



PROJETO DE LEI Nº 918, DE 2015

Dispõe sobre normas básicas acerca das oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados, e da outras providências.

Autor: Deputado MAJOR OLIMPIO

Relator: Deputado AUGUSTO COUTINHO

I - RELATÓRIO

O PL nº 918, de autoria do Dep. Major Olimpio, propõe o estabelecimento de normas básicas para o funcionamento de oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados que prestam serviços de manutenção, conserto ou substituição de peças em veículos automotores leves, novos ou usados, em todo território nacional.

Para tanto, estipula que os estabelecimentos que prestem esses serviços deverão manter um responsável operacional pelos serviços executados nos veículos automotores e um (ou mais de um) profissional que atendam aos requisitos de norma técnica de capacitação expedida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Estabelece também como obrigação que os estabelecimentos mantenham, em seu interior e em local visível ao consumidor, atestado de legalidade sindical patronal e certificado numerado atestando o cumprimento dos dispositivos desta lei; certificado de conclusão de treinamento do mecânico; certificado de conclusão em treinamento de conhecimento geral dos sistemas dos veículos automotores.

Por fim, determina que o órgão estadual competente seja responsável pelo registro e fiscalização das oficinas e estipula multas para infrações à lei.

Em sua justificação, o autor afirma que *“certamente a obrigatoriedade de tais medidas contribuirá para evitar que panes decorrentes da falta de conformidade dos consertos, resultem na potencialização de acidentes graves, tendo em vista a relevância da prática preventiva ou corretiva mecânica em veículos automotores”*.



A proposição, que foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Defesa do Consumidor e Constituição e Justiça e de Cidadania, está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e possui regime de tramitação ordinária.

A CDEIC, em reunião realizada em 12/08/2015, manifestou-se pela rejeição da proposição, uma vez que considerou não ser razoável *“exigir que todos os procedimentos realizados dentro das oficinas sejam pautados pelas disposições estabelecidas pela ABNT”*, isso porque *“a arte utilizada nas correções e ajustes mecânicos é eminentemente pragmática e, muitas vezes, pessoal, porque, sem dúvida, existem diferentes modos de se chegar a um mesmo resultado, além do mais, a padronização de certas técnicas implicaria a utilização de ferramentas que, por uma deficiência de investimentos não estariam disponíveis para os mecânicos”*.

Nesta CDC, coube-me a relatoria da proposição que, no prazo regimental, decorrido no período de 28/08/2015 a 09/09/2015, não recebeu emendas.

II - VOTO DO RELATOR

Antes de entrar na análise do mérito sobre o PL nº 918, de 2015, gostaria de trazer ao conhecimento de meus colegas algumas considerações sobre o mercado de oficinas de reparação de veículos no Brasil.

Trata-se de um setor da economia que, sem dúvida, impressiona pelos números. De acordo com apuração feita pelo sindicato patronal Sindirepa (Associação das Entidades Oficiais da Reparação de Veículos no Brasil), existem cerca de 39 milhões de veículos leves em circulação nas vias brasileiras. Essa frota pode ser dividida em duas categorias: os veículos que ainda estão sob o período de garantia regulamentar ou complementar, cerca de 23% do total (9 milhões) e aqueles que já não estão sob nenhuma garantia, cerca de 77% do total (30 milhões), que compõem o estoque reparável de veículos (ERV), ou seja, a parte da frota que frequenta diariamente as oficinas independentes. Ou seja, o ERV – a quantidade de carros que, certamente abandonaram a concessionária e frequentam a oficina independente, é igual a 30 milhões de veículos leves.

Dados da CINAU (Central de Inteligência Automotiva) revelam existir 76.429 estabelecimentos dedicados à reparação mecânica de automóveis e comerciais leves. Neste contingente, há, ainda, um total de 5.091



concessionárias no país. Essas oficinas mecânicas podem ser divididas em pequeno porte (atendem, em média, até 45 veículos por mês) e correspondem a 40% desse universo; médio porte (atendem em média entre 46 e 120 veículos por mês) e correspondem a 35% do total de oficinas, e as oficinas de grande porte (que atendem mais de 121 veículos por mês) e correspondem a 25% do total.

Todo esse universo de informações nos revela a complexidade do setor. E essa complexidade é nada mais que reflexo da demanda, por parte dos consumidores de serviços especializados e que atendam às suas necessidades.

Acredito que, para cada tipo de problema experimentado pelos consumidores, uma determinada solução é específica e possui variedades em razão da demanda de cada um. Acredito também que os serviços atualmente disponíveis atendem 1) a consumidores de baixa renda, que circulam há anos com o mesmo veículo e que geralmente contam com um mecânico de sua preferência e cujo orçamento lhe atenda as necessidades; 2) a consumidores de renda média, que podem pesquisar preços e selecionar a oficina de sua preferência e 3) a consumidores de alta e altíssima renda, que contam com oficinas recomendadas pelas próprias concessionárias e fabricantes de veículos.

Não consigo, portanto, convencer-me de que o Projeto de Lei nº 918, de 2015, possua aptidão para abarcar e regulamentar esse mercado tão complexo e segmentado.

De um lado, para oficinas de escol e de médio porte (e seus respectivos consumidores), não terá impacto algum, dado que elas – geralmente – são regidas por critérios infinitamente mais rígidos que os propostos no PL e possuem (e precisam ter) certificações outras, além das eventualmente emitidas pela ABNT.

Por outro lado, o impacto que tais normas podem ter para os consumidores de baixa renda e oficinas de pequeno porte pode ser avassalador. Um efeito imediato seria o fechamento de diversas oficinas que não possuem capacidade econômica de arcar com a obtenção dos profissionais qualificados nos termos do PL. De efeito mediato, é possível prever o aumento considerável no valor dos serviços postos à disposição do consumidor. cremos, portanto, que este é um projeto de lei que irá onerar



justamente o consumidor de baixa renda, aquele que a duras penas consegue manter em seu patrimônio um veículo.

Ainda que se argumente que a proposição teria o potencial de elevar os níveis de qualidade e confiabilidade dos serviços prestados por oficinas mecânicas, mais uma vez, ousou apresentar um argumento divergente. Isso porque, em relação às oficinas médias e de luxo, existem entidades voltadas a certificarem que elas cumprem padrões de funcionamento – ou seja, sua qualidade já é aferida por outros critérios. As pequenas oficinas, por seu turno, contam com uma das principais ferramentas de sobrevivência: sua reputação. Temos, assim, que reforçar nossa crença na capacidade de os próprios consumidores moldarem o mercado: as oficinas que não prestam serviços de qualidade tendem a não conseguir se manter em funcionamento. Desaconselhável, portanto, seria editarmos uma lei que não gera benefícios a boa parte dos consumidores e onera demasiadamente os demais.

Pelos motivos expostos, voto pela rejeição do PL nº 918, de 2015.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
Relator