alexis Fonteyne, Amaro Neto, Charles Evangelista, Hugo Leal, Jesus Sérgio, Lourival Gomes, Vander Loubet, Zé Neto, Enio Verri, Glaustin Fokus, Joaquim Passarinho, José Ricardo, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Rodrigo Coelho, Vinicius Carvalho e Vitor Lippi.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2019.

Deputado BOSCO SARAIVA  
Presidente



## 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

Apresentação: 17/05/2026 21:46:20.530 - CVT  
PRL 3 CVT => PL 6727/2016

PRL n.3





Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 6.727, DE 2016

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.727/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal. O Deputado Lucas Gonzalez apresentou voto em separado.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Beбето, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Jonas Donizette, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Fernando Faria, Mauricio Neves, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Rafael Fera, Antonio Carlos Rodrigues, Beto Preto, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Da Vitoria, Gabriel Nunes, Greyce Elias, Henderson Pinto, Hugo Leal, Julio Lopes, Márcio Honaiser, Marcos Soares, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 20 de maio de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO  
Presidente



## 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 BOSCO COSTA

### I - RELATÓRIO

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

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218039181400>



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

O mérito da proposição foi analisado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços - CDEICS, ocasião em que o Dep. Alexis Fonteyne apresentou relatório pela rejeição do projeto.

Nesta Comissão de Viação e Transporte, o nobre Dep Bosco Costa foi designado relator, propugnando pela aprovação do projeto de lei na forma do substitutivo.

O prazo regimental de cinco sessões expirou sem apresentação de emendas.

## **II - VOTO EM SEPARADO.**

O projeto de lei, objeto deste voto em separado, visa reservar 50% (cinquenta por cento) do transporte de veículos produzidos pela indústria automobilística, que recebe incentivo fiscal, tratamento tributário especial e/ou programa de financiamento, aos transportadores por (ETC – Empresa de Transporte de Cargas) ou (TAC - Transportador Autônomo de Cargas), com domicílio fiscal na unidade federativa concedente do benefício fiscal há, pelo menos, 5 (cinco)anos.

Para tanto, o autor excetua do benefício os transportadores que:

I - esteja inscrito em dívida ativa;

II – esteja irregular com o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;

III – esteja irregular com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;

IV – tenha sido condenado em sentença transitada em julgado em razão de crime contra a ordem econômica e tributária

Além disso, o projeto desobriga o cumprimento da cota, caso não haja prestadores de serviço que se enquadrem nas regras ora fixadas.



A proposição foi apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços CDEICS, cuja relatoria coube ao Dep. Alexis Fonteyne. O parecer, aprovado pelo colegiado, foi pela rejeição da proposta.

Nesse sentido, vale transcrever brilhante trecho do relatório do Dep. Alexis Fonteyne:

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, respeitosamente discordamos da alteração proposta.

Não obstante a nobre intenção do autor em proteger os transportadores autônomos, a medida ignora um princípio basilar da ordem econômica - a livre concorrência. (art. 170, IV da Constituição Federal).

O projeto de lei perverte toda sistemática protegida pela Constituição, ao determinar que metade da frota de veículos produzidos, nas condições em que especifica, seja necessariamente transportada por um segmento específico.

Em outros dizeres, o projeto exclui do mercado uma multiplicidade de transportadoras que estão totalmente preparadas a ofertar um serviço adequado e, talvez até em melhores condições. Não é legal, nem justo retirar-lhes a oportunidade de competir.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218039181400>

Não é também razoável obrigar fabricantes a contratar prestadores que nem sempre atendem as expectativas e necessidades dos contratantes.

Se por um lado a regra eventualmente beneficia um segmento específico, por outro, prejudica toda a cadeia produtiva, gerando uma sucessão de desarranjos e injustiças.

Em que pese à concordância do nobre relator desta proposição na Comissão de Viação e Transporte, que a intervenção estatal na esfera privada provoca distorções indesejadas na seara econômica, o mesmo não rejeitou o projeto, mas tão somente o reformulou na forma do substitutivo.

Em suma, a proposta reduz a reserva de 50% (cinquenta por cento) para 10% (dez por cento) do total produzido. Para além desta alteração substancial, o relator excluiu do texto as alterações realizadas na Lei nº 10.233, de 2001, e retirou o detalhamento com relação às etapas do processo de transporte dos veículos fabricados.

Não há dúvidas de que o relator foi capaz de atenuar as prejudicialidades previstas no texto original. Contudo, ainda que a reserva seja 40% (quarenta por cento) inferior a inicialmente prevista, ainda é bastante danosa e, por isso, não pode prosperar.

As relações privadas são benéficas quando regidas pela liberdade das partes. A redução da autonomia em contratar limita o crescimento dos negócios e dificulta a criação de novos postos de trabalho. Neste sentido, ainda que não intencionalmente, a proposição em apreço em nada contribui para o desenvolvimento dos negócios no Brasil.

Por fim, há de se destacar que a política, ora proposta, é nitidamente protecionista e fere um dos princípios sensíveis da Constituição, que é o pacto federativo. Ora, não deve a União garantir a um estado ou outro, condições comerciais mais atrativas.

Ainda que estejamos diante do chamado federalismo assimétrico, um tratamento desigual pode ampliar ainda mais as desigualdades entre os estados-membros. Não há razão para favorecer um estado em detrimento de outro, quando muitas deles possuem realidades socioeconômicas bastante similares. (é o caso de estados da região nordeste, usada como paradigma para elaboração deste projeto de lei).



Nesse sentido, em vez de darmos cumprimento ao disposto no art. 3º, III da Constituição Federal, estaremos atuando no sentido inverso. Isto é, ampliando as desigualdades regionais presentes no Brasil.

Pelo exposto, apresentamos este voto em separado e pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para a aprovação da matéria na forma ora apresentada.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado LUCAS GONZALEZ – NOVO/MG



**FIM DO DOCUMENTO**