

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 8.054-A, DE 2017 **(Do Sr. Valdir Colatto)**

Altera os arts. 3º, 4º, 7º e 12 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, que "Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre", para fins de estabelecer maior equilíbrio nas relações contratuais entre os concedentes e concessionários; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela rejeição (relator: DEP. AUREO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E
SERVIÇOS 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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os arts. 3º, § 1º; 4º, III, e 12 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, para fins de estabelecer maior equilíbrio nas relações contratuais entre os concedentes e concessionários de veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura.

Art. 2º Os arts. 3º, § 1º, 4º, III, 7º, *caput*, e 12, *caput*, da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passam a vigor com a seguinte redação:

“Art. 3º Constitui objeto de concessão:

I -

II -

III -

§ 1º A concessão poderá, em cada caso, ser estabelecida para uma ou mais classes de veículos automotores.

§ 2º

§ 3º

“Art. 4º Constitui direito do concessionário também a comercialização de :

I -

II -

III - veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, sejam novos ou usados.

Parágrafo único.”

“Art. 7º Para os fins de facultar ao concessionário a comercialização dos bens descritos no art. 4º, incisos I a III desta Lei, este deverá comercializar a cota contratada junto ao concedente, observada as seguintes condições:

I - o concedente estimará sua produção destinada ao

mercado interno para o período anual subsequente, por produto diferenciado e consoante a expectativa de mercado da marca, que levará em consideração necessariamente o índices de variação do Produto Interno Bruto (PIB) nacional do ano anterior;

II - a quota corresponderá a uma fração da produção estimada, compondo-se de produtos diferenciados, e independentes entre si, inclusive quanto às respectivas quantidades, que deverão sempre ser ajustadas à realidade de crescimento ou retração da economia nacional e de modo a não estabelecer vantagem injustificada e onerosa sobre o concessionário;

III - o concedente e o concessionário ajustarão a quota que a este caberá, consoante:

- a) a respectiva capacidade empresarial e desempenho de comercialização do concessionário, que levarão em consideração o nível de atividade econômica divulgado pelo órgãos governamentais;
- b) a real capacidade de demanda do mercado da área demarcada para atuação comercial do concessionário.

§ 1º O ajuste da quota, por comum acordo entre as partes, deverá considerar o nível de estoques mantidos pelo concessionário, nos termos da presente Lei.

§ 2º A quota será revista anualmente, devendo reajustar-se de acordo com os elementos constantes dos incisos I a III deste artigo e a variação do grau de rotatividade dos estoques do concessionário.

§ 3º Em seu atendimento, a quota relativa a veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura comportará ajustamentos decorrentes de eventual diferença entre a produção efetiva e a produção estimada.

§ 4º É facultado incluir na quota os veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, que sejam comercializados mediante outras modalidades auxiliares de venda a que se refere o art. 3º, § 3º. “

“Art. 12. O concessionário somente poderá realizar a venda de veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora,

trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, sejam novos ou usados, na forma do art. 4º, III, desta Lei, diretamente ao consumidor, vedada a comercialização para fins de revenda.

Parágrafo único. “ (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Para melhor justificar a importância da presente proposição para esse segmento tão significativo da economia nacional, que é representado pela atividade desenvolvida pelas concessionárias de veículos automotores, máquinas e implementos agrícolas, recorremos à reprodução, na íntegra, de notícia publicada no Jornal do Brasil, em sua edição eletrônica de 7/1/2016, na coluna País-Opinião, intitulada: **“Caos automotivo: em meio à crise, montadoras massacram concessionárias”**, que é muito eloquente, precisa e enfatiza os principais problemas que objetivamos enfrentar com a mudança legal que ora propomos:

“Em momentos de profunda instabilidade econômica, agravada pela insegurança político-governamental, muitos setores comerciais estão com seus rendimentos e desempenhos de mercado abalados. Em muitos casos, se verifica uma retração de um determinado segmento empresarial, com o fechamento de parcela dos estabelecimentos comerciais.

Contudo, o que se testemunha no mercado automotivo não é uma simples crise econômica, mas sim um cenário catastrófico. O mercado automotivo parece absolutamente lucrativo, com propagandas milionárias em horários nobres da TV, investimentos faraônicos, plantas de produções de última geração e empresas multinacionais enviando constantes remessas de bilhões de dólares de lucro para suas matrizes, mas infelizmente esse é apenas um lado da moeda.

Esse lado é formado pelas montadoras – empresas multinacionais com lucros bilionários – que gozam de inúmeros e “inenarráveis” incentivos governamentais, tais como isenções de impostos e incentivos para investimentos, para explorar mão-de-obra barata e vender seus automóveis a preços astronômicos em um dos maiores mercados consumidores do mundo (Brasil era o 4º maior mercado automotivo do mundo até 2014).

Já o outro lado da moeda é formado pelas concessionárias –

Empresas em geral de pequeno e médio porte – que são “obrigadas” a investir valores incompatíveis com a realidade atual para representar as montadoras, bem como a seguir padrões rígidos de desempenho de venda e qualidade, sob pena de terem seus contratos de concessão comercial automotiva rescindidos pelas montadoras.

Em síntese, as concessionárias investem milhões de reais, constroem unidades de atendimento no padrão imposto pelas montadoras, contratam e treinam milhares de funcionários, tudo com o único e exclusivo objetivo de representar uma determinada montadora, isto é, de garantir a manutenção da “parceria comercial” estabelecida entre concedentes (montadoras) e concessionários.

Regulamentada pela Lei Federal nº 6.729/79 (“Lei Renato Ferrari”), a relação entre concedentes (montadoras) e concessionários sempre foi marcada pela desigualdade. Tanto é que justificou a edição de uma lei especial para o setor, a qual, apesar da tentativa, não conseguiu equilibrar, na prática, uma relação absolutamente peculiar e desbalanceada, em que uma das partes abusa constantemente de seu poderio econômico.

Mas o que acontece quando o mercado não corresponde? Quando o país entra em uma crise econômica? Quando as metas e margens de vendas “impostas” pelas montadoras são ineficazes, e as concessionárias começam a apresentar (assim como todos os setores do país) uma dificuldade financeira acentuada?

Na realidade, as montadoras criam expectativas e exigem investimentos exacerbados por parte dos concessionários como condição para a manutenção de um contrato de “parceria comercial”. Ocorre que nem sempre o mercado vai corresponder às expectativas apresentadas pelas montadoras, ou ainda, nem sempre as montadoras possuem condições de fomentar as próprias expectativas que teoricamente justificariam e suportariam os investimentos astronômicos realizados pelas concessionárias, de modo que, após o investimento realizado, as concessionárias ingressam em uma profunda crise financeira, uma vez que o investimento exigido pela montadora é flagrantemente exacerbado e indevido.

Contrariando o bom senso empresarial comum, em meio à crise que avassala a economia brasileira, as montadoras se recusam a repassar uma parte maior do lucro dos veículos vendidos, e ainda

continuam a aumentar os preços de tabela destes, de modo que os concessionários têm que se dilacerar diariamente para conseguir vender seus estoques de veículos, restando ao final, é claro, uma margem ínfima para a concessionária.

Ademais, após perceber que uma determinada concessionária não apresenta mais condições de investir demasiadamente, ou ainda que uma concessionária apresenta um certo grau de instabilidade financeira, ocasionada, diga-se de passagem, pela própria montadora devido a sua conduta oportunista, inicia-se então uma fase de “confecção de dossiê”, em que a montadora planejadamente começa a introduzir diversos recursos jurídicos com o intuito de deturpar a realidade e “fundamentar” uma futura rescisão contratual.

Neste cenário, há uma verdadeira chacina empresarial: As montadoras, multinacionais que recebem inúmeros incentivos governamentais, estão simplesmente descartando seus “parceiros comerciais” com alguma debilidade financeira, leia-se concessionárias, ignorando todo o histórico de relacionamento, os milhões de reais investidos pelas concessionárias, seus funcionários, e uma suposta “parceria comercial” existente.

Como se não bastasse, para “driblar” a indenização prevista na Lei nº 6.729/79, as montadoras se utilizam de artifícios absolutamente formais, como por exemplo metas de vendas não atingidas e cotas de compra de peças não exercidas, para atribuir a “culpa” da rescisão contratual às concessionárias, sendo certo que na grande maioria dos casos tais metas/cotas são estipuladas pelas Montadoras de maneira unilateral, e “aprovadas” posteriormente por meio do uso do poder econômico destas.

Há casos, ainda, em que algumas montadoras atuam com o deliberado intuito de prejudicar uma determinada concessionária, para tirá-la de fato do mercado, infringindo flagrantemente as regras básicas de parceria comercial, como por exemplo informando aos clientes que uma determinada concessionária não está operando, ou direcionando os clientes à outras concessionárias vizinhas.

Diante da queda brusca de mercado em conjunto com o quadro supra explicitado, as concessionárias não conseguem atingir as metas unilaterais estipuladas, bem como apresentam uma grave dificuldade financeira, de modo que as montadoras se utilizam dessas

supostas “faltas contratuais” (muitas vezes geradas/ocasionadas pelas próprias Montadoras) para descredenciar os concessionários sem o pagamento de qualquer indenização pelos investimentos milionários realizados previamente. Um flagrante abuso de poder econômico e deslealdade comercial.

Apenas para ilustrar a gravidade da situação, de acordo com a FENABRAVE, entidade que representa as concessionárias de veículos, apenas em 2015 cerca de 1.000 concessionárias fecharam as portas. Para o ano de 2016, estima-se que mais 600 concessionárias fecharão as portas, totalizando o número assustador de 1.600 concessionárias fechadas.

Demonstra-se importante frisar que, com o fechamento de uma concessionária, centenas de empregos são perdidos, sendo certo, ainda, que a geração de impostos para a União, Estados e Municípios é encerrada.

Em absoluto contraste com o evidenciado, as montadoras continuam a auferir lucros estratosféricos no Brasil, uma vez que a combinação de exploração da classe empresarial brasileira (concessionários), exploração de incentivos governamentais brasileiros, exploração de nossa mão-de-obra barata, e exploração de nossos consumidores por meio da venda de produtos a preços elevados, garantem ao mercado brasileiro a posição de um dos mais rentáveis do mundo para as Montadoras, sendo certo que algumas Montadoras atribuem ao mercado brasileiro uma posição de suporte e financiamento para suas operações internacionais.

Evidente que, em meio ao caos vivenciado no setor, as demandas judiciais entre concedentes e concessionários aumentaram exponencialmente. O Poder Judiciário vem atuando de maneira incisiva nesta questão, tendo como um dos maiores exemplos um caso recente entre uma concessionária Nissan, do interior do Estado do Rio de Janeiro – RJ, e a Nissan do Brasil (Montadora). Neste caso específico, a concessionária conseguiu uma liminar suspendendo a rescisão contratual unilateral realizada pela Nissan do Brasil, bem como obrigando a retratada Montadora a fornecer peças e veículos à concessionária, de modo a evitar qualquer embargo comercial, determinando, ainda, que a Nissan do Brasil se abstenha de nomear qualquer outra concessionária na área da concessionária inicial. Vejamos um trecho da decisão emblemática:

'Pelo exposto, DEFIRO PARCIALMENTE A LIMINAR pleiteada para determinar: 1) A suspensão da rescisão contratual unilateral realizada pela Nissan do Brasil, em relação aos contratos de concessões firmados com a autora (Concessão Volta Redonda/RJ e Concessão São José dos Campos/SP), até que seja julgado o mérito da ação principal declaratória e indenizatória a ser proposta pela parte autora, dentro do prazo legal estipulado sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais); 2) Que a Nissan do Brasil abstenha-se de nomear qualquer concessionárias nas áreas objeto de contrato entre a autora e a primeira ré, quais sejam: Volta Redonda/RJ e São José dos Campos/SP sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais); 3) Que a Nissan do Brasil forneça, peças e veículos à parte autora, consoante o firmado nos contratos de concessões, mediante pagamento à vista, evitando-se qualquer tipo de retaliação comercial'.

Cumprе destacar que a Decisão transcrita acima foi confirmada pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em julgamento monocrático recente, em Dezembro de 2015. Procurado pela equipe do JB, o advogado do caso exposto acima, Dr. Fernando Mancilha Salomão, do escritório Navarro, Botelho, Nahon & Kloh Advogados, afirmou que “A brilhante decisão proferida pelo MM. Juiz a quo, sabiamente confirmada pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, ratifica a necessidade de que o Poder Judiciário aprecie casos semelhantes ao dos autos, de modo a conceder a tutela jurisdicional para coibir práticas comerciais absolutamente inadequadas e desleais, as quais, infelizmente, vêm se tornando cada vez mais frequentes na relação desempenhada entre concedentes e concessionários”.

O advogado ainda afirmou que “há provas contundentes juntadas aos autos com o condão de demonstrar que a Nissan do Brasil praticou gritantes ilícitudes no decorrer da relação comercial com a concessionária Autora da demanda, tais como informar aos próprios clientes que a retratada concessionária não estava autorizada a vender automóveis Nissan. Neste diapasão, a decisão liminar evitou um dano irreparável ou de difícil reparação ainda maior à concessionária e seus funcionários, uma vez que possibilitou a esta continuar desempenhando suas atividades normalmente, até que o Poder Judiciário aprecie as peculiaridades e o mérito da demanda principal. ”

Por fim, o advogado especialista na área, Dr. Fernando

Mancilha Salomão, alertou que “as Concedentes são empresas multinacionais de grande porte, assessoradas por diversos centros jurídicos nacionais e internacionais. Todos os atos comerciais e contratuais destas empresas são planejados e devidamente assessorados, de modo que as concessionárias – constituídas por empresas familiares, em sua maioria - devem ser constantemente orientadas por um advogado competente, durante toda a vigência da relação contratual entre as partes, com o intuito de possibilitar que as concessionárias se defendam das diversas estratégias ofensivas apresentadas pelas Concedentes. ”

Resta-nos apenas questionar se os Poderes Legislativo e Executivo tomarão alguma posição para regular e regulamentar um setor absolutamente caótico na economia brasileira, o qual representa grande parcela dos investimentos, geração de empregos e impostos na economia, ou se deixarão as milhares de concessionárias fechadas, os empregos e a geração de riquezas perdidas, se resolverem em “perdas e danos”.

Dito isso, realçamos que é sabido que há, desde muito, um enorme desequilíbrio de forças entre as montadoras ou fabricantes de veículos automotores, implementos, máquinas agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura e suas concessionárias de revenda ao consumidor desses bens, o que vem causando um crescente estremecimento e inevitável desgaste nas relações comerciais entre essas entidades.

Estando vigente desde novembro de 1979, a Lei nº 6.729 somente passou por uma reforma no ano de 1990 (por intermédio da Lei nº 8.132, de 26 de dezembro), a qual já se mostra incapaz de atender aos anseios dos agentes econômicos envolvidos e que vem impondo uma série de regras e condições de evidente desequilíbrio para os contratos firmados entre as montadoras de veículos automotores, implementos, máquina agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura (denominadas “concedentes”) e as concessionárias de revenda. O atual modelo imposto pela vetusta legislação estabelece inclusive uma ampla gama de obrigações em relação à definição de cotas a serem comercializadas pelas concessionárias, além de muitas outras restrições, as quais criam condições extremamente desfavoráveis à parte mais frágil nesta negociação comercial, levando essas empresas à bancarrota diante da grave crise econômico-financeira que o País atravessa.

É fato inconteste que a situação econômica do País mudou

consideravelmente após mais de 27 anos decorridos da última reforma na referida legislação e exige uma urgente e inadiável reavaliação do modelo tal como é concebido até hoje. Diante desse cenário tão dramático, há que se estimular a discussão, nesta Casa, de uma substancial revisão nesta lei, que somente vem trazendo um desinteresse crescente por parte daqueles que pretendem se transformar em concessionários de veículos automotores e de máquinas e implementos agrícolas das grandes marcas multinacionais estabelecidas no Brasil.

Neste sentido, estamos apresentando a presente proposição que pretende estabelecer novos critérios para definição das cotas por parte das montadoras-concedentes, de modo a permitir que o concessionário, possa cumprir a execução da venda de sua cota mensal estipulada pela concedente sem que haja condições contratuais flagrantemente leoninas e com inaceitável desequilíbrio entre as partes envolvidas.

Acreditamos estar dando um passo importante para abrir a discussão nesta Casa sobre a necessidade de se renegociar os parâmetros legais, atualmente vigentes, para a contratação entre os fabricantes de veículos automotores, implementos, máquinas agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura e sua rede de concessionárias no País, permitindo-lhes condições mais justas no desenvolvimento de suas relações comerciais junto às poderosas montadoras multinacionais que operam no segmento no Brasil.

Sala das Sessões, em 6 de julho de 2017.

Deputado **VALDIR COLATTO**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 6.729, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1979

Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

.....
Art. 3º Constitui objeto de concessão:

I - a comercialização de veículos automotores, implementos e componentes fabricados ou fornecidos pelo produtor;

II - a prestação de assistência técnica a esses produtos, inclusive quanto ao seu atendimento ou revisão;

III - o uso gratuito de marca do concedente, como identificação.

§ 1º A concessão poderá, em cada caso;

a) ser estabelecida para uma ou mais classes de veículos automotores;

b) vedar a comercialização de veículos automotores novos fabricados ou fornecidos por outro produtor.

§ 2º Quanto aos produtos lançados pelo concedente:

a) se forem da mesma classe daqueles compreendidos na concessão, ficarão nesta incluídos automaticamente;

b) se forem de classe diversa, o concessionário terá preferência em comercializá-los, se atender às condições prescritas pelo concedente para esse fim.

§ 3º É facultado ao concessionário participar das modalidades auxiliares de venda que o concedente promover ou adotar, tais como consórcios, sorteios, arrendamentos mercantis e planos de financiamento.

Art. 4º Constitui direito do concessionário também a comercialização de:

I - implementos e componentes novos produzidos ou fornecidos por terceiros, respeitada, quanto aos componentes, a disposição do art. 8º;

II - mercadorias de qualquer natureza que se destinem a veículo automotor, implemento ou à atividade da concessão;

III - veículos automotores e implementos usados de qualquer marca.

Parágrafo único. Poderá o concessionário ainda comercializar outros bens e prestar outros serviços, compatíveis com a concessão.

Art. 5º São inerentes à concessão:

I - área operacional de responsabilidade do concessionário para o exercício de suas atividades;

II - distâncias mínimas entre estabelecimentos de concessionários da mesma rede, fixadas segundo critérios de potencial de mercado.

§ 1º A área poderá conter mais de um concessionário da mesma rede.

§ 2º O concessionário obriga-se à comercialização de veículos automotores, implementos, componentes e máquinas agrícolas, de via terrestre, e à prestação de serviços inerentes aos mesmos, nas condições estabelecidas no contrato de concessão comercial, sendo-lhe defesa a prática dessas atividades, diretamente ou por intermédio de prepostos, fora de sua área demarcada.

§ 3º O consumidor, à sua livre escolha, poderá proceder à aquisição dos bens e serviços a que se refere esta lei em qualquer concessionário.

§ 4º Em convenção de marca serão fixados os critérios e as condições para ressarcimento da concessionária ou serviço autorizado que prestar os serviços de manutenção obrigatórios pela garantia do fabricante, vedada qualquer disposição de limite à faculdade prevista no parágrafo anterior. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 8.132, de 26/12/1990\)](#)

Art. 6º É assegurada ao concedente a contratação de nova concessão:

I - se o mercado de veículos automotores novos da marca, na área delimitada, apresentar as condições justificadoras da contratação que tenham sido ajustadas entre o produtor e sua rede de distribuição;

II - pela necessidade de prover vaga de concessão extinta.

§ 1º Na hipótese do inciso I deste artigo, o concessionário instalado na área concorrerá com os demais interessados, em igualdade de condições.

§ 2º A nova contratação não se poderá estabelecer em condições que de algum modo prejudiquem os concessionários da marca..[\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 8.132, de 26/12/1990\)](#)

Art. 7º Compreende-se na concessão a quota de veículos automotores assim estabelecida:

I - o concedente estimará sua produção destinada ao mercado interno para o período anual subsequente, por produto diferenciado e consoante a expectativa de mercado da marca;

II - a quota corresponderá a uma parte da produção estimada, compondo-se de produtos diferenciados, e independentes entre si, inclusive quanto às respectivas quantidades;

III - o concedente e o concessionário ajustarão a quota que a este caberá, consoante a respectiva capacidade empresarial e desempenho de comercialização e conforme a capacidade do mercado de sua área demarcada.

§ 1º O ajuste da quota independe dos estoques mantidos pelo concessionário, nos termos da presente Lei.

§ 2º A quota será revista anualmente, podendo reajustar-se conforme os elementos constantes dos incisos deste artigo e a rotatividade dos estoques do concessionário.

§ 3º Em seu atendimento, a quota de veículos automotores comportará ajustamentos decorrentes de eventual diferença entre a produção efetiva e a produção estimada.

§ 4º É facultado incluir na quota os veículos automotores comercializados através das modalidades auxiliares de venda a que se refere o art. 3º, § 3º.

Art. 8º Integra a concessão o índice de fidelidade de compra de componentes dos veículos automotores que dela faz parte, podendo a convenção de marca estabelecer percentuais de aquisição obrigatória pelos concessionários.

Parágrafo único. Não estão sujeitas ao índice de fidelidade de compra ao concedente as aquisições que o concessionário fizer:

a) de acessórios para veículos automotores;

b) de implementos de qualquer natureza e máquinas agrícolas. [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 8.132, de 26/12/1990\)](#)

.....
Art. 12. O concessionário só poderá realizar a venda de veículos automotores novos diretamente a consumidor, vedada a comercialização para fins de revenda.

Parágrafo único. Ficam excluídas da disposição deste artigo:

a) operações entre concessionários da mesma rede de distribuição que, em relação à respectiva quota, não ultrapassem quinze por cento quanto a caminhões e dez por cento quanto aos demais veículos automotores;

b) vendas que o concessionário destinar ao mercado externo.

Art. 13. É livre o preço de venda do concessionário ao consumidor, relativamente aos bens e serviços objeto da concessão dela decorrentes.[\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.132, de 26/12/1990\)](#)

§ 1º Os valores do frete, seguro e outros encargos variáveis de remessa da mercadoria ao concessionário e deste ao respectivo adquirente deverão ser discriminados, individualmente, nos documentos fiscais pertinentes.[\(Parágrafo único transformado em § 1º, com nova redação dada pela Lei nº 8.132, de 26/12/1990\)](#)

§ 2º Cabe ao concedente fixar o preço de venda aos concessionários, preservando sua uniformidade e condições de pagamento para toda a rede de distribuição.[\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 8.132, de 26/12/1990\)](#)

.....
.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

I – RELATÓRIO

O projeto em epígrafe, da lavra do ilustre Deputado Valdir Colatto, altera quatro artigos da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, que regula a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre.

A primeira modificação proposta pelo projeto exclui a alínea b) do § 1º do art. 3º da referida Lei, a qual estabelece que a concessão poderá vedar a comercialização de veículos automotores novos fabricados ou fornecidos por outro produtor.

A alteração ao art. 4º da Lei 6.729/79, conforme preconiza a iniciativa em tela, amplia o rol de produtos comercializados pelo concessionário para incluir, em seu inciso III, além dos veículos automotores e implementos usados de qualquer marca, também os produtos novos, bem como outros produtos como máquinas agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeira e demais aparelhos similares, novos ou usados.

As modificações ao art. 7º da aludida Lei visam a redefinir os critérios para a definição da quota de veículos automotores a serem comercializados pela concessionária, de forma a ajustá-la aos índices de variação do PIB do ano anterior (inciso I e II) divulgado pelos órgãos governamentais (inciso III) e a “não estabelecer vantagem injustificada e onerosa sobre o concessionário” (inciso II). Também se deve levar em conta para a definição da quota a real capacidade de demanda do mercado na área demarcada para atuação comercial do concessionário.

O projeto propõe modificar, ainda, o § 1º do art. 7º da Lei 6.729/79 para que o ajuste da quota de veículos seja realizado “em comum acordo entre as partes”, considerando o nível de estoques mantidos pelo concessionário. Adicionalmente, sugere nova redação do § 2º do citado artigo, de modo que a revisão anual da quota não precise, necessariamente, levar em conta os critérios fixados nos incisos I a III do art. 7º e a variação do grau de rotatividade dos estoques do concessionário.

As alterações seguintes, tanto nos §§ 3º e 4º do art. 7º como no art.

12, visam a incluir entre as atividades comerciais do concessionário a venda não somente de veículos automotores como também de implementos, máquinas agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura, sejam novos ou usados, a exemplo da alteração promovida no art. 4º.

Em sua justificação, o nobre autor refere-se à matéria intitulada “Caos automotivo: em meio à crise, montadoras massacram concessionárias”, publicada no Jornal do Brasil, de 7/1/2016, que expõe o “abuso de poder econômico e a deslealdade” das montadoras nas parcerias comerciais com as concessionárias. Segundo o autor da proposição, as obrigações e os rígidos critérios de desempenho e qualidade exigidos das concessionárias são impostos de forma unilateral pelas montadoras, de forma desequilibrada e desigual, em prejuízo às concessionárias.

Em consonância com o inciso II do artigo 24 do Regimento Interno desta Casa, a proposição está sujeita à apreciação de mérito por este Colegiado, que ora a examina e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que deverá emitir parecer terminativo quanto à constitucionalidade e juridicidade do projeto.

Em 09/08/17, recebemos a honrosa tarefa de relatar o PL nº 8.054, de 2017, o qual, no prazo regimental, não recebeu emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o Anuário da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, de 2017, o Brasil é o décimo mercado produtor de veículos e o 8º mercado interno para esses produtos. São 31 fabricantes de autoveículos e de máquinas agrícolas e rodoviárias, 590 fábricas e escritórios de autopeças e 5.592 concessionárias em todo o país. Entre empregos diretos e indiretos, o setor emprega 1,3 milhão de pessoas e faturou, em 2015, cerca de 59 bilhões de dólares, incluído o setor de autopeças, contando assim por 22% do PIB da indústria de informação e 4% de todo o PIB brasileiro.

O setor sofreu, em anos recentes, um duro golpe em razão da grave crise econômica do país. Em 2015, o setor de autoveículos e de máquinas agrícolas e rodoviárias faturou 50 bilhões de dólares, praticamente metade do valor registrado dois anos antes (US\$ 98,8 bilhões, em 2013). A produção de autoveículos montados

que era de 3,1 milhões de veículos, em 2014, caiu para 2,1 milhões, em 2016. O mesmo cenário se repetiu para o setor de máquinas agrícolas e rodoviárias: em 2014, produziu-se um pouco mais de 83 mil unidades; em 2016, apenas 54 mil.

O impacto da crise foi sentido por todos os elos da cadeia econômica automotiva. As montadoras tiveram que se ajustar ao cenário econômico, reduzir a produção e, conseqüentemente, os lucros. Nada mais natural que a conjuntura econômica desfavorável também tivesse impacto sobre a atividade das concessionárias, as quais também foram fortemente abaladas pela crise.

Regras e critérios para o funcionamento regulado de determinados setores, como é o caso do setor automobilístico, podem contribuir para suavizar as oscilações da atividade advindas dos ciclos econômicos. Com esse intuito e outros propósitos, a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, denominada Lei Ferrari, posteriormente alterada pela Lei nº 8.132/90, rege a relação comercial entre fabricantes de veículos automotores e seus distribuidores, de modo a minorar as incertezas do mercado e trazer estabilidade jurídica para as partes. Por um lado, o concedente (a montadora) detém o poder, entre outros, de fiscalização do contrato e, por outro lado, a concessionária tem o direito exclusivo de revenda, em área delimitada, e o direito ao uso privativo da marca do concedente. Para se tornar válida, a relação comercial deve ser formalizada por contrato escrito entre as partes.

O projeto em tela visa a alterar a Lei Ferrari com o intuito de, segundo seu autor, conter o abuso de poder econômico das montadoras. Em um cenário de crise econômica, os distribuidores de veículos, por vezes, não conseguem atingir as metas de venda estabelecidas pela concedente e são, assim, descredenciados sem o pagamento de indenização pelos altos investimentos realizados, sob a alegação de cometerem faltas contratuais, afirma o autor do projeto em exame.

A nosso ver, a alegação manifestada pelo autor da proposta não se sustenta, pois é contrária aos interesses de ambas as partes. O objetivo comum de montadoras e concessionárias é ampliar a venda de veículos. Portanto, entendemos não ser de interesse das montadoras descredenciar concessionárias, o que comprometeria as vendas de veículos daquela marca em determinada área operacional e, dessa forma, ampliaria o espaço da concorrência.

Lamentavelmente, a crise econômica obrigou as montadoras a se ajustarem e a diminuírem o ritmo da produção de veículos, com conseqüências para

o nível de emprego e de atividade do setor e, conseqüentemente, com repercussões para a atuação das distribuidoras. Vale lembrar que os efeitos da crise foram sentidos fortemente por quase todos os setores da economia brasileira.

Sendo assim, acreditamos que não serão alterações na Lei Ferrari que reestabelecerão o equilíbrio-econômico das empresas, mas a melhoria dos fundamentos da economia, que permitirão o crescimento de todos os elos da cadeia automobilística.

Ante o exposto, **VOTAMOS PELA REJEIÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 8.054, DE 2017.**

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2017.

Deputado AUREO
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 8.054/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Aureo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Daniel Almeida - Presidente, Augusto Coutinho, Giovani Feltes, Vander Loubet, Walter Ihoshi, Aureo, Covatti Filho, Herculano Passos, Julio Lopes, Lucas Vergilio, Sergio Vidigal e Vitor Lippi.

Sala da Comissão, em 29 de maio de 2018.

Deputado DANIEL ALMEIDA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO