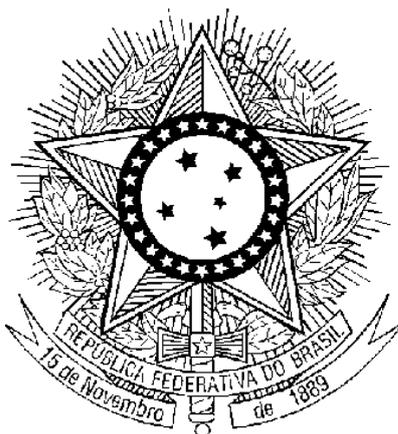


AVULSO NÃO PUBLICADO
REJEIÇÃO NA COMISSÃO
DE MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.512-B, DE 2011 **(Da Sra. Eliane Rolim)**

Dispõe sobre o lançamento de modelos de veículos automotores produzidos por montadoras e fabricantes instalados no País; tendo pareceres: da Comissão de Defesa do Consumidor, pela rejeição (relator: DEP. JOSÉ CARLOS ARAÚJO); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição (relator: DEP. JOÃO MAIA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DO CONSUMIDOR;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; 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 Defesa do Consumidor:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado

III - Na Comissão de desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o lançamento de modelos de veículos automotores produzidos por montadoras e fabricantes instalados no País.

Art. 2º É vedado às montadoras e aos fabricantes de veículos automotores o lançamento comercial de modelos de veículos automotores com periodicidade superior à anual.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, será considerada como alteração de modelo a modificação do veículo automotor efetuada por montadora ou fabricante no qual ocorra:

I - alteração do *design* do carro, inclusive no que se refere às formas e dimensões exteriores do veículo; e

II - alterações de peças e componentes que, em seu conjunto, representem mais de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor médio de venda do veículo.

Art. 3º Por ocasião do lançamento comercial de um modelo de veículo automotor, a montadora ou o fabricante associará o modelo desse veículo a um ano de referência, que poderá ser:

I - o ano corrente do lançamento comercial; ou

II - o ano subsequente àquele em que ocorreu o lançamento comercial.

Art. 4º. Na hipótese de que trata o inciso II do art. 3º desta Lei, o lançamento comercial não poderá ser realizado antes do mês de setembro.

Art. 5º. A infração às disposições desta Lei implicará na obrigatoriedade da montadora ou do fabricante restituir ao consumidor, em moeda corrente e à vista, o montante equivalente à diferença entre:

a) O preço médio de venda do veículo novo de modelo subsequente ao do veículo adquirido pelo consumidor; e

b) O preço médio apurado e divulgado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE do modelo adquirido pelo consumidor.

Parágrafo único. As disposições de que trata o *caput* deste artigo são aplicáveis ainda que o adquirente do veículo novo o tenha revendido, caso em que a restituição da montadora ou do fabricante será devida ao último adquirente do veículo.

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

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, já é de amplo conhecimento que a inovação tecnológica é um dos mais importantes fatores que conduzem ao desenvolvimento econômico. Deve ser, assim, permanentemente perseguida pelo setor privado e incentivada pelo Estado.

Não obstante, é necessário reconhecer que há, no setor automotivo, práticas vinculadas essencialmente a estratégias de *marketing*, e não à efetiva inovação tecnológica, que têm sistematicamente acarretado dissabores e perdas financeiras a um grande número de consumidores.

Refiro-me aqui às estratégias de comercialização de veículos automotores novos que, por vezes, apresentam lançamentos de novos modelos de forma exageradamente antecipada, prejudicando os consumidores que acreditavam estar adquirindo o veículo novo com modelo do ano. Esses consumidores se vêem frustrados poucos meses após a aquisição do veículo, em decorrência de lançamentos de modelos pela montadora, muito embora tenha sequer sido decorrida a primeira metade do ano corrente.

É oportuno apresentar aqui um exemplo: no dia 13 de **fevereiro de 2011**, o *Programa VRUM*, do SBT, já anunciava o lançamento do veículo Prisma **2012**. Trata-se de caso em que os consumidores são flagrantemente levados ao engano ao adquirir, ao final de 2010 ou no início de 2011, um veículo novo modelo 2011, que justificadamente consideravam ser o último modelo da montadora, e que estaria em comercialização durante a maior parte do ano de 2011. Na verdade, esses consumidores, surpresos, descobriram após curto período de

tempo que o seu modelo já estava defasado, amargando assim significativa desvalorização. Afinal, no mercado de veículos usados, um pretenso comprador não hesitaria em adquirir o modelo mais recente, caso os preços dos modelos atuais e do modelo anterior fossem equivalentes.

Destaca-se, a propósito, que não se trata de caso isolado. Muito em contrário, é comum ver anúncios de veículos novos na TV, rádio e *outdoors* logo no início do ano, referentes ao lançamento de modelo do ano subsequente.

É razoável defender que o lançamento, no mês de **fevereiro de 2011**, de um modelo anunciado como **2012**, por exemplo, não seja decorrente efetivamente de inovações tecnológicas, mas sim de uma mera estratégia de *marketing* para buscar impulsionar suas vendas.

Este é o motivo, enfim, para que a atuação das montadoras passe a ser regulada. Destaca-se que não há qualquer impedimento para que ocorra o tão necessário desenvolvimento tecnológico de produtos e serviços, mas sim que seja estabelecida uma regra que vede práticas abusivas de *marketing* que acarretem danos aos consumidores.

É importante destacar que veículos são bens de valor bastante considerável, cujos proprietários levam longos anos para sua quitação. Dessa forma, nosso ordenamento jurídico deve apresentar dispositivos específicos que impeçam que as montadoras maximizem suas receitas por meio de estratégias comerciais que efetivamente acarretam a perda prematura do valor de mercado dos veículos adquiridos pelos consumidores.

A propósito, do ponto de vista constitucional a medida ora proposta encontra amplo amparo. Em nossa Carta Magna, o art. 5º, inciso XXXII, estabelece que o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor, e o art. 24, inciso VIII, dispõe que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre responsabilidade por dano ao consumidor. Por sua vez, as disposições constitucionais relativas à ordem econômica estabelecem, no art. 170, a defesa do consumidor como direcionador das atividades desenvolvidas pelo setor privado.

Em suma, apresentamos aqui uma proposição relevante, meritória e simples, que coibirá práticas abusivas ao consumidor, e que propiciará, em decorrência, maior previsibilidade e segurança ao comércio de veículos novos e usados.

Certos do aspecto meritório da presente proposição, contamos com o apoio dos nobres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 2 de junho de 2011.

Deputada **ELIANE ROLIM**

PT-RJ

<p style="text-align: center;">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

**CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS**

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cuius* ;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos

como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

- a) privação ou restrição da liberdade;
- b) perda de bens;
- c) multa;
- d) prestação social alternativa;
- e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

- a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
- b) de caráter perpétuo;
- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data*, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. ([Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 2000](#)) e ([Artigo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010](#))

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;
- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX - educação, cultura, ensino e desporto;

X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;

XI - procedimentos em matéria processual;

XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;

XIII - assistência jurídica e defensoria pública;

XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

XV - proteção à infância e à juventude;

XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

CAPÍTULO III DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 5, de 1995)*

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

.....

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; [Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003](#)

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. [Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995](#)

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. [Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995](#)

.....

.....

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PARECER VENCEDOR

Em reunião realizada hoje, em virtude da rejeição do Parecer do Relator, Deputado Carlinhos Almeida, fui designado novo Relator desta proposição e adotei o meu voto em separado como parecer, o qual transcrevo abaixo.

O Projeto de Lei nº 1512, de 2011, de autoria da ilustre deputada Eliane Rolim, pretende vedar às montadoras e aos fabricantes de veículos motores o “lançamento comercial de modelos de veículos automotores com periodicidade superior à anual”.

Considera como alteração de modelo a modificação do veículo automotor efetuada pela montadora no qual ocorra alteração no design do carro, inclusive no que se refere às formas e dimensões exteriores do veículo e alterações de peças e componentes que, em seu conjunto, representem mais de 2,5 % do valor médio de venda do veículo.

Estabelece, ainda, que por ocasião do lançamento comercial de um modelo a montadora deverá associar esse modelo a um ano de referência, que poderá ser o ano corrente do lançamento comercial ou ano subsequente àquele em que ocorreu o lançamento comercial, hipótese em que não poderá ser realizado antes do mês de setembro.

O projeto determina como sanção ao descumprimento da nova norma a obrigação de a montadora restituir ao consumidor a diferença de preço entre o veículo de modelo novo lançado e o do ano anterior adquirido pelo consumidor.

O relator da matéria, nobre deputado Gean Loureiro, apresentou parecer pela aprovação do projeto, sem emendas.

Em 14 de setembro, vindo a matéria à discussão desse colegiado, solicitei vista do processo para melhor examinar o seu mérito, no que fui acompanhado pelos ilustres deputados Walter Ihoshi e Carlos Sampaio.

Com todo o respeito a iniciativa da autora e do parecer do relator, que externam justas preocupações com a defesa do consumidor, somos obrigados a discordar das premissas que fundamentam a proposição e dos fins pretendidos, nos termos que tentarei expor a seguir.

Inicialmente, cabe observar que a redação constante do caput do art. 2º parece-me que contém um equívoco, pois não retrata o objetivo pretendido no projeto, conforme exposto na justificativa. Nos termos como está redigido o artigo contraria toda a argumentação lógica do projeto ao “vedar o lançamento comercial de modelos de veículos automotores com periodicidade superior à anual”. Tal dispositivo confronta também com o disposto no art. 4º, que fixa o mês de setembro, como data a partir da qual o fabricante poderá realizar o lançamento comercial de novo modelo. Este aspecto, evidentemente, poderia ser superado, a meu ver com uma emenda propondo substituir a expressão “superior” por “inferior”. Entendemos, entretanto, que mesmo admitindo-se a superação deste ponto, o projeto, no seu mérito, não merece prosperar, por julgarmos que não produzirá, como pretendido, reais benefícios ao consumidor e a sociedade.

O ponto fundamental a ser observado é a pretendida aplicação de restrições à indústria automotiva, no caso por meio de fixação de datas e regras rígidas para que possa efetuar o lançamento de novos modelos, com previsão de sanções ao seu descumprimento. No nosso modo de ver, estas medidas representam um desestímulo a novos investimentos e à inovação tecnológica, capazes de ocasionar prejuízos à esse importante segmento industrial, à atividade econômica e aos consumidores.

No fundo, as regras pretendidas representam uma ingerência na área da iniciativa privada, contrariando o preceito constitucional do livre exercício da atividade econômica. Com efeito, além da afronta ao preceito constitucional, a ingerência excessiva do Estado na economia, com imposições desta ordem ao setor privado, está em desacordo com o que tem sido adotado nas economias modernas, nas quais os setores produtivos buscam se adaptar às exigências dos mercados consumidores.

Convém observar que, com a velocidade dos avanços tecnológicos, a globalização e modernização das economias e dos mercados, o consumidor passou

a exigir, cada vez mais, produtos de qualidade, a preços razoáveis e com condições de financiamentos acessíveis. Ou seja, os próprios consumidores anseiam por lançamentos de novos produtos, tecnologicamente mais avançados. Assim ocorre em vários segmentos de mercado, como na indústria de equipamentos eletro-eletrônicos (computadores, laptops, palmtops, televisores, aparelhos de telefonia celular etc) e, evidentemente, na indústria automobilística.

Lançar produtos novos, periodicamente, vai ao encontro da característica e exigência atual do mercado. Novos lançamentos, independentemente do intervalo de tempo, anual ou em periodicidade menor, estimulam a competitividade na indústria como um todo. E isto é desejável, pois significa melhoria constante da qualidade dos produtos ofertados ao consumidor.

Por outro lado, toda regulação excessiva de mercado corre o risco de produzir resultados perversos no sistema. É do interesse do País e da sociedade buscar novas tecnologias, proteger-se do atraso, sob o risco de ficar a reboque da modernidade e fora do contexto das nações desenvolvidas. Em última análise, combater a estagnação tecnológica significa também realizar a defesa dos interesses do consumidor.

No caso da indústria automobilística, isto se aplica com bastante propriedade, considerando tratar-se de um mercado altamente competitivo, onde a livre concorrência internacional se faz cada vez mais intensa. Com as constantes mudanças de tendências, muitas vezes um carro é lançado no mercado, tem boa aceitação, mas não atende a algumas particularidades. No decorrer do ano, os fabricantes buscam suprir essas exigências, lançando novos modelos de veículos, como importante estratégia de venda. Dessa forma, entendemos que o consumidor se beneficia com a variedade de modelos e com a consolidação do veículo no mercado. Pelo que se observa, lançamentos de novos modelos, no primeiro semestre do ano, não são a regra, mas quando acontecem não nos parece que trazem necessariamente perdas significativas ao consumidor, além da desvalorização do produto novo.

Por último, não se pode deixar que reconhecer que a indústria automotiva, segundo dados de 2010, é responsável por uma participação de 19,5% do PIB industrial, pela geração de 137.862 empregos, tendo exportado mais de 767 mil unidades, gerando uma receita de exportação acima de US\$ 20 bilhões.

Vê-se, assim, que a evolução que o setor automotivo duramente conquistou ao longo dos anos e o estágio atual em que se encontram o parque industrial e o mercado nacional, com tendência de expressivo crescimento, aliada a pressão exercida pelas importações de veículos estrangeiros com altas inovações tecnológicas, são fatores que desaconselham impor ao setor, sobretudo mediante lei federal, amarrações de datas e de regras rígidas, para que empresas venham a lançar seus produtos, posto que são medidas que não se adequam às exigências das economias modernas.

É factível prever-se que a fixação do mês de setembro, ou de outro qualquer, como data para início de lançamentos de novos veículos, trará impacto direto nas vendas dos meses imediatamente anteriores, considerando que o consumidor, sabendo antecipadamente da data da ocorrência do lançamento, certamente esperaria a chegada daquele mês para efetivar sua compra, o que produziria impactos nos níveis de produção e geração de renda. Adicionalmente, poderia trazer grande perda de competitividade do produto exportado, uma vez que outros países não apresentam este tipo de limitação.

Observem ainda que, sem desejar examinar o mérito e a eficácia da decisão governamental, acabamos de assistir a adoção de medidas fiscais da parte do Governo impondo restrições a importação de veículos estrangeiros, com elevação acentuada da carga tributária. Há que se esperar a reação advinda do mercado e dos segmentos atingidos, para se avaliar o real impacto dessa política.

Assim, considerando os argumentos expostos, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 1512, de 2011.

Sala da Comissão, em 09 de novembro de 2011.

Deputado José Carlos Araújo

II - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião realizada hoje, rejeitou, contra os votos dos Deputados Reguffe, Carlinhos Almeida e Severino Ninho, o Projeto de Lei nº 1.512/2011, nos termos do Parecer do Relator do Vencedor, Deputado José Carlos Araújo. O parecer do Primitivo Relator, Deputado Carlinhos Almeida, constituiu-se em voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Roberto Santiago - Presidente; César Halum e Ricardo Izar - Vice-Presidentes; Carlos Sampaio, Chico Lopes, Eli Correa Filho, Givaldo Carimbão, Iracema Portella, José Carlos Araújo, Joseph Bandeira, Lauriete, Otoniel Lima, Raimundão, Reguffe, Severino Ninho, Walter Ihoshi, Aline Corrêa, Carlinhos Almeida e Dimas Ramalho.

Sala da Comissão, em 9 de novembro de 2011.

Deputado **ROBERTO SANTIAGO**
Presidente

VOTO EM SEPARADO

I – RELATÓRIO

Em reunião ordinária deliberativa realizada hoje, em decorrência da licença do Relator, Dep. Gean Loureiro, tive a honra de ser designado Novo Relator da presente proposição e acatei na íntegra o seguinte parecer do Nobre Parlamentar.

O Projeto de Lei nº 1.512, de 2011, de autoria da Deputada Eliane Rolim, propõe que seja vedado às montadoras e aos fabricantes de veículos automotores o lançamento de mais de um modelo de um mesmo veículo no mesmo ano.

Define que será considerado novo modelo quando forem efetuadas modificações que alterem o design do veículo ou quando forem efetuadas alterações de peças e componentes que, em conjunto, superem 2,5% do valor de venda do veículo.

Determina que o modelo do veículo seja associado a um ano de referência, que poderá ser o próprio ano de lançamento ou o ano subsequente, sendo que, neste segundo caso, o lançamento não poderá ocorrer antes do mês de setembro.

Estabelece como sanção ao descumprimento da nova norma a obrigação de restituição ao consumidor da diferença de preço entre o novo modelo lançado e o adquirido pelo consumidor.

O projeto não recebeu emendas e cabe-nos, nesta Comissão de Defesa do Consumidor, analisar a questão no que tange a defesa e proteção do consumidor e ao equilíbrio nas relações de consumo.

II – VOTO

O projeto de lei em análise é pertinente e de interesse do consumidor, no entanto, limita os investimentos das fabricantes e montadoras no lançamento de novas tecnologias no decorrer do ano em curso.

Assim sendo, proponho um substitutivo, que segue em anexo, estabelecendo regras para o lançamento de novos modelos mas preservando os direitos do consumidor de poder comprar modelos sem os prejuízos que os vários modelos vem sistematicamente ocasionando.

O substitutivo evitará que o consumidor adquira um veículo de um determinado modelo e ano tenha a surpresa de logo após ter um novo lançamento e ter seu carro recém adquirido desvalorizado.

Ante o exposto, somos pela proposição de uma EMENDA SUBSTITUTIVA ao Projeto de Lei nº 1.512, de 2011, que segue em anexo.

Sala da Comissão, em 09 de novembro de 2011.

Deputado **CARLINHOS ALMEIDA**

EMENDA Nº
(Substitutiva global)

Dispõe sobre o lançamento de modelos de veículos automotores produzidos por montadoras e fabricantes instalados no País e a comercialização de modelos de carros importados.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o lançamento de modelos de veículos automotores produzidos por montadoras e fabricantes instalados no País e a comercialização de modelos carros importados.

Art. 2º É vedado às montadoras e aos fabricantes de veículos automotores o lançamento comercial de modelos caracterizados como modelos do ano subsequente, no primeiro semestre do ano anterior.

Art. 3º Por ocasião do lançamento comercial de um modelo de veículo automotor, a montadora ou o fabricante associará o modelo desse veículo a um ano de referência, que poderá ser:

I - o ano corrente do lançamento comercial; ou

II - o ano subsequente àquele em que ocorreu o lançamento comercial.

Art. 4º. Na hipótese de que trata o inciso II do art. 3º desta Lei, o lançamento comercial não poderá ser realizado antes do mês de julho.

Art. 5º. A infração às disposições desta Lei implicará na obrigatoriedade da montadora ou do fabricante restituir ao consumidor, em moeda corrente e à vista, o montante equivalente à diferença entre:

a) O preço médio de venda do veículo novo de modelo subsequente ao do veículo adquirido pelo consumidor; e

b) O preço médio apurado e divulgado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FINE do modelo adquirido pelo consumidor.

Parágrafo único. As disposições de que trata o *caput* deste artigo são aplicáveis ainda que o adquirente do veículo novo o tenha revendido, caso em que a restituição da montadora ou do fabricante será devida ao último adquirente do veículo.

Art. 6º. Aplicam-se, no que couber, as disposições desta lei à comercialização de veículos automotores importados.

Art. 7º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda visa impor limites às montadoras, fabricantes e importadoras de fazer vários lançamentos de modelos de veículos automotores sem

uma periodicidade que atenda a um critério razoável de modelos do ano subsequente com a comercialização pelo menos no segundo semestre do ano anterior.

Os sucessivos lançamentos, em um único ano, vinham somente em prejuízo aos consumidores, que compravam carros zero quilômetro substancialmente desvalorizados como modelos novos.

O presente substitutivo também preserva o direito das montadoras, fabricantes e importadoras de lançar mais de um modelo, desde que indenize justamente o prejuízo que teve o comprador desavisado e ludibriado com o lançamento extemporâneo.

Sendo assim, diante do exposto exarado, solicito o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação dessa proposta.

Sala da Comissão, em 09 de novembro de 2011.

Deputado **CARLINHOS ALMEIDA**

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I – RELATÓRIO

O objetivo do Projeto de Lei nº 1.512, de 2011, aqui em debate, é dispor sobre o lançamento de modelos de veículos automotores produzidos por montadoras e fabricantes instalados no País, como se lê em sua ementa e no seu art. 1º.

Em seu art. 2º, o projeto de lei em tela revela o propósito de impedir que as montadoras e fabricantes façam o lançamento comercial de seus modelos de veículos com periodicidade superior à anual.

O parágrafo único do art. 2º define como alteração de modelo a modificação do veículo na qual ocorra modificação do design do carro, inclusive no que se refere às formas e dimensões exteriores do veículo, e alterações de peças e componentes que, no conjunto, representem mais de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor médio de venda do mesmo.

O art. 3º busca definir que, quando do lançamento comercial de um modelo de veículo automotor, a montadora ou fabricante associará o modelo a um ano de referência, que poderá ser o ano do lançamento ou o ano subsequente àquele em que ocorreu o lançamento. Nesta última hipótese, o lançamento comercial não poderá ocorrer antes do mês de setembro, como pretende o art. 4º.

A infração às disposições da lei em que, se aprovado, transformar-se-á o presente projeto de lei, implicará a obrigatoriedade de a montadora ou o fabricante restituir ao consumidor, em moeda corrente e à vista, o montante equivalente à diferença entre o preço médio de venda do veículo novo de modelo subsequente ao do veículo adquirido pelo consumidor e o preço médio, apurado e divulgado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, do modelo adquirido pelo consumidor. Em seu parágrafo único, o art. 5º pretende estabelecer que a obrigatoriedade dessa restituição será mantida ainda que o adquirente tenha revendido seu veículo, caso em que a restituição será devida ao último adquirente do veículo.

A lei resultante da eventual aprovação desta proposição entrará em vigor, assim reza o art. 6º, na data em que ocorrer sua publicação.

A matéria foi distribuída às Comissões de Defesa do Consumidor, de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, para análise do mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta nos termos do art. 54 do RICD.

Trata-se de proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Na Comissão de Defesa do Consumidor a matéria foi objeto de intensos debates. Prevaleceu, ao final, o voto pela rejeição da proposição.

Na presente Comissão, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas, e tivemos a honra da designação para relatá-la.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A presente proposição, iniciativa da ilustre deputada Eliane Rolim, tem o mérito de procurar defender o consumidor de estratégias de marketing que buscam induzi-lo a ampliar seus gastos com os veículos automotores. Tem também, como se mostrará, deméritos.

Os méritos encontram-se em tentar combater a chamada “obsolescência planejada”, já antevista pelo grande economista norte-americano Thorstein Veblen, na virada dos séculos XIX e XX. É o caso da deliberada obsolescência de determinados produtos, não porque a tecnologia evoluiu, mas por necessidades de marketing, de ampliar as vendas, de obter mais dinheiro dos consumidores. Trata-se, ainda, da substituição de um produto por outro que é essencialmente o mesmo, mas que, na aparência – e nos anúncios comerciais – é apresentado como sendo “novidade”.

Verifica-se muito essa prática, nas mais diversas indústrias. Trata-se de procedimento que vem prejudicar não só os consumidores, enquanto tal, pois adquirem por elevados preços produtos que logo são desvalorizados, mas prejudica-os também enquanto seres humanos, na medida em que a obsolescência planejada provoca maior degradação ambiental, acúmulo de lixo e também de frustrações, estas últimas devidas a não ser possível, para a quase totalidade dos consumidores, acompanhar os novos lançamentos.

Prejudica-o, ainda, de outra forma, pois é impossível, ao Poder Público, prover infraestrutura na quantidade necessária para que os veículos automotores possam circular. Assim, vemos, a cada dia, crescerem os congestionamentos, não só nas grandes metrópoles, como São Paulo e Rio de Janeiro, mas até mesmo nas pequenas cidades. Não se diga que tal deficiência decorre da incapacidade do governo brasileiro, pois os mesmos problemas acometem locais tão distantes daqui como Bangkok, Jackarta, Nova Deli ou Londres, Roma e outras grandes cidades.

É, pois, para tratar de um problema real e crescente que a ilustre deputada apresentou a proposição aqui debatida.

Não obstante, acreditamos que a proposição não merece progredir. O deputado José Carlos Araújo, em seu voto em separado, contrário à proposta e afinal vencedor, na Comissão de Defesa do Consumidor, assim se

manifestou não só em razão de vícios na redação da proposição – afinal, sanáveis – mas também em razão de a eventual aprovação do Projeto de Lei, aqui debatido, levar a prejuízos enormes para a indústria automobilística.

Segundo ele, tal prejuízo decorreria de o projeto de lei em tela representar um desestímulo aos investimentos e à inovação tecnológica.

Concordamos em que se busque evitar medidas que tragam impedimentos ao investimento e à inovação tecnológica. Não partilhamos, porém, o entendimento de que o presente projeto de lei viria inibir a inovação tecnológica no segmento. Comprova-o, aliás, prática que prevaleceu nos Estados Unidos da América, durante pelo menos as décadas de 1960 e 1970, exatamente o período em que sua indústria automobilística se revelava a mais dinâmica, internacionalmente. Naqueles tempos, não por norma legal, mas por prática desenvolvida no mercado, os lançamentos ocorriam, naquele País, sempre no mês de outubro, para todas as marcas.

Além disso, estabelecer uma data a partir da qual os lançamentos sejam feitos tenderá a concentrar os lançamentos naquele momento. Assim, pode-se argumentar que essa prática poderá, mesmo, contribuir para o desenvolvimento tecnológico, uma vez que as empresas procurariam superar as concorrentes, de forma a buscar caracterizar o seu lançamento como aquele que mais incorpora tecnologias avançadas, diferenciando-os dos demais.

Não obstante, a proposição pode, sim, levar prejuízos ao setor. Isso, sem dúvida, teria impactos sobre o nível de emprego e também sobre a situação fiscal do País, pois o setor é grande contribuinte, embora a quantidade de empregos gerados já não seja tão substancial, principalmente quando analisada em termos da quantidade de vagas abertas por real investido.

A proposição em debate teria também, possivelmente, impactos negativos sobre a balança comercial, pois as restrições mencionadas no projeto de lei em debate não se aplicariam às importações. Ou seja, desde o ponto de vista econômico, embora faça todo sentido evitar a prática da obsolescência planejada, e, quando se raciocina em termos do custo para a sociedade, também faça sentido restringir o chamado consumismo, esses objetivos não podem ser perseguidos apenas com base em um setor da economia. As medidas teriam que

ser bem mais amplas. Não seria, também, prudente, aplicá-las apenas à produção interna, deixando de fora a importação.

Seria necessário que amplas medidas fossem adotadas, envolvendo não apenas o conjunto dos setores econômicos, incluindo o setor público, mas também mudanças culturais, de tal forma a acelerar a transformação do Brasil em uma economia, efetivamente, de baixo carbono.

Essa mudança rumo à economia de baixo carbono é inevitável, em razão das evidências científicas acerca dos malefícios da queima de combustíveis fósseis, e também devido às pressões internas e internacionais crescentes para se restringir a emissão de gases de efeito estufa. Essa transformação é, também, estratégica, pois quanto mais nos demormos, mais atrasados ficaremos, nas diversas comparações internacionais, e mais dependentes seremos das novas e “verdes” tecnologias, desenvolvidas alhures. É por essas razões que essas questões são abordadas neste parecer, apresentado nesta Comissão que trata de desenvolvimento econômico, de Economia.

No entanto, para que se verifique tal reorientação da economia e do padrão de evolução da sociedade, como se disse, muitas outras iniciativas são necessárias. Tentar fazê-lo com base em apenas uma lei, que alcança apenas um setor da economia, é arriscarmo-nos a ficarmos apenas com os prejuízos, sem chance de auferir os benefícios da transformação mencionada.

Há, ainda, outra razão pela qual nos manifestamos contrários à proposição. Assim como alguns consumidores acabam por incorrer em prejuízos, quando novos modelos são lançados, também os empresários correm riscos análogos. Isso porque quando adquirem uma máquina, por suposto a mais moderna existente, eles aplicam capital que permanecerá produtivo por muitos anos, e cuja capacidade de produção será constante. No entanto, nada impede, e a realidade mostra que isso ocorre frequentemente, que novas máquinas sejam lançadas, com produtividade cada vez com mais elevada. Noutras palavras, como dito acima, ao decidir-se por determinada tecnologia, o empresário necessariamente abre mão, por algum tempo, de obter a tecnologia mais avançada, que venha a ser lançada após efetivada a compra da máquina.

A obsolescência, portanto, afeta consumidores e também empresários. Tentar proteger os consumidores, sem se atentar para os impactos sobre os empresários, e proteger apenas aqueles que adquirem automóveis, quando a prática é generalizada a todos os setores, e afeta ambos os lados da relação de compra e venda, é medida assaz insuficiente, que pode, sim, levar a desequilíbrios e prejuízos graves. As medidas conducentes ao novo e inevitável padrão de produção, menos poluente e menos consumista, não se podem resumir a um único setor da economia.

Pelas razões apresentadas, **SOMOS PELA REJEIÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 1.512, DE 2011.**

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2012.

Deputado JOÃO MAIA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.512/2011, nos termos do Parecer do Relator, Deputado João Maia.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Márcio Reinaldo Moreira - Presidente, Renato Molling - Vice-Presidente, João Maia, Ronaldo Zulke, Zeca Dirceu, Ângelo Agnolin, Esperidião Amin, Fernando Torres, Guilherme Campos, João Bittar, Marco Tebaldi e Vilson Covatti.

Sala da Comissão, em 25 de abril de 2012.

Deputado MÁRCIO REINALDO MOREIRA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO