



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.917-A, DE 2011**

**(Do Sr. Dr. Ubiali)**

Dispõe sobre as normas básicas aplicáveis às oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação (relator: DEP. ANTONIO BALHMANN).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

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

## **S U M Á R I O**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

**O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º A presente lei estabelece normas básicas a serem seguidas pelos proprietários e responsáveis pelas oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados que prestem serviços de manutenção, conserto ou substituição de peças em veículos automotores leves, novos ou usados.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, consideram-se oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados quaisquer estabelecimentos comerciais que executem consertos ou substituições de autopeças nos sistemas de alimentação, climatização, direção, elétrica, eletrônica, exaustão, iluminação, freio, motor, pneus e rodas, sinalização, suspensão e eixos, transmissão e mecânica em geral de veículos automotores.

Art. 3º Os estabelecimentos de que trata o artigo anterior, sempre visando à preservação dos direitos do consumidor e da efetividade de eventual responsabilização civil e criminal, deverão:

I – manter um responsável operacional pelos serviços executados nos veículos automotores, que atenda aos requisitos de norma técnica de capacitação expedida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e, esta não existindo, através de treinamento de, pelo menos, 400 (quatrocentas) horas ou, em caso de comprovação de dois ou mais anos de experiência prévia na atividade, de treinamento de 40 (quarenta) horas;

II – manter um ou mais profissionais que atendam aos requisitos de norma técnica de capacitação expedida pela ABNT e, esta não existindo, através de treinamento de 400 (quatrocentas) horas em cada sistema cujo serviço seja disponibilizado pela empresa de reparação de veículos ou, em caso de comprovação de dois ou mais anos de experiência prévia na atividade, de treinamento de 40 (quarenta) horas;

Parágrafo único. Todos os serviços realizados nos veículos automotores deverão atender às normas técnicas publicadas pela ABNT na área de serviços automotivos, bem como observar as especificações técnicas estabelecidas pelos fabricantes de autopeças.

Art. 4º Os estabelecimentos que utilizarem equipamentos para os serviços que medem as emissões veiculares, assim como os ligados diretamente à segurança veicular conforme NBR-ABNT 14.624 deverão atender, caso exista, a exigência de comprovação de homologação junto ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO.

Art. 5º Os estabelecimentos de que trata esta lei deverão manter, obrigatoriamente, em seu interior e em local visível ao consumidor, o certificado de conclusão em treinamento de conhecimento geral dos sistemas dos veículos automotores com o nome do responsável operacional dos serviços nos sistemas citados no artigo 2º, expedido por instituição de ensino reconhecida oficialmente pelo MEC na área automotiva.

Art. 6º O descumprimento do disposto nesta lei sujeitará o infrator, sem prejuízo das responsabilidades penais, civis e de outras sanções administrativas cabíveis, às penalidades previstas no art. 56 do Código de Defesa do Consumidor, a

serem aplicadas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor – SNDC em suas respectivas esferas de atuação.

Art. 7º As oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados terão prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação da regulamentação do Poder Executivo para se adequar aos dispositivos desta lei, após o que ficarão sujeitas às penalidades nela previstas.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A vertiginosa expansão da frota automotiva nacional – acentuada, por um lado, pelos recentes avanços na economia e suas repercussões positivas no consumo e no crédito e, por outro, pela lamentável fadiga dos sistemas de transporte coletivo – transformou o Brasil no quarto maior mercado automobilístico mundial. Ficamos atrás, nesse quesito, apenas de China, Estados Unidos e Japão, respectivamente.

Apesar de sua dimensão e importância, o setor automotivo brasileiro, infelizmente, permanece num ambiente com grau muito elevado de desequilíbrio e de conflito nas relações de consumo, em especial no segmento de reparo e manutenção de veículos. A falta de normatização dos critérios técnicos para o funcionamento desses estabelecimentos e a decorrente precariedade dos serviços oferecidos tem resultado em frequentes e graves prejuízos para a segurança e para os interesses econômicos dos consumidores.

O objetivo do vertente projeto – inspirado em proposição apresentada na Assembleia Legislativa de São Paulo – é estabelecer critérios mínimos a serem seguidos pelo mercado de reparação de veículos leves, exigindo-se o atendimento das normas da ABNT e das especificações dos fabricantes, a par da qualificação e treinamento dos profissionais envolvidos.

Cremos que, com a adoção das regras aqui propostas, elevaremos o nível de qualidade e de segurança dos serviços de reparação automotiva, reduzindo os riscos à coletividade e aperfeiçoando o aparato de proteção à vida e à dignidade do consumidor.

Entendemos que o projeto de lei estadual utilizado como modelo contém preceitos de relevância universal, que justificam a sua vigência em caráter nacional. Tivemos a intenção, contudo, de adaptá-lo, retirando – em virtude de limitações federativas – as disposições que criavam obrigações a entes estaduais e aproveitando o eficiente e já consagrado instrumental repressivo previsto no Código de Defesa do Consumidor.

Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação e aprimoramento deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 13 de dezembro de 2011.

**Deputado DR. UBIALI**

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b>
--

**LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990**

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**TÍTULO I  
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR**

.....

**CAPÍTULO VII  
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS**

.....

Art. 56. As infrações das normas de defesa do consumidor ficam sujeitas, conforme o caso, às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil, penal e das definidas em normas específicas:

- I - multa;
- II - apreensão do produto;
- III - inutilização do produto;
- IV - cassação do registro do produto junto ao órgão competente;
- V - proibição de fabricação do produto;
- VI - suspensão de fornecimento de produtos ou serviço;
- VII - suspensão temporária de atividade;
- VIII - revogação de concessão ou permissão de uso;
- IX - cassação de licença do estabelecimento ou de atividade;
- X - interdição, total ou parcial, de estabelecimento, de obra ou de atividade;
- XI - intervenção administrativa;
- XII - imposição de contrapropaganda.

Parágrafo único. As sanções previstas neste artigo serão aplicadas pela autoridade administrativa, no âmbito de sua atribuição, podendo ser aplicadas cumulativamente, inclusive por medida cautelar, antecedente ou incidente de procedimento administrativo.

Art. 57. A pena de multa, graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida e a condição econômica do fornecedor, será aplicada mediante procedimento administrativo, revertendo para o Fundo de que trata a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, os valores cabíveis à União, ou para os Fundos estaduais ou municipais de proteção ao consumidor nos demais casos. [\*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.656, de 21/5/1993\*](#)

Parágrafo único. A multa será em montante não inferior a duzentas e não superior a três milhões de vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou índice equivalente que venha a substituí-lo. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 8.703, de 6/9/1993](#))

.....

.....

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

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.917/11, de autoria do nobre Deputado Dr. Ubiali, dispõe, nos termos do art. 1º, sobre as normas básicas a ser seguidas pelos proprietários e responsáveis por oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados que prestem serviços de manutenção, conserto ou substituição de peças em veículos automotores leves, novos ou usados. O art. 2º define que, para os efeitos da lei, consideram-se oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados quaisquer estabelecimentos comerciais que executem consertos ou substituições de autopeças nos sistemas especificados de veículos automotores.

Por seu turno, o art. 3º preconiza que aqueles estabelecimentos deverão manter um responsável operacional pelos serviços executados que atenda aos requisitos de norma técnica de capacitação expedida pela ABNT ou, esta não existindo, com capacitação por meio de treinamento de, pelo menos, 400 horas, ou, ainda, em caso de comprovação de dois ou mais anos de experiência, por meio de treinamento de 40 horas. Estipula, ainda, que os estabelecimentos deverão manter um ou mais profissionais satisfazendo aos mesmos requisitos de capacitação em cada sistema cujo serviço seja oferecido pela empresa de reparação de veículos.

Em seguida, o art. 4º prevê que os estabelecimentos que utilizarem equipamentos para os serviços que medem emissões veiculares deverão atender a exigência de comprovação de homologação junto ao Inmetro. Já o art. 5º determina que esses estabelecimentos deverão manter em local visível ao consumidor o certificado de conclusão em treinamento de conhecimento geral dos sistemas dos veículos automotores, com o nome do responsável operacional dos correspondentes serviços, expedido por instituição de ensino reconhecida oficialmente pelo Ministério da Educação na área automotiva.

O art. 6º define que o descumprimento da lei sujeitará o infrator, sem prejuízo das responsabilidades penais, civis e de outras sanções

administrativas cabíveis, às penalidades previstas no art. 56 do Código de Defesa do Consumidor. Por fim, o art. 7º fixa o prazo de 180 dias, contados da publicação da regulamentação da lei pelo Poder Executivo, para que aqueles estabelecimentos adequem-se aos dispositivos da lei.

Na justificação do projeto, o ilustre Autor argumenta que o Brasil é o quarto maior mercado automobilístico mundial. Em sua opinião, porém, permanece um ambiente de desequilíbrio e de conflito das relações de consumo no setor automotivo brasileiro, especialmente no segmento de reparo e de manutenção de veículos. Em suas palavras, a falta de normatização dos critérios técnicos para o funcionamento das oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados e a consequente precariedade dos serviços oferecidos tem resultado em frequentes prejuízos para a segurança e os interesses econômicos dos consumidores. Desta forma, o insigne Parlamentar aponta como objetivo do projeto em tela a fixação de critérios mínimos a ser seguidos pelo mercado de reparação de veículos leves, exigindo-se o cumprimento das normas da ABNT e das especificações dos fabricantes, a par da qualificação e do treinamento dos profissionais envolvidos.

O Projeto de Lei nº 2.917/11 foi distribuído em 31/01/12, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Procedeu-se ao encaminhamento da matéria a este Colegiado em 01/03/12. Em 21/03/12, recebemos a honrosa missão de relatá-la. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental para tanto destinado, em 04/04/12.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Pertinente e oportuna a proposição ora submetida a nossa análise. A relevância da matéria decorre, antes de mais nada, da importância econômica e social do segmento. Dados do Grupo de Manutenção Automotiva (GMA) – criado pelas seguintes entidades: Sindipeças (Sindicato Nacional da

Indústria de Componentes para Veículos Automotores), Andap (Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças), Sincopeças (Sindicato do Comércio Varejista de Peças e Acessórios para Veículos no Estado de São Paulo) e Sindirepa (Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de São Paulo) – dão conta de que o setor de reparação de veículos em todo o País alcançou em 2010 um faturamento de impressionantes R\$ 29,3 bilhões! Esse é o resultado da notável atuação de nada menos de 92,1 mil oficinas mecânicas, responsáveis pelo emprego direto de mais de 710 mil brasileiros. Informações preliminares sugerem que no ano passado o faturamento tenha aumentado expressivos 6,3%, atingindo R\$ 31,1 bilhões.

Esses números mostram, portanto, que se está a lidar com um setor pujante econômica e socialmente e, mais que isso, fundamental para a segurança e a economicidade da frota veicular do Brasil, que cresce a taxas ponderáveis. Está mais do que na hora, portanto, de se cuidar da capacitação dos profissionais do setor, de modo que o capital humano envolvido nesse segmento seja dotado da formação necessária para a eficiente prestação de seus serviços.

Neste sentido, estamos de acordo com o objetivo e com os caminhos escolhidos pelo ilustre Autor. De fato, a exigência de que as oficinas mecânicas contem com um responsável operacional pelos serviços executados em cada sistema veicular atendido pelo estabelecimento o qual seja devidamente capacitado de acordo com norma técnica expedida pela ABNT ou, esta não existindo, por meio de treinamento, vem suprir a lacuna hoje existente na legislação. Mais que isso, na verdade, essa determinação lança as bases de uma efetiva profissionalização do segmento de reparação de veículos.

A observar, por oportuno, que o País já dispõe de centros de ensino técnico-profissional capazes de atender à demanda de capacitação que daí advirá. É o caso, por exemplo, do Sistema SENAI de Certificação de Pessoas – SSCP, que já oferece cursos nas áreas de mecânica, eletrônica embarcada, eletricidade, refrigeração, funilaria, reparação e pintura de veículos. Sem dúvida, a transformação em lei da iniciativa sob comento ensejará a expansão dos sistemas de ensino já existentes e o surgimento de muitos outros, em todo o País.

Estamos seguros, portanto, de que a implementação das medidas propostas em muito contribuirá para a qualificação dos profissionais do

segmento de reparação de veículos. Consequentemente, ganhará a sociedade como um todo, ao contar com um contingente de profissionais mais bem preparados tecnicamente.

Por todos estes motivos, votamos pela **aprovação do Projeto de Lei nº 2.917, de 2011**.

É o voto, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, em 14 de maio de 2012.

Deputado ANTONIO BALHMANN  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.917/2011, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Balhmann.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marcio Reinaldo Moreira - Presidente, Antonio Balhmann, Jânio Natal, João Lyra, José Augusto Maia, Luis Tibé, Miguel Corrêa, Ronaldo Zulke, Valdivino de Oliveira, Zeca Dirceu, Ângelo Agnolin, Edson Ezequiel, Esperidião Amin e Marco Tebaldi.

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2012.

Deputado MARCIO REINALDO MOREIRA  
Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------