

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI Nº 8.054, DE 2017

Altera os arts. 3º, 4º, 7º e 12 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, que "Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre", para fins de estabelecer maior equilíbrio nas relações contratuais entre os concedentes e concessionários.

Autor: Deputado VALDIR COLATTO

Relator: Deputado AUREO

I - RELATÓRIO

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

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

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

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

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

As alterações seguintes, tanto nos §§ 3º e 4º do art. 7º como no art. 12, visam a incluir entre as atividades comerciais do concessionário a venda não somente de veículos automotores como também de implementos, máquinas agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura, sejam novos ou usados, a exemplo da alteração promovida no art. 4º.

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

Em consonância com o inciso II do artigo 24 do Regimento Interno desta Casa, a proposição está sujeita à apreciação de mérito por este Colegiado, que ora a examina e pela Comissão de Constituição e Justiça e de

Cidadania, que deverá emitir parecer terminativo quanto à constitucionalidade e juridicidade do projeto.

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

O setor sofreu, em anos recentes, um duro golpe em razão da grave crise econômica do país. Em 2015, o setor de autoveículos e de máquinas agrícolas e rodoviárias faturou 50 bilhões de dólares, praticamente metade do valor registrado dois anos antes (US\$ 98,8 bilhões, em 2013). A produção de autoveículos montados que era de 3,1 milhões de veículos, em 2014, caiu para 2,1 milhões, em 2016. O mesmo cenário se repetiu para o setor de máquinas agrícolas e rodoviárias: em 2014, produziu-se um pouco mais de 83 mil unidades; em 2016, apenas 54 mil.

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

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

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

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

Lamentavelmente, a crise econômica obrigou as montadoras a se ajustarem e a diminuírem o ritmo da produção de veículos, com consequências para o nível de emprego e de atividade do setor e, consequentemente, com repercussões para a atuação das distribuidoras. Vale lembrar que os efeitos da crise foram sentidos fortemente por quase todos os setores da economia brasileira.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado AUREO
Relator

2017-17633