



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.466-A, DE 2016** **(Da Sra. Laura Carneiro)**

Altera a 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 estabelecer direitos específicos ao consumidor que adquire ou utiliza serviços de reparo em concessionários de produtores de veículos automotores de via terrestre; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela rejeição (relator: DEP. COVATTI FILHO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

DEFESA DO CONSUMIDOR 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, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a 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 estabelecer direitos específicos ao consumidor que adquire ou utiliza serviços de reparo em estabelecimentos de concessionários de produtores de veículos automotores de via terrestre.

Art. 2º A Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º .....

II – a prestação de assistência técnica a esses produtos, inclusive quanto ao seu atendimento, revisão e reparos;

Art. 20. A concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores será ajustada em contrato que obedecerá forma escrita padronizada para cada marca e especificará produtos, área demarcada, distância mínima e quota de veículos automotores, bem como as condições relativas a requisitos financeiros, organização administrativa e contábil, capacidade técnica, instalações, equipamentos, mão-de-obra especializada e padrões de qualidade nos serviços prestados aos consumidores, a serem observados pelo concessionário.

Art. 28-A. No fornecimento de serviços que tenham por objeto assistência técnica ou reparos de veículos, ainda que não cobertos pela garantia contratual, o prazo estipulado pelo concessionário ou autorizado já deverá considerar eventuais dificuldades na execução dos serviços em

decorrência da complexidade dos trabalhos ou da oscilação de estoques de peças de reposição.

§ 1º O prazo estabelecido na proposta, orçamento ou contrato não poderá ser prorrogado, salvo mediante prévia e expressa autorização do consumidor.

§ 2º Descumprido o prazo fixado, pode o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha:

I – a disponibilização de um veículo reserva, em padrão similar àquele que encontra-se em reparo, até que este seja concluído; ou

II – a resolução do contrato, que ensejará o pagamento, em favor do consumidor, de multa de valor equivalente àquele fixado na proposta, orçamento ou contrato para todos os serviços originalmente pactuados.

§ 3º Pela mora ou inadimplemento na execução dos serviços de que trata este artigo, respondem solidariamente, e independentemente de culpa, o produtor do veículo e o concessionário ou serviço autorizado perante o qual foi contratado.” (NR)

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

A apresentação da presente proposição se justifica em face dos notórios e reiterados abusos cometidos em detrimento do consumidor pelas concessionárias de veículos. Com efeito, a todo momento os órgãos da imprensa noticiam casos nos quais as concessionárias, valendo-se da dependência de muitos donos de veículos automotores, ou mesmo de sua condição de única detentora de mão-de-obra especializada ou de peças de reposição, descumprem sistematicamente os prazos estabelecidos por elas mesmas para a conclusão dos reparos.

Os transtornos que esse tipo de mora ou inadimplemento contratual traz para os consumidores são muito grandes. Isso porque, além de se verem privados do uso de seu meio de locomoção para fins pessoais ou profissionais, os donos dos veículos ainda precisam enfrentar uma verdadeira saga junto às concessionárias, a fim de conseguir delas algo que deveria ser sua obrigação: o simples cumprimento dos prazos e das condições estabelecidas em contrato para os serviços de assistência técnica e de reparos em geral.

Vale frisar ainda que as montadoras pouco ou nada contribuem para a resolução de tais problemas, mesmo quando a alegação para o atraso por parte do concessionário é a indisponibilidade de peças de reposição. O que se tem visto, na realidade, é um verdadeiro “jogo de empurra” entre montadoras e concessionárias, no qual o consumidor acaba sendo o único prejudicado.

É justamente esse cenário para o qual a presente proposição busca contribuir para mudar. O que se pretende é alteração 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”, justamente para criar regras mais específicas para a relação entre os clientes e as concessionárias.

As alterações veiculadas na presente proposição na disciplina dessa concessão comercial buscam, inicialmente, fazer constar, dos contratos firmados pelas montadoras com os distribuidores de veículos e os “serviços autorizados”, a necessidade de cumprimento de padrões mínimos de qualidade nos serviços prestados aos consumidores. Em adição, busca-se também estabelecer uma vinculação mais firme desses fornecedores com os prazos fixados, o que se faz tanto por meio da imposição de um maior dever de cuidado na estipulação desses prazos, quanto por meio da abertura de alternativas ao consumidor em caso de seu descumprimento.

Essas alternativas representarão uma importante e consistente inovação em prol dos consumidores. Com a aprovação da presente proposição, o cliente prejudicado com a mora do fornecedor do serviço de reparos automotivos passará a poder escolher entre a disponibilização de um carro reserva e o recebimento de multa equivalente ao próprio valor que fora orçado pelo fornecedor.

Enquanto a primeira opção contribui para minimizar a restrição causada pela privação temporária do automóvel sua limitação de locomoção, a segunda serve, ao mesmo tempo, de punição para o concessionário ou serviço autorizado e de compensação para o cliente – que poderá receber os recursos e utilizá-los para pagar o mesmo conserto em outra oficina.

Por todas essas razões, peço o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta proposição, que trará inequívocos benefícios aos proprietários de automóveis em nosso País.

Sala das Sessões, em 02 de junho de 2016.

**Deputada Federal LAURA CARNEIRO  
(PMDB-RJ)**

**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. 20. A concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores será ajustada em contrato que obedecerá forma escrita padronizada para cada marca e especificará produtos, área demarcada, distância mínima e quota de veículos automotores, bem como as condições relativas a requisitos financeiros, organização administrativa e contábil, capacidade técnica, instalações, equipamentos e mão-de-obra especializada do concessionário.

Art. 21. A concessão comercial entre produtor e distribuidor de veículos automotores será de prazo indeterminado e somente cessará nos termos desta Lei.

Parágrafo único. O contrato poderá ser inicialmente ajustado por prazo determinado, não inferior a cinco anos, e se tornará automaticamente de prazo indeterminado se nenhuma das partes manifestar à outra a intenção de não prorrogá-lo, antes de cento e oitenta dias do seu termo final e mediante notificação por escrito devidamente comprovada.

.....

Art. 28. O concedente poderá contratar, com empresa reparadora de veículos ou vendedora de componentes, a prestação de serviços de assistência ou a comercialização daqueles, exceto a distribuição de veículos novos, dando-lhe a denominação de serviço autorizado. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.132, de 26/12/1990](#))

Parágrafo único. Às contratações a que se refere este artigo serão aplicados, no que couber, os dispositivos desta Lei. "

Art. 29. As disposições do art. 66 da Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 911, de 1º de outubro de 1969, não se aplicam às operações de compra de mercadorias pelo concessionário, para fins de comercialização.

.....

.....

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

### I – RELATÓRIO

A proposição em tela altera a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, a chamada “Lei Ferrari”, que regula a relação entre montadoras de automóveis e seus concessionários, além de outros aspectos do mercado de venda de veículos.

A Lei atualmente define que a concessão da montadora para a concessionária compreende a prestação de assistência técnica a veículos automotores, implementos e componentes fabricados ou fornecidos pelo produtor, inclusive quanto ao seu “atendimento” ou “revisão”. O projeto de lei inclui “reparos” neste dispositivo.

A Lei também define que “a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores será ajustada em contrato que obedecerá forma escrita padronizada para cada marca e especificará produtos, área demarcada, distância mínima e quota de veículos automotores, bem como as condições relativas a requisitos financeiros, organização administrativa e contábil, capacidade técnica, instalações, equipamentos e mão-de-obra especializada do concessionário”. O projeto inclui que a concessão também especificará “padrões de qualidade nos serviços prestados aos consumidores”.

O projeto regula o prazo para reparos de veículos na rede concessionária. Primeiro, define que no fornecimento de serviços que tenham por objeto assistência técnica ou reparos de veículos, ainda que não cobertos pela garantia contratual, o prazo estipulado pelo concessionário ou autorizado já deverá considerar eventuais dificuldades na execução dos serviços em decorrência da complexidade dos trabalhos ou da oscilação de estoques de peças de reposição.

Segundo, estabelece que o prazo estabelecido na proposta, orçamento ou contrato não poderá ser prorrogado, salvo mediante prévia e expressa autorização do consumidor. Descumprido este prazo, pode o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha: I – a disponibilização de um veículo reserva, em padrão similar àquele que encontra-se em reparo, até que este seja concluído; ou II – a resolução do contrato, que ensejará o pagamento, em favor do consumidor, de multa de valor equivalente àquele fixado na proposta, orçamento ou contrato para todos os serviços originalmente pactuados. Respondem solidariamente pela mora ou

inadimplemento na execução dos serviços, independentemente de culpa, a montadora e o concessionário.

Além desta Comissão, a proposição em tela foi distribuída às Comissões de Defesa do Consumidor e Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões em regime de tramitação ordinária. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A Lei Ferrari foi promulgada no contexto de um paradigma de desenvolvimento econômico bastante ligado à intensa intervenção do Estado nos mínimos detalhes das relações econômicas privadas.

Uma economia extremamente fechada e com pouquíssimo valor atribuído à concorrência eram consequências lógicas deste modelo. A Lei Ferrari reflete de forma perfeita e acabada o entendimento de que a legislação ou mesmo intervenções infra-legais seriam mais adequadas para reger as relações dentro de cadeias produtivas mais complexas do que a livre negociação entre as partes.

Note-se que àquela época o país contava com um número muito pequeno de montadoras, o que também derivava do entendimento que um setor estratégico como o automotivo deveria ser dominado por um oligopólio concentrado. Este quadro mudou radicalmente depois da maior abertura do país para o exterior dos anos 90. Além de carros importados, especialmente os de mais luxo, várias montadoras passaram a produzir seus veículos no Brasil, tornando a indústria bem menos concentrada do que em 1979.

A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda emitiu nota técnica<sup>1</sup> mostrando como a Lei Ferrari se revelava atualmente como totalmente estranha a um paradigma de desenvolvimento que favoreça relativamente mais a concorrência e a livre negociação. A própria SEAE, em nota técnica posterior<sup>2</sup>, resumiu os principais efeitos negativos da Lei Ferrari sobre a concorrência:

“(i) convenções de categoria econômica e de marca:

a. estabelece regime de autorregulamentação e de correção;

---

<sup>1</sup> [http://www.seae.fazenda.gov.br/assuntos/advocacia-da-concorrenca/notas-tecnicas/2012/notas-tecnicas-2012/Nota%20Tecnica%20no%202021-2012\\_Mercado%20de%20automoveis.pdf](http://www.seae.fazenda.gov.br/assuntos/advocacia-da-concorrenca/notas-tecnicas/2012/notas-tecnicas-2012/Nota%20Tecnica%20no%202021-2012_Mercado%20de%20automoveis.pdf)

<sup>2</sup> [file:///C:/Users/P\\_6732/Downloads/Nota%20T%C3%A9cnica%20n%C2%BA%206208-2013\\_Mercado%20de%20autom%C3%B3veis.pdf](file:///C:/Users/P_6732/Downloads/Nota%20T%C3%A9cnica%20n%C2%BA%206208-2013_Mercado%20de%20autom%C3%B3veis.pdf)

(ii) índice de fidelidade:

- a. concede direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços, pois dá a prerrogativa de a montadora vender uma determinada quantidade de peças à concessionária;
- b. limita a liberdade dos fornecedores de comercializarem os seus bens, já que produtores de peças têm restrições na venda para concessionárias;

(iii) impossibilidade de um concessionário vender a outro:

- a. limita a liberdade de os fornecedores de comercializarem os seus bens, já que uma concessionária não pode vender para outra;

(iv) impossibilidade de a montadora vender para o consumidor final:

- a. limita a liberdade de os fornecedores de comercializarem os seus bens, já que uma montadora somente pode comercializar seus produtos com a rede de distribuição, exceto no caso de venda para Administração Pública e outros compradores especiais, nos limites que forem previamente ajustados com sua rede de distribuição;

(v) exclusividade territorial e de venda:

- a. limita a liberdade de os fornecedores comercializarem os seus bens, já que uma montadora somente pode comercializar seus produtos com a rede de distribuição, exceto no caso de venda para Administração Pública e outros compradores especiais, nos termos que forem previamente ajustados com sua rede de distribuição.
- b. cria barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, já que uma concessionária tem uma região exclusiva de venda;
- c. concede direitos exclusivos a um único fornecedor de bens, pois a concessionária de uma marca não pode vender veículos de outra montadora;
- d. limita a liberdade de os fornecedores comercializarem bens, tendo em vista que uma marca, principalmente entrante, não tem acesso a uma concessionária que já atua com outra montadora.

(vi) há alternativas para proteger os interesses das concessionárias e montadoras de veículos menos gravosas à concorrência e que deveriam ser avaliadas em relação a seus custos e benefícios.”

Definitivamente, estas questões devem ser tratadas no âmbito de um sistema de livre negociação entre montadoras e concessionários. Pode-se afirmar que a Lei Ferrari se tornou totalmente anacrônica, representando um elemento estranho ao modelo de desenvolvimento mais aberto e menos confiante na intervenção estatal nos mínimos detalhes das relações privadas.

A totalidade dos problemas de consumidores na área pode ser perfeitamente tratada pela legislação de defesa do consumidor, não havendo especificidades suficientes no setor automotivo que justifiquem um regramento a parte.

Não à toa, documento do Ministério Público Federal (MPF), discutindo a Lei Ferrari e citado pela nota técnica da SEAE, sugere “a revogação da lei Ferrari e a submissão do setor de comercialização ao regramento da lei do representante comercial, qual seja, Lei nº 4.866 de 09 de dezembro de 1965, alterada pela Lei nº 8.420, de 08 de maio de 1992”. Conforme o MPF, “a proposição mais adequada para a superação das distorções na comercialização de veículos no país é a revogação da Lei Ferrari e a submissão do setor de comercialização de veículos ao regramento da lei do representante comercial: Lei nº 4.886 de 09 de dezembro de 1.965, alterada pelo Lei nº 8.420 de 08 de maio de 1.992.”

Podemos entender o projeto de lei em tela como uma tentativa de reforçar ainda mais o controle das relações privadas entre montadoras e concessionários e destes com os consumidores. Acreditamos que todas as questões endereçadas na proposição devem ser melhor tratadas dentro das convenções coletivas de cada marca. Trata-se de uma forma de turbinar a concorrência inter-marcas: quanto melhores os ajustes dentro de cada marca, mais competitiva esta última será em benefício do consumidor.

Tendo em vista o exposto, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.466, de 2016.

Sala da Comissão, em 28 de julho de 2016.

Deputado COVATTI FILHO  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou do Projeto de Lei nº 5.466/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Covatti Filho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Adail Carneiro, Helder Salomão, João Arruda, Jorge Boeira, Keiko Ota, Mauro Pereira, Otavio Leite, Renato Molling, Augusto Coutinho, Conceição Sampaio, Covatti Filho, Fernando Torres, Goulart, Herculano Passos, Josi Nunes e Júlio Cesar.

Sala da Comissão, em 9 de agosto de 2016.

Deputado LAERCIO OLIVEIRA

Presidente

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