



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.456-B, DE 2004 **(Do Sr. Giacobbo)**

Acrescenta parágrafos ao artigo 18 da Lei nº 6.729, de 1º de dezembro de 1979, com a redação que lhe deu a Lei nº 8.132, de 1990, que "Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre"; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. WELLINGTON ROBERTO); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. OSÓRIO ADRIANO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24, II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- complementação de voto
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

O **Congresso Nacional** decreta:

Artigo 1.º - O artigo 18 da Lei n.º 6.729 de 1.º de dezembro de 1.979 passa a vigor com a seguinte redação:

Artigo 18 : Celebrar-se-ão convenções das categorias econômicas para:

I –

II –

III –

IV -

Parágrafo primeiro: As convenções de categorias econômicas são celebradas entre as entidades nacionais representativas das categorias econômicas de produtores e distribuidores mencionadas no inciso I do artigo 17 obrigatoriamente e no prazo de 90 (noventa) dias contados da solicitação escrita formulada por uma das entidades à outra, contendo a justificativa necessária à celebração de tal documento.

Parágrafo segundo: É facultada às partes a deliberação do conteúdo da Convenção de Categorias Econômicas através o procedimento da arbitragem previsto na Lei n.º 9.307 de 1.996 , devendo para tanto a solicitação indicar o conteúdo exato da matéria que será levada à arbitragem bem como sugerir o tribunal arbitral que se incumbirá de sua realização.

Parágrafo terceiro: A recusa na celebração da convenção de categoria econômica ou o silêncio sobre a solicitação de celebração da mesma autoriza a parte que efetuou a solicitação desatendida a instaurar processo de arbitragem na extensão e perante o juízo arbitral indicado na solicitação.

Parágrafo Quarto: As convenções de categorias econômicas e a sentença que decida o processo arbitral previstos nos parágrafos anteriores não poderão prejudicar as políticas públicas relativas ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral.

Justificativa:

Desde longa data vêm o Direito manifestando sua preocupação diante da nova realidade sócio-econômica que vem regendo a sociedade moderna – ou neo capitalista, como a denominam alguns – tornando-a incompatível de entendimento segundo as regras clássicas da economia ou mesmo da estrutura convencional do ordenamento jurídico.

Fabio K. Comparato, invocando Hegel a propósito das modificações qualitativas dos seres, decorrentes de aumentos quantitativos, já registrou tal preocupação afirmando que *“Do logicismo abstrato dos codificadores do século passado continua a pesar sobre os nossos esqueletos mentais, impedindo a visão de uma realidade que salta aos olhos”* ¹

Tal fenômeno, na sociedade moderna, inicia-se com a Revolução Industrial que veio trazer transformações a toda ordem social e econômica. A mais notável, para situação do tema de que tratamos, é o surgimento das economias internas de escala, como as denominou Marshall, onde a baixa do custo unitário de produção com o conseqüente aumento das unidades produzidas; estocagem de produtos em grande quantidade; multiplicação dos estabelecimentos permitindo o contato direto com o mercado , determinaram o início do processo de concentração das empresas.²

A partir deste início, onde buscava-se uma aglutinação vertical, com o controle de todas as etapas produtivas, evoluíram os grupos empresariais , especialmente os norte americanos, a buscar diversificação das aplicações de capital em ramos diversos de atuação. Buscavam, notadamente a partir da crise econômica de 1929, a proteção financeira do grupo capitalista, dispersando seus riscos de investimentos entre diversos setores produtivos onde a possibilidade de um insucesso comercial fosse praticamente afastada dada a multiplicidade de interesses abrigados nas muitas operações concomitantemente desenvolvidas. Ao mesmo tempo, surgia, nesta forma de concentração, a possibilidade quase que ilimitadas de autofinanciamento, dada à impessoalidade de sua propriedade e o reinvestimento constante dos recursos que gera continuamente.

Este quadro geral teve imediata repercussão e aplicação na indústria automobilística, que se estruturou dentro dos princípios brevemente abordados acima, com as adaptações que então se faziam necessárias.

É que, em se tratando de segmento industrial de elevada capacidade de mobilização de recursos e intensa absorção de mão de obra na cadeia produtiva que antecede a produção do veículo automotor e sua posterior comercialização, viu-se a indústria obrigada estruturar-se de forma a poder, desde logo, explorar o maior número de mercados em todo o mundo, maximizando o efeito dos elevadíssimos investimentos necessários ao seu funcionamento.

Antecipando o movimento que hoje se denomina genericamente “globalização”, viu-se a indústria automobilística, desde muito cedo,

¹ Fabio Konder Comparato – Aspectos Jurídicos da Macro Empresa, Ed. Rev. dos Tribunais, pag. 1.

² Fabio K. Comparato – op. cit. Pag. 4

confrontada com a necessidade de operar a comercialização de seus produtos em regiões diversas, de características próprias, configurando cada uma delas, de per si, um mercado de atuação a demandar abordagens específicas.

Constatando tais dificuldades, verificou a indústria serem excessivamente elevados os custos de implantação e gerenciais de uma enorme e complexa estrutura de vendas, cobrindo largas áreas de território, em diversos países e continentes. Sua implantação reduziria drasticamente a margem de resultado de toda a operação.

A economia de escala, sob o ponto de vista da produção, apresentava, pois, vantagens que seriam perdidas quando o enfoque se deslocava para o varejo de produtos, onde a flexibilidade apresentada pelo comerciante com fortes vínculos com o segmento de mercado em que atua não pode ser substituído.

Alguns outros fatores, ainda, devem ser somados à essa constatação de determinação da estrutura que se formou: a necessidade dos produtos automotivos – complexos – de suporte tecnológico na forma de serviços de reparo e manutenção especializados; a determinação do “marketing” de que, sendo elevado o preço unitário do veículo, sua venda supunha a oferta de uma garantia longa ao produto, a ser suportada pelo fabricante; a conveniência de um comerciante local que retirasse do mercado os veículos já com algum tempo de uso, passando-o a parcelas de menor poder aquisitivo e, assim, abrindo espaço para colocação de produtos novos, perpetuando o ciclo produtivo.

Este conjunto de conveniências da indústria automobilística é a visível gênese da estrutura de comercialização de automotores que se consolidou: um fornecedor industrial, vendendo através ou para uma rede de comerciantes locais, incumbidos da colocação dos produtos e, também, da prestação de serviços aos mesmos já sob a forma de representantes do fabricante para prestação da garantia ao produto; já sob a forma de atendimento da assistência técnica aos mesmos, quando vencida a garantia.

Ao longo do tempo o modelo da distribuição de automotores pouco evoluiu, sendo se registrar a mudança do contrato genérico de agenciamento (o comerciante local tomava pedidos para fornecimento pelo fabricante e prestava os serviços necessários) adotado no início das operações para o contrato de concessão comercial, onde passava a ocorrer necessidade de investimento maior do concessionário em suas instalações e também o requerimento de maior capital de giro para permitir a compra do produto junto ao fabricante, para posterior revenda.

Este comerciante, que negocia por conta própria, compra a mercadoria para revende-la com exclusividade em determinada zona, obrigando-se o fabricante, por sua vez, a não vende-la a outro negociante, da mesma zona. Daí chamar-se concessionário ao distribuidor que procede deste modo.³

Não obstante isso, verificou-se que os fabricantes, movidos pela natural vocação empresarial para o lucro, valeram-se de estruturas contratuais repetitivas, fazendo com que a contratação dos comerciantes locais que viessem a representa-los – sob risco próprio de investimento e eventual insucesso – somente fossem admitidos quando concordassem com os termos da contratação idêntica que lhes eram apresentados, fazendo pois com que tais ajustes viesse revestir a forma de contratos de adesão, isto é, ajustes onde mantida a parte contratante (a indústria fornecedora) tivessem como variável apenas a parte contratada, sem que, todavia, fosse perdida a individualidade de cada acordo. Tais ajustes sucessivos tornaram o fornecedor industrial extremamente forte diante de cada um dos pequenos comerciantes que com eles viessem contratar, fazendo com que a disparidade de forças se tornasse desde logo notória.

Reconhecendo tal disparidade, o legislador brasileiro, invocando a teoria do dirigismo contratual, que supõe o direito – dever do Estado em equilibrar relações econômicas no seu território, interviu na relação econômica dispar para, através a edição da lei que tomou o n.º 6.729/79, determinar regras que protegessem a parte mais fraca economicamente, no caso as muitas empresas pequenas e médias, de capital nacional, que compõe as redes de distribuição de automotores.

Adotando o aforismo de La Cordaire, para quem *“entre o forte e o fraco a lei liberta e a liberdade escraviza”* tratou o legislador de 1.979, no texto legal à época aprovado pela integralidade do Congresso Nacional, de criar limitações à livre disposição das partes, estabelecendo limites e parâmetros à contratação e, com sua intervenção lastreada no poderio de sua posição, reequilibrar os interesse em conflito, sempre buscando no equilíbrio resultante maior pujança para o desenvolvimento do bem estar social. Nasceu, assim, o conjunto de regras normativas do relacionamento entre os setores da produção e da distribuição de veículos automotores de via terrestre.

O texto legal revelou-se forte e útil, tanto que vigente já por um período que se aproxima de um quarto de século.

³ Orlando Gomes – Contratos – Ed. Forense Rio, 4ª Edição – pag. 415.

Inovadora, a lei 6.729/79 entendeu, como já nos advertiu Ihering, que “o direito nasce dos fatos”⁴ e, assim, deferiu às partes interessadas no comando que então introduzia no direito positivo brasileiro, a faculdade de resolverem a regulamentação evolutiva de seu relacionamento, ciente de que mercados dinâmicos demandam soluções também dinâmicas para o correto entendimento.

Assim, previu-se no seu artigo 17 que:

Artigo 17 – As relações objeto desta lei serão também reguladas por convenção que, mediante solicitação do produtor ou de qualquer uma das entidades adiante indicadas, deverão ser celebradas com força de lei, entre:

I – as categorias econômicas de produtores e distribuidores de veículos automotores, cada uma representada pela respectiva entidade civil ou, na falta desta, por outra entidade competente, qualquer delas sempre de âmbito nacional, designadas convenções das categorias econômicas;

..... “

Decorre daí, portanto, que a relação jurídica entre fabricantes e distribuidores de veículos automotores é disciplinada pela Lei n.º 6.729/79, que por sua vez instituiu arcabouço normativo infra-legal sob a forma de três instrumentos centrais: (i) a convenção das categorias econômicas que, nos termos da lei, entre outros aspectos, explicitará “princípios e normas de interesse dos produtores e distribuidores”⁵; (ii) a convenção de marca, firmada entre cada fabricante e a respectiva rede de concessionários, para tratar de aspectos operacionais centrais à atividade, como atendimento de veículos em garantia, fixação de área demarcada e comercialização de outros bens, e condições de mercado para constituição de novas concessões⁶; e, por fim, (iii) os contratos de concessão, firmados entre os fabricantes e cada respectivo concessionário.

Através da Lei n.º 8.132/90 foi liberada a margem de comercialização dos veículos. Até então, as mercadorias objeto da concessão eram vendidas pelo concessionário ao preço fixado pelo concedente⁷, que definia a margem do concessionário e a incluía no preço ao consumidor⁸. Uma vez liberados os preços ao consumidor final, restou para o fabricante o dever de fixar os

⁴ Jus oriutr factus

⁵ Artigo 18, inciso I, da Lei n.º 6.729/79.

⁶ Artigo 19 da Lei n.º 6.729/79.

⁷ Artigo 13 da Lei n.º 6.729/79, na versão original

⁸ Artigo 14 da Lei n.º 6.729/79, na versão original.

preços aos concessionários, preservando sua uniformidade, inclusive no que diz respeito às condições de pagamento pela rede de distribuição⁹.

Não obstante a liberalização legal dos preços, em decorrência da situação de dependência dos concessionários em relação às montadoras, são estas que em última análise estabelecem a política comercial automotiva, inclusive preços finais e promoções. Em outras palavras, na teoria os preços são livremente determinados, mas na prática, quem os faz são as montadoras

Decorre daí que as montadoras dominam os concessionários de veículos e isso ocorre por vários motivos, em especial porque:

- i) para iniciar sua atividade, o concessionário tem que fazer um alto investimento específico em bens (veículos, oficina, peças, ferramentas etc.), que não é recuperável salvo no exercício da própria atividade. Essa situação leva o concessionário a freqüentemente aceitar as determinações da montadora, ainda que contrárias à sua vontade, com medo de represálias que possam afetar negativamente a concessão;
- ii) por lei¹⁰, a montadora está autorizada a impor contratualmente ao concessionário que este comercialize exclusivamente seus veículos, com exclusão dos de qualquer outro produtor. Essa faculdade legal é, na prática, a regra absoluta. A esmagadora maioria dos concessionários está sujeita à cláusula de exclusividade, cujo efeito econômico é colocá-los em posição de dependência em relação às respectivas montadoras.

Além disso, é inerente à própria natureza da relação entre montadora e distribuidor que certas normas sejam seguidas por todos os concessionários de uma rede, na medida que esta requer certa uniformidade perante o público em geral. Nesse sentido, o contrato de concessão assume as feições próprias de um contrato de franquia¹¹.

São comuns, portanto, encontrarem-se nestes contratos de concessão cláusulas padrão que dizem respeito à imposição, pela montadora, de

⁹ Redação do artigo 13, §2º, da Lei n.º 6.729/79, com as modificações introduzidas pela Lei n.º 8.132/90.

¹⁰ Lei n.º 6.729, artigo 3º, §1º, (b).

¹¹ A Lei n.º 6.729/79 prevê, no artigo 20, 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."

aceitação obrigatória pelo concessionário: i) de como proceder tecnicamente nos produtos objeto do contrato; como, quais, quando e por quanto adquirir equipamentos e ferramental; ii) relativas às 'Normas de Trabalho', estoque e vendas de veículos novos e usados, organização contábil, estoque e venda de peças de reposição, assistência técnica, propaganda, promoção de vendas e treinamento de pessoal; iii) **sobre os mecanismos de entrega dos produtos;** iv) **escolha e contratação em nome dos concessionários das empresas de transporte, fixando então as condições para tanto, ainda que desvantajosas para a rede de distribuição**

Vê-se, assim que o poder das montadoras sobre os respectivos concessionários traduz-se não só nas regras acima mencionadas, mas igualmente em regras sobre os mais diversos tópicos, tais como a aprovação do local de instalação da concessão e a permissão para transferência de uma revenda a um novo concessionário. A simples leitura de cláusulas contratuais correntes é bastante eloqüente a respeito do poder contratual exercido pelas montadoras sobre os distribuidores, o qual decorre em parte de seu poder econômico, em parte da situação peculiar que o concessionário ocupa perante o fabricante de veículos, equiparável à de um consumidor.

Este enorme poder contratual deveria, na estrutura legal criada pelo legislador de 1.979, ser contrabalançada pela estruturação conjunta de regras complementares, através das Convenções mencionadas no artigo 17 do texto legal acima transcrito.

Tal, todavia, não ocorre.

É que, recusando-se a negociar aspectos complementares à regra da lei, vem os fabricantes sobrepondo-se à vontade do legislador e, assim, potencializando suas próprias razões para, com isso, obterem mais vantagens através da subjugação das redes de concessionários que contratam.

Fica, então, o concessionário impotente ante o fabricante, ocupando posição análoga à de um consumidor - com a diferença que o consumidor pode em geral optar por produtos mais baratos da concorrência, o que é vedado ao concessionário de veículos automotores.¹²

E, diante da recusa injustificada dos contratantes, **perde-se por inteiro** a sabedoria do legislador ao inovar, facultando às partes a possibilidade de auto regulamentar suas atividades através da celebração das Convenções,

¹² A autorização para comercialização de outros bens compatíveis com a concessão (artigo 4.º, § único da lei 6.729/79 depende, ainda, da concordância da montadora que, sobre o tema, deverá manifestar-se expressamente através da celebração de Convenção de Marca (art. 19, inciso IV da lei.

notadamente as de Categoria Econômica. É que estas, aplicando-se de maneira genérica à toda a Categoria Econômica da Produção e da Distribuição, tem o condão de atuar como uma verdadeira rede de proteção inclusive e especialmente para as redes de distribuição de menor porte e que não podem opor, com toda força, suas preocupações, riscos e perdas perante a voracidade da montadora, sua contratante e fornecedora exclusiva.

Claro que sempre se poderá dizer que existe garantido o direito constitucional de reparação do dano pela via judicial, e isto é verdadeiro.

Ocorre, no entanto, que como já dito, apesar de a lei ter atribuído aos concessionários a direitos diversos, notadamente para estabelecer regras operacionais, através suas entidades de representação, o abuso do poder econômico das montadoras impede que elas exerçam tal liberdade.

Na verdade, as montadoras controlam com mão forte todos os aspectos de suas relações com as redes de distribuição que contrataram e valem-se arbitrariamente das dificuldades estruturais do país para impor tais conseqüências.

Fácil verificar-se que dizer existir o direito à composição judicial dos danos sofridos é expressão que não se coaduna com a realidade da situação: i) a uma porque é praticamente impossível, sem se cometer um suicídio empresarial, solicitar-se a uma empresa pequena ou média, como são os concessionários, ajuizar ação contra seu único e exclusivo fornecedor e, ii) em segundo lugar porque exatamente o porte pequeno ou médio do distribuidor de automotores revela ser impossível seu fôlego financeiro para sustentar tal discussão por longo período de tempo que é demandado para uma solução judicial final.

Por outro lado, o mundo moderno – e o direito positivo brasileiro é, neste aspecto, dos melhores estruturados – reconhece a necessidade de adoção de processos simplificados de atuação, viabilizando à sociedade como um todo a rápida e eficaz composição dos litígios que grassam em seu seio.

Exemplo claro disso é o instituto da arbitragem, através do qual se faculta às partes a eleição de terceiros qualificados para dizerem o direito de cada um nas relações jurídicas que entabulam.

É o caso presente.

Obstada a via da composição determinada pelo legislador original, diante de eventual sistemática recusa de negociação, resta à outra parte somente a via judicial que, como dito, é custosa, arriscada e onerosa.

Mas, no entanto, surge como alternativa a via da arbitragem, imponível diante da recusa injustificada de qualquer das Categorias Econômicas contratantes de um Convenção, nos termos da Lei n.º 6.729/79.

Nem é tal solução estranha ao setor automotivo, vez que celebrando em 16 de dezembro de 1.983, após portanto a vigência da lei de 1.979 a 1ª Convenção de Categorias Econômicas de Produtores e Distribuidores de Veículos Automotores, fizeram as entidades signatárias daquele documento inserir em seu texto regra de arbitragem, como se verifica da cláusula então ali inserta no § 2.º, do artigo 9.º do Capítulo XXIV daquele documento.

Adotar-se, portanto, o mecanismo da arbitragem como alternativa de solução para impasses decorrentes da recusa de uma categoria econômica em negociar soluções determinadas pela lei como necessárias de serem encontradas é trazer-se a modernidade da lei de regência do setor aos tempos atuais, mantendo-se justa e equilibrada a relação entre setores formados por díspares forças econômicas.

Ou, se pudermos repetir a expressão de La Cordaire, é fazer novamente com que “a lei liberte e a liberdade escravize.”

Fica assim, Sr. Presidente, plenamente justificada a proposta de Projeto de Lei que ora se apresenta.

Sala das Sessões, 04 de maio de 2.004

Giacobo

Deputado Federal.

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

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. 17. As relações objeto desta Lei serão também reguladas por convenção que, mediante solicitação do produtor ou de qualquer uma das entidades adiante indicadas, deverão ser celebradas com força de lei, entre:

I - as categorias econômicas de produtores e distribuidores de veículos automotores, cada uma representada pela respectiva entidade civil ou, na falta desta, por outra entidade competente, qualquer delas sempre de âmbito nacional, designadas convenções das categorias econômicas;

II - cada produtor e a respectiva rede de distribuição, esta através da entidade civil de âmbito nacional que a represente, designadas convenções da marca.

§ 1º Qualquer dos signatários dos atos referidos neste artigo poderá proceder ao seu registro no cartório competente do Distrito Federal e à sua publicação no Diário Oficial da União, a fim de valerem também contra terceiros em todo o território nacional.

§ 2º Independentemente de convenções, a entidade representativa da categoria econômica ou da rede de distribuição da respectiva marca poderá diligenciar a solução de dúvidas e controvérsias, no que tange às relações entre concedente e concessionário.

Art. 18. Celebrar-se-ão convenções das categorias econômicas para:

I - explicitar princípios e normas de interesse dos produtores e distribuidores de veículos automotores;

II - declarar a entidade civil representativa de rede de distribuição;

III - resolver, por decisão arbitral, as questões que lhe forem submetidas pelo produtor e a entidade representativa da respectiva rede de distribuição;

IV - disciplinar, por juízo declaratório, assuntos pertinentes às convenções da marca, por solicitação de produtor ou entidade representativa da respectiva rede de distribuição.

Art. 19. Celebrar-se-ão convenções da marca para estabelecer normas e procedimentos relativos a:

I - atendimento de veículos automotores em garantia ou revisão (art.3º, II);

II - uso gratuito da marca do concedente (art.3º, III);

III - inclusão na concessão de produtos lançados na sua vigência e modalidades auxiliares de venda (art.3º, § 2º, a, § 3º);

IV - comercialização de outros bens e prestação de outros serviços (art.4º, parágrafo único);

V - fixação de área demarcada e distâncias mínimas, abertura de filiais e outros estabelecimentos (art.5º, I e II, § 4º);

VI - venda de componentes em área demarcada diversa (art.5º, § 3º);

VII - novas concessões e condições de mercado para sua contratação ou extinção de concessão existente (art.6º, I e II);

VIII - quota de veículos automotores, reajustes anuais, ajustamentos cabíveis, abrangência quanto a modalidades auxiliares de venda (art.7º, parágrafos 1º, 2º, 3º e 4º) e incidência de vendas diretas (art.15, § 2º);

IX - pedidos e fornecimentos de mercadoria (art.9º);

X - estoques do concessionário (art.10 e parágrafos 1º e 2º);

XI - alteração de época de pagamento (art.11);

XII - cobrança de encargos sobre o preço da mercadoria (Art. 13, parágrafo único);

XIII - margem de comercialização, inclusive quanto a sua alteração em casos excepcionais (art.14 e parágrafo único), seu percentual atribuído a concessionário de domicílio do comprador (art.5º, § 2º);

XIV - vendas diretas, com especificação de compradores especiais, limites das vendas pelo concedente sem mediação de concessionário, atribuição de faculdade a concessionários para venda à Administração Pública e ao Corpo Diplomático, caracterização de frotista de veículos automotores, valor de margem de comercialização e de contraprestação de revisões, demais regras de procedimento (art.15, § 1º);

XV - regime de penalidades gradativas (art.22, § 1º);

XVI - especificação de outras reparações (art.24, IV);

XVII - contratações para prestação de assistência técnica e comercialização de componentes (art.28);

XVIII - outras matérias previstas nesta Lei e as que as partes julgarem de interesse comum.

LEI Nº 8.132, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1990

Altera a redação dos arts. 2º, 5º, 6º, 8º, 13 e 28, revoga o art.14, da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º A Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º Consideram-se:

I - produtor, a empresa industrial que realiza a fabricação ou montagem de veículos automotores;

II - distribuidor, a empresa comercial pertencente à respectiva categoria econômica, que realiza a comercialização de veículos automotores, implementos e componentes novos, presta assistência técnica a esses produtos e exerce outras funções pertinentes à atividade;

III - veículo automotor, de via terrestre, o automóvel, caminhão, ônibus, trator, motocicleta e similares;

IV - implemento, a máquina ou petrecho que se acopla o veículo automotor, na interação de suas finalidades;

V - componente, a peça ou conjunto integrante do veículo automotor ou implemento de série;

VI - máquina agrícola, a colheitadeira, a debulhadora, a trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, automotriz ou acionados por trator ou outra fonte externa;

VII - implemento agrícola, o arado, a grade, a roçadeira e demais petrechos destinados à agricultura;

VIII - serviço autorizado, a empresa comercial que presta serviços de assistência a proprietários de veículos automotores, assim como a empresa que comercializa peças e componentes.

§ 1º Para os fins desta lei:

a) intitula-se também o produtor de concedente e o distribuidor de concessionário;

b) entende-se por trator aquele destinado a uso agrícola, capaz também de servir a outros fins, excluídos os tratores de esteira, as motoniveladoras e as máquinas rodoviárias para outras destinações;

c) caracterizar-se-ão as diversas classes de veículos automotores pelas categorias econômicas de produtores e distribuidores, e os produtos, diferenciados em cada marca, pelo produtor e sua rede de distribuição, em conjunto.

§ 2º Excetuam-se da presente lei os implementos e máquinas agrícolas caracterizados neste artigo, incisos VI e VII, que não sejam fabricados por produtor definido no inciso I.

Art. 5º São inerentes à concessão:

I - área operacional de responsabilidade do concessionário para o exercício de suas atividades;

II - distâncias mínimas entre estabelecimentos de concessionários da mesma rede, fixadas segundo critérios de potencial de mercado.

§ 1º A área poderá conter mais de um concessionário da mesma rede.

§ 2º O concessionário obriga-se à comercialização de veículos automotores, implementos, componentes e máquinas agrícolas, de via terrestre, e à prestação de serviços inerentes aos mesmos, nas condições estabelecidas no contrato de concessão comercial, sendo-lhe defesa a prática dessas atividades, diretamente ou por intermédio de prepostos, fora de sua área demarcada.

§ 3º O consumidor, à sua livre escolha, poderá proceder à aquisição dos bens e serviços a que se refere esta lei em qualquer concessionário.

§ 4º Em convenção de marca serão fixados os critérios e as condições para ressarcimento da concessionária ou serviço autorizado que prestar os serviços de manutenção obrigatórios pela garantia do fabricante, vedada qualquer disposição de limite à faculdade prevista no parágrafo anterior.

Art. 6º É assegurada ao concedente a contratação de nova concessão:

I - se o mercado de veículos automotores novos da marca, na área delimitada, apresentar as condições justificadoras da contratação que tenham sido ajustadas entre o produtor e sua rede de distribuição;

II - pela necessidade de prover vaga de concessão extinta.

§ 1º Na hipótese do inciso I deste artigo, o concessionário instalado na área concorrerá com os demais interessados, em igualdade de condições.

§ 2º A nova contratação não se poderá estabelecer em condições que de algum modo prejudiquem os concessionários da marca.

Art. 8º Integra a concessão o índice de fidelidade de compra de componentes dos veículos automotores que dela faz parte, podendo a convenção de marca estabelecer percentuais de aquisição obrigatória pelos concessionários.

Parágrafo único. Não estão sujeitas ao índice de fidelidade de compra ao concedente as aquisições que o concessionário fizer:

a) de acessórios para veículos automotores;

b) de implementos de qualquer natureza e máquinas agrícolas.

Art. 13. É livre o preço de venda do concessionário ao consumidor, relativamente aos bens e serviços objeto da concessão dela decorrentes.

§1º Os valores do frete, seguro e outros encargos variáveis de remessa da mercadoria ao concessionário e deste ao respectivo adquirente deverão ser discriminados, individualmente, nos documentos fiscais pertinentes.

§2º Cabe ao concedente fixar o preço de venda aos concessionários, preservando sua uniformidade e condições de pagamento para toda a rede de distribuição.

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.

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

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se o art.14 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, e as demais disposições em contrário.

Brasília, 26 de dezembro de 1990; 169º da Independência e 102º da República.

FERNANDO COLLOR
Zélia M. Cardoso de Mello

LEI Nº 9.307, DE 23 DE SETEMBRO DE 1996

Dispõe sobre a arbitragem.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º As pessoas capazes de contratar poderão valer-se da arbitragem para dirimir litígios relativos a direitos patrimoniais disponíveis.

Art. 2º A arbitragem poderá ser de direito ou de equidade, a critério das partes.

§1º Poderão as partes escolher, livremente, as regras de direito que serão aplicadas na arbitragem, desde que não haja violação aos bons costumes e à ordem pública.

§2º Poderão, também, as partes convencionar que a arbitragem se realize com base nos princípios gerais de direito, nos usos e costumes e nas regras internacionais de comércio.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera a Lei nº 6.729/79, que regula a distribuição de veículos automotores mediante a concessão comercial entre fabricantes e revendedores. De acordo com essa lei, as relações jurídicas entre as partes mencionadas são efetivadas por meio de convenções celebradas entre elas, denominadas, no art. 17, como convenções de categorias econômicas.

A modificação objeto do PL em análise diz respeito às convenções das categorias econômicas, sendo formatada por meio do acréscimo de quatro parágrafos ao art. 18 da Lei nº 6.729, o qual traz em quatro incisos as finalidades da celebração dessas convenções, quais sejam a de explicitar princípios e normas de interesse das partes, a de declarar a entidade civil representativa da rede de distribuição, a de resolver, por decisão arbitral, questões pendentes entre as partes e a de disciplinar, por juízo declaratório, assuntos sobre as convenções da marca.

O primeiro parágrafo acrescido pelo PL em foco define que as convenções econômicas serão celebradas entre as entidades nacionais representativas das partes, no prazo de noventa dias, contados a partir da data da solicitação escrita formulada por uma das partes à outra com justificação pertinente.

O segundo parágrafo faculta às partes a deliberação do conteúdo da convenção por meio do procedimento da arbitragem previsto na Lei nº 9.307/96, devendo o assunto a ser arbitrado ser indicado na solicitação e sugerido o tribunal arbitral responsável.

Assegura o parágrafo terceiro, ao solicitante, instaurar processo de arbitragem perante o juízo arbitral indicado, na hipótese de ocorrer recurso ou silêncio da parte solicitada à celebração da convenção.

O parágrafo quarto estabelece que tanto as convenções de categorias econômicas quanto a sentença que decida o processo arbitral não poderão prejudicar as políticas públicas relativas ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral.

No prazo regimental, esta Comissão de Viação e Transportes não recebeu emendas à matéria em exame.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente projeto de lei trata das relações jurídicas entre os fabricantes e as concessionárias de veículos, introduzindo a figura da arbitragem como procedimento factível na solução de pendências entre as partes. Na modernidade, essa arbitragem coloca-se como um patamar intermediário de apoio aos distribuidores frente ao produtor, constituindo-se em alternativa à ação judicial para as empresas revendedoras que, em geral, mostram-se com menor capacidade de barganha que as produtoras.

Em que pese o assunto, no mérito, não ser de competência desta Comissão, não temos nenhuma objeção a fazer sobre a proibição, prevista no parágrafo quarto acrescido ao art. 18, de os conteúdos das convenções de categorias econômicas e da sentença de processo arbitral não poderem prejudicar as políticas públicas relativas ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral. Vislumbramos, na redação proposta, o cuidado e o respeito das categorias econômicas em foco, fabricantes de veículos automotores e seus revendedores credenciados, em não estabelecerem procedimentos prejudiciais às políticas públicas relativas aos setores que com eles apresentam interrelação, quais sejam o sistema nacional de viação e os sistemas de transportes em geral.

Embora seja atributo da Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania examinar a correta redação do PL, ressalto a incorreção da data da Lei nº 6.729 na ementa que, ao invés de 1º de dezembro de 1979, na verdade é 28 de novembro de 1979.

Pelo exposto, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 3.456, de 2004, de autoria do ilustre Deputado Giacobbo.

Sala da Comissão, em 07 de junho de 2004.

Deputado **WELLINGTON ROBERTO**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.456/04, nos termos do parecer do relator, Deputado Wellington Roberto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobbo e Pedro Chaves - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Beto Albuquerque, Devanir Ribeiro, Hélio Esteves, Leônidas Cristino, Mauro Lopes, Tadeu Filippelli, Eliseu Padilha, Francisco Garcia, Leodegar Tiscoski e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 9 de junho de 2004.

Deputado **WELLINGTON ROBERTO**
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I - RELATÓRIO

A Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, conhecida como Lei Ferrari, significou importante avanço da legislação nacional no que concerne à regulamentação das relações comerciais entre os Fabricantes e Importadoras do setor de veículos automotores e as suas redes de Concessionários, anteriormente estabelecidas através de contratos bilaterais nos quais preponderavam condições unilateralmente impostas pelas Entidades concedentes.

No contexto dessa Lei, os artigos 17 e 18 estabelecem que as relações entre as partes, concedentes e concessionários, também serão reguladas, com força de lei, através da realização de convenções celebradas entre suas legítimas entidades representativas de âmbito nacional, designadas *convenções das categorias econômicas*.

O artigo 18 da Lei 6.729/1979 define, especificamente, nos seus Incisos I a IV os objetivos das mencionadas Convenções, os quais são:

- “I – explicitar princípios e normas de interesse dos produtores e distribuidores de veículos automotores;
- II - declarar a entidade civil representativa de rede de distribuição;
- III – resolver, **por decisão arbitral**, as questões que lhe forem submetidas pelo produtor e a entidade representativa da respectiva rede de distribuição;
- IV – disciplinar, por juízo declaratório, assuntos pertinentes às convenções da marca, por solicitação de produtor ou entidade representativa da respectiva rede de distribuição.”

Conforme esclarece o Autor do Projeto de Lei em foco, não obstante as prerrogativas das Convenções quanto ao estabelecimento de regras disciplinadoras nos diversos aspectos do relacionamento comercial entre fabricantes, montadoras, importadoras e suas respectivas redes, vêm-se na prática subsistir impasses cuja solução poderia ser encontrada através do mecanismo arbitral, em que as partes elegem terceiros qualificados para pronunciar o direito a legitimar.

A via arbitral já se encontra prevista como recurso alternativo no Inciso III do artigo 18 da Lei 6.729/79 acima transcrito. Esse mecanismo, entretanto, sofre de ineficiência por falta de regras claras que lhe dêem amparo.

O Projeto de Lei em foco propõe acrescentar ao artigo 18 citado os parágrafos primeiro ao quarto nos quais se inserem regras capazes de garantir a instalação e funcionamento deste mecanismo, onde as normas conflituosas poderão ser resolvidas, sem necessidade de serem levadas à via judicial, como última instância.

O parágrafo primeiro proposto estabelece que as Convenções serão celebradas, obrigatoriamente, no prazo de 90 (noventa) dias contados da solicitação escrita formulada por uma das entidades à outra, contendo a justificativa necessária

O parágrafo segundo dispõe que é facultada às partes a deliberação do conteúdo da Convenção de Categorias Econômicas através do procedimento da arbitragem previsto na Lei nº 9.307 de 1996, devendo a solicitação indicar o conteúdo exato da matéria bem como sugerir o tribunal arbitral.

O parágrafo terceiro determina que, havendo recusa na celebração da convenção econômica ou o silêncio sobre a solicitação da mesma, a parte solicitante poderá instaurar o processo de arbitragem na extensão e perante o juízo arbitral indicado na solicitação.

O parágrafo quarto, finalmente, dispõe que as convenções e a Sentença que decida o processo arbitral previsto não poderão prejudicar as políticas relativas ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral.

O Projeto de Lei tramitou pela Comissão de Viação e Transportes, que o aprovou por unanimidade.

II –VOTO

O projeto de lei acima referido objetiva um aprimoramento das normas regulamentadoras das relações entre os fabricantes, montadoras, importadores e suas respectivas redes de distribuição, instituídas pela lei nº 6.729 de 28 de novembro de 1979, data que se retifica na proposta onde consta, equivocadamente, 1º de dezembro de 1979.

Particularmente, este aprimoramento se refere à implementação de regras definidas no sentido de garantir às partes interessadas o acesso ao sistema arbitral para solução de questionamentos objeto de litígio, evitando os caminhos custosos e protelatórios da via judicial, sem entretanto excluí-los.

Ficam resguardados os objetivos ensejados pelas políticas públicas no interesse do desenvolvimento econômico setorial e nacional, cuja primazia deverá ser respeitada conforme disciplina o parágrafo IV proposto.

Todavia, cumpre considerar que o Parágrafo 3º do Projeto em pauta, na forma apresentada pelo autor, poderá resultar inócuo o objetivo desejado, porquanto entra em confronto com o disposto nos artigos 14 e 21 da Lei nº 9.307/1996.

De fato o citado Parágrafo 3º do Projeto estabelece que, no caso de recusa na celebração da convenção da categoria econômica ou do silêncio sobre a sua solicitação, ficará autorizada “a parte que efetuou a solicitação desatendida a instaurar processo de arbitragem **na extensão e perante o juízo arbitral indicado na solicitação**”, portanto por opção, exclusivamente, unilateral.

Este procedimento conflita com o disposto na alínea “a” do Parágrafo 2º do artigo 14 da Lei 9.307/96, que dispõe:

“Art. 14 – Estão impedidos de funcionar como árbitros as pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, algumas das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juizes, aplicando-se-lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsto no Código de Processo Civil.

.....

Parágrafo Segundo – O árbitro somente poderá ser recusado por motivo ocorrido após sua nomeação. Poderá, entretanto, ser recusado por motivo anterior à sua nomeação, quando:

a) não for nomeado, diretamente, pela parte”

Não seria lícito, assim, que o arbitro ou os árbitros sejam nomeados por uma só das partes como pretendido no Projeto de Lei em foco. Haverá, necessariamente, no caso da recusa ou silêncio a que se refere o parágrafo terceiro do PL em comento, de se recorrer ao disposto no Artigo 7º (“caput” e parágrafo 6º) da citada Lei nº 9.307/96, que dispõe :

“Art. 7º - Existindo cláusula compromissória e havendo resistência quanto à instituição da arbitragem, poderá a parte interessada requerer a citação da outra parte para comparecer em juízo a fim de lavrar-se o compromisso, designando o juiz audiência especial para tal fim.

.....
Parágrafo 6º - Não comparecendo o réu à audiência, caberá ao juiz, ouvido o autor, estatuir a respeito do conteúdo do compromisso, nomeando árbitro único.”

Assim, no caso em comento, a lei já estabelece, adequadamente, a competência do Juiz para instaurar o processo arbitral.

Por outro lado, devemos ainda considerar o previsto no Artigo 21, parágrafo 2º da Lei 9.307/96 “verbis”:

“Art. 21 –

.....
Parágrafo 2º - Serão, sempre, respeitados no procedimento arbitral os princípios do contraditório, da igualdade das partes, da imparcialidade do árbitro e do seu livre convencimento.”

A nomeação de árbitro com exclusividade por uma só das partes, em qualquer situação que possa se verificar, mesmo no silêncio da parte recorrida, trará sempre o estigma da suspeição, condição que ilegítima a sua atuação .

Por todo o exposto, voto favoravelmente à aprovação do Projeto de Lei nº 3.456/2004, de autoria do ilustre Deputado Giacobbo, com alteração do teor do Parágrafo Terceiro, conforme redação que incorporo como substitutivo apresentado em anexo, entendendo que a aprovação inalterada dos demais dispositivos do Projeto de Lei em foco é meritória em razão de definir prazos e condições para que se realizem as Convenções da categoria econômica conforme regido pela Lei nº 6.729/1979.

Sala da Comissão em, 12 de abril de 2005.

Deputado **OSÓRIO ADRIANO**
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.456-A, DE 2004

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º - O § III do art. 18 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 18. Celebrar-se-ão convenções das categorias econômicas para:

I –

II –

III – A recusa na celebração da convenção de categoria econômica ou o silêncio sobre a solicitação de celebração da mesma facultará à parte solicitante requerer, nos 30 (trinta) dias subsequentes ao prazo estipulado no Parágrafo Primeiro deste artigo, a citação da outra parte para comparecer em juízo a fim de dar prosseguimento ao processo da arbitragem, na forma estabelecida no artigo 7º da Lei 9.307/1996.”

IV –

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 12 de abril de 2005.

Deputado **OSÓRIO ADRIANO**
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

I - RELATÓRIO

A Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, conhecida como Lei Ferrari, significou importante avanço da legislação nacional no que concerne à regulamentação das relações comerciais entre os Fabricantes e Importadoras do setor de veículos automotores e as suas redes de Concessionários, anteriormente estabelecidas através de contratos bilaterais nos quais preponderavam condições unilateralmente impostas pelas Entidades concedentes.

No contexto dessa Lei, os artigos 17 e 18 estabelecem que as relações entre as partes, concedentes e concessionários, também serão reguladas, com força de lei, através da realização de convenções celebradas entre suas legítimas entidades representativas de âmbito nacional, designadas *convenções das categorias econômicas*.

O artigo 18 da Lei 6.729/1979 define, especificamente, nos seus Incisos I a IV os objetivos das mencionadas Convenções, os quais são:

“I – explicitar princípios e normas de interesse dos produtores e distribuidores de veículos automotores;

II - declarar a entidade civil representativa de rede de distribuição;

III – resolver, **por decisão arbitral**, as questões que lhe forem submetidas pelo produtor e a entidade representativa da respectiva rede de distribuição;

IV – disciplinar, por juízo declaratório, assuntos pertinentes às convenções da marca, por solicitação de produtor ou entidade representativa da respectiva rede de distribuição.”

Conforme esclarece o Autor do Projeto de Lei em foco, não obstante as prerrogativas das Convenções quanto ao estabelecimento de regras disciplinadoras nos diversos aspectos do relacionamento comercial entre fabricantes, montadoras, importadoras e suas respectivas redes, vêem-se na prática subsistir impasses cuja solução poderia ser encontrada através do mecanismo arbitral, em que as partes elegem terceiros qualificados para pronunciar o direito a legitimar.

A via arbitral já se encontra prevista como recurso alternativo no Inciso III do artigo 18 da Lei 6.729/79 acima transcrito. Esse mecanismo, entretanto, sofre de ineficiência por falta de regras claras que lhe dêem amparo.

O Projeto de Lei em foco propõe acrescentar ao artigo 18 citado os parágrafos primeiro ao quarto nos quais se inserem regras capazes de garantir a instalação e funcionamento deste mecanismo, onde as normas conflituosas poderão ser resolvidas, sem necessidade de serem levadas à via judicial, como última instância.

O parágrafo primeiro proposto estabelece que as Convenções serão celebradas, obrigatoriamente, no prazo de 90 (noventa) dias contados da solicitação escrita formulada por uma das entidades à outra, contendo a justificativa necessária .

O parágrafo segundo dispõe que é facultada às partes a deliberação do conteúdo da Convenção de Categorias Econômicas através do procedimento da arbitragem previsto na Lei nº 9.307 de 1996, devendo a solicitação indicar o conteúdo exato da matéria bem como sugerir o tribunal arbitral.

O parágrafo terceiro determina que, havendo recusa na celebração da convenção econômica ou o silêncio sobre a solicitação da mesma, a parte solicitante poderá instaurar o processo de arbitragem na extensão e perante o juízo arbitral indicado na solicitação.

O parágrafo quarto, finalmente, dispõe que as convenções e a Sentença que decida o processo arbitral previsto não poderão prejudicar as políticas relativas ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral.

O Projeto de Lei tramitou pela Comissão de Viação e Transportes, que o aprovou por unanimidade.

II –VOTO

O projeto de lei acima referido objetiva um aprimoramento das normas regulamentadoras das relações entre os fabricantes, montadoras, importadores e suas respectivas redes de distribuição, instituídas pela lei nº 6.729 de 28 de novembro de 1979, data que se retifica na proposta onde consta, equivocadamente, 1º de dezembro de 1979.

Particularmente, este aprimoramento se refere à implementação de regras definidas no sentido de garantir às partes interessadas o acesso ao sistema arbitral para solução de questionamentos objeto de litígio, evitando os caminhos custosos e protelatórios da via judicial, sem entretanto excluí-los.

Ficam resguardados os objetivos ensejados pelas políticas públicas no interesse do desenvolvimento econômico setorial e nacional, cuja primazia deverá ser respeitada conforme disciplina o parágrafo IV proposto.

Todavia, cumpre considerar que o Parágrafo 3º do Projeto em pauta, na forma apresentada pelo autor, poderá resultar inócuo o objetivo desejado, porquanto entra em confronto com o disposto nos artigos 14 e 21 da Lei nº 9.307/1996.

De fato o citado Parágrafo 3º do Projeto estabelece que, no caso de recusa na celebração da convenção da categoria econômica ou do silêncio sobre a sua solicitação, ficará autorizada “a parte que efetuou a solicitação desatendida a instaurar processo de arbitragem **na extensão e perante o juízo arbitral indicado na solicitação**”, portanto por opção, exclusivamente, unilateral.

Este procedimento conflita com o disposto na alínea “a” do Parágrafo 2º do artigo 14 da Lei 9.307/96, que dispõe:

“Art. 14 – Estão impedidos de funcionar como árbitros as pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, algumas das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juizes, aplicando-se-lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsto no Código de Processo Civil.

.....

Parágrafo Segundo – O árbitro somente poderá ser recusado por motivo ocorrido após sua nomeação. Poderá, entretanto, ser recusado por motivo anterior à sua nomeação, quando:

a) não for nomeado, diretamente, pela parte”

Não seria lícito, assim, que o arbitro ou os árbitros sejam nomeados por uma só das partes como pretendido no Projeto de Lei em foco. Haverá, necessariamente, no caso da recusa ou silêncio a que se refere o parágrafo terceiro do PL em comento, de se recorrer ao disposto no Artigo 7º (“caput” e parágrafo 6º) da citada Lei nº 9.307/96, que dispõe :

“Art. 7º - Existindo cláusula compromissória e havendo resistência quanto à instituição da arbitragem, poderá a parte interessada requerer a citação da outra parte para comparecer em juízo a fim de lavrar-se o compromisso, designando o juiz audiência especial para tal fim.

.....
Parágrafo 6º - Não comparecendo o réu à audiência, caberá ao juiz, ouvido o autor, estatuir a respeito do conteúdo do compromisso, nomeando árbitro único.”

Assim, no caso em comento, a lei já estabelece, adequadamente, a competência do Juiz para instaurar o processo arbitral.

Por outro lado, devemos ainda considerar o previsto no Artigo 21, parágrafo 2º da Lei 9.307/96 “verbis”:

“Art. 21 –
.....

Parágrafo 2º - Serão, sempre, respeitados no procedimento arbitral os princípios do contraditório, da igualdade das partes, da imparcialidade do árbitro e do seu livre convencimento.”

A nomeação de árbitro com exclusividade por uma só das partes, em qualquer situação que possa se verificar, mesmo no silêncio da parte recorrida, trará sempre o estigma da suspeição, condição que ilegítima a sua atuação .

Por todo o exposto, voto favoravelmente à aprovação do Projeto de Lei nº 3.456/2004, de autoria do ilustre Deputado Giacobbo, com alteração do teor do Parágrafo Terceiro, conforme redação que incorporo como emenda modificativa apresentada em anexo, entendendo que a aprovação inalterada dos demais dispositivos do Projeto de Lei em foco é meritória em razão de definir prazos e condições para que se realizem as Convenções da categoria econômica conforme regido pela Lei nº 6.729/1979.

Sala da Comissão em, 5 de agosto de 2005.

Deputado **OSÓRIO ADRIANO**
Relator

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 3.456-A, DE 2004

Substitua-se a redação do parágrafo 3º do PL 3456-A/2004, que passa a vigor com a seguinte redação:

Parágrafo 3º - A recusa na celebração da convenção de categoria econômica ou o silêncio sobre a solicitação de celebração da mesma facultará à parte solicitante requerer, nos 30 (trinta) dias subseqüentes ao prazo estipulado no Parágrafo Primeiro deste artigo, a citação da outra parte para comparecer em juízo a fim de dar prosseguimento ao processo da arbitragem, na forma estabelecida no artigo 7º da Lei 9.307/1996”

Sala da Comissão, em 5 de agosto de 2005.

Deputado **OSÓRIO ADRIANO**
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 3.456/2004, com emenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Osório Adriano, que apresentou Complementação de Voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Ildeu Araujo e Fernando de Fabinho - Vice-Presidentes, Carlos Eduardo Cadoca, Edson Ezequiel, Gerson Gabrielli, Joaquim Francisco, Jorge Boeira, Júlio Redecker, Léo Alcântara, Luciana Genro, Reinaldo Betão, Ronaldo Dimas, Rubens Otoni, Sérgio Caiado, Josias Gomes e Lupércio Ramos.

Sala da Comissão, em 24 de agosto de 2005.

Deputado **ROMEUE QUEIROZ**
Presidente

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

O **Congresso Nacional** decreta:

Substitua-se a redação do parágrafo 3º do PL 3456-A/2004, que passa a vigor com a seguinte redação:

§ 3º - A recusa na celebração da convenção de categoria econômica ou o silêncio sobre a solicitação de celebração da mesma facultará à parte solicitante requerer, nos 30 (trinta) dias subseqüentes ao prazo estipulado no Parágrafo Primeiro deste artigo, a citação da outra parte para comparecer em juízo a fim de dar prosseguimento ao processo da arbitragem, na forma estabelecida no artigo 7º da Lei 9.307/1996”

Sala das Comissões, 24 de agosto de 2005.

Deputado **ROMEU QUEIROZ**
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
