

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.

PROJETO DE LEI Nº 3.769, DE 2004.

(Apenas os PLs nº 4.061, de 2004, nº 226, de 2011, nº 1.049, de 2011 e nº 1.107, de 2011)

Altera o art. 32 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Autor: Deputado CELSO RUSSOMANNO
Relator: Deputado CAMILO COLA

I – RELATÓRIO

O projeto ementado, de autoria do nobre Deputado Celso Russomanno, modifica o art. 32 do Código de Defesa do Consumidor, de forma a obrigar fabricantes e importadores a manter a oferta de componentes e peças de reposição por 10 anos, após cessadas a produção ou importação de determinado bem.

Em sua justificação, o nobre autor argumenta que a redação dada ao citado artigo do Código de Defesa do Consumidor não é suficiente para a efetiva proteção do consumidor. Ao determinar que a continuidade da oferta de componentes e peças de reposição no mercado deverá ser mantida por “período razoável de tempo”, o Código confere excessiva discricionariedade ao fornecedor, o qual poderá estabelecer o tempo que lhe convier.

Nos termos dos arts. 139, inciso I, e 142 do Regimento Interno, foram apensados o Projeto de Lei de nº 4.061, de 2004, e os Projetos de Lei nº 226, nº 1.049, e nº 1.107, todos de 2011, por tratarem de matéria

correlata à do epígrafe. A proposição acessória mais antiga acrescenta dois novos parágrafos ao art. 26 e modifica o art. 32 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. As alterações no art. 26 determinam que fornecedores de produtos e serviços não poderão se recusar a receber reclamações dos consumidores, bem como suas respostas a notificações extrajudiciais. Por sua vez, a nova redação dada ao art. 32 assegura prazos diferenciados para a oferta de componentes e peças de diversas categorias de produtos.

O segundo projeto apensado, PL nº 226, de 2011, é idêntico à iniciativa principal.

O projeto acessório de nº 1.049, de 2011, também propõe mudanças no art. 32 do Código de Defesa do Consumidor, de modo a estipular o prazo de entrega de veículos automotores por concessionárias e demais revendedoras, o qual não poderá ser superior a dois meses a partir da data de assinatura de instrumento contratual. Descumprido o prazo, a revendedora deve entregar qualquer veículo, de valor igual ou maior, que esteja disponível em seu estoque. A iniciativa dispõe ainda que, não havendo o veículo, a empresa fique obrigada a pagar ao consumidor o dobro do sinal recebido, acrescido de multa de 0,01% por dia de atraso sobre o valor do contrato.

Por último, foi apensado o PL nº 1.107, de 2011, que acrescenta parágrafo ao art. 31 do Código de Defesa do Consumidor, de modo a assegurar ao consumidor informação plena sobre o termo de garantia, incluindo informações sobre o fornecimento e a prestação de serviços previstos.

Adicionalmente, o referido projeto acrescenta à Lei nº 8.078/90 os artigos 32-A e 32-B. O primeiro dispõe sobre a obrigatoriedade de fabricantes e importadores de veículos automotores abastecerem o mercado com todas as peças e componentes de veículos e de divulgarem a tabela de preço das revisões, das peças de reposição e dos componentes dos veículos. Como as demais proposições, estabelece prazo para, cessadas a produção ou importação dos veículos, a oferta de peças de reposição e dos componentes ser mantida. Neste caso, fixa um prazo mínimo de dez anos e multa para o descumprimento desse dispositivo. Em seguida, determina que o termo de garantia do veículo deverá assegurar, no mínimo, cobertura de até cem mil quilômetros ou período temporal correspondente.

O segundo artigo acrescido ao Código de Defesa do Consumidor, por seu turno, trata das obrigações das concessionárias e revendedoras autorizadas de veículos. A esse respeito, determina que esses estabelecimentos forneçam aos consumidores peças de reposição e componentes que não estejam disponíveis nas lojas ou em estoques em até cinco dias úteis, contados a partir da ordem de serviço ou de documento equivalente. A não observância do prazo de fornecimento e a inexistência das peças e componentes sujeitam as concessionárias e revendedoras a responderem solidariamente com os fabricantes e importadores de veículos pelos danos causados aos consumidores. Por fim, estabelece as penalidades a que estão sujeitos os infratores por descumprimento do aludido artigo.

Os projetos estão sujeitos à apreciação conclusiva por este Colegiado, que ora os examina, e pela Comissão de Defesa do Consumidor. Caberá à Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania emitir parecer terminativo quanto à sua constitucionalidade e juridicidade.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições.

II – VOTO DO RELATOR

Considerando os seis pareceres anteriores aos projetos em apreço - que foram apresentados neste Colegiado, mas que não chegaram a ser apreciados até o final da legislatura passada -, bem como as contribuições apresentadas por entidades, especialistas e representantes da sociedade civil, tecemos a seguir considerações e argumentos sobre os temas tratados nas proposituras sob exame, resultado de longa reflexão sobre os diversos fatores que permeiam a análise das questões tanto do ponto de vista do consumidor quanto sob o prisma da iniciativa privada. Dessa forma, cremos que nossa abordagem venha a preservar a harmonização das relações consumeristas por meio da proteção dos interesses dos consumidores sem prejudicar a atividade empresarial e obstar o desenvolvimento econômico, conforme preconiza o inciso III do art. 4º do Código de Defesa do Consumidor.

Os projetos em tela podem ser divididos, em linhas gerais, em dois grupos: de um lado, os PLs nº 3.769 e nº 4.061, ambos de 2004, e o PL nº 226, de 2001, que dispõem sobre os prazos que fabricantes e importadores devem praticar no que tange à oferta de componentes e peças, quando cessada a fabricação dos produtos; de outro, os PLs nº 1.049 e nº 1.107, ambos de 2011, que visam a regulamentar um setor específico da indústria brasileira, qual seja, o de veículos automotores, impondo regras quanto aos termos de garantia de veículos, bem como estipulando, a exemplo dos três projetos mais antigos, prazos para fabricantes e importadores abastecerem o mercado com peças e componentes de veículos e para a entrega de veículos por concessionárias e revendedoras.

Analisemos, pois, o primeiro grupo de projetos. Em que pese a nobre intenção dos seus autores de garantir que o consumidor não fique privado de utilizar seus produtos em decorrência da ausência de peças e componentes, julgamos que a imposição, por lei, de prazos para a oferta dessas partes, após a descontinuação da fabricação de determinado produto, gera rigidez nas linhas de produção incompatível com a rapidez dos avanços tecnológicos e com que novos produtos são lançados no mercado. Assim, é frequente que uma nova tecnologia ou produto rapidamente tome o lugar de um mais antigo, muitas vezes ainda no começo de sua vida útil, isto é, quando o produto ainda seria tecnicamente reparável. Portanto, nas novas condições de mercado, o conceito de vida útil tornou-se mais abrangente, de forma a incorporar não apenas a obsolescência técnica como também a perda de interesse mercadológico por determinado produto. E ainda que a vida útil, em sua acepção mais ampla, pudesse ser calculada, essa variável teria que ser constantemente revista em razão das mudanças tecnológicas e de gostos do consumidor.

Neste contexto, torna-se inviável impor prazos para o fornecimento de peças e componentes, após cessadas a produção ou importação de um produto. Em situações extremas, a aplicação de tal medida poderia resultar na oferta dessas partes sem que, para elas, houvesse demanda, dada a velocidade de substituição de bens. Estar-se-ia, assim, contrariando a lógica do mercado e impedido que, seguindo as forças da oferta e da demanda por produtos, ajustes sejam realizados e novo equilíbrio, encontrado. A nosso ver, seria um contrassenso exigir que o fabricante ou importador ofereça

produtos no mercado que não encontram comprador, o que levaria a ônus desnecessários e desproporcionais.

À dificuldade em se aferir a vida útil de um único produto, deve-se somar os obstáculos impostos para a estipulação dos referidos prazos para a grande variedade de produtos existentes no mercado. Mesmo o projeto que prevê prazos diferenciados para determinadas categorias de produtos – PL 4.061, de 2004 - não consegue depreender a complexidade do mercado e a multiplicidade de produtos oferecidos. Essa simplificação da realidade pode resultar em distorções e na fixação de prazos incorretos, causando sérios prejuízos para o setor produtivo. Ao estabelecer o prazo de cinco anos para a oferta de peças e componentes de instrumentos eletrônicos, componentes de informática e aparelhos de telefonia, após cessadas a produção ou importação desses bens, o aludido projeto, apesar de constituir um avanço em relação ao prazo único para todos os bens fixado pelo projeto principal e pelo PL 226/11, equipara computadores a celulares, o que nos parece inapropriado e inoportuno do ponto de vista técnico e mercadológico. Por outro lado, seria inviável o cálculo dos prazos, de que tratam os projetos mencionados, para todos os produtos existentes no mercado.

Portanto, não é por acaso que a atual redação do art. 32 do Código de Defesa do Consumidor garante apenas a continuidade da oferta de componentes e peças de reposição de produtos cuja fabricação ou importação não tenha sido interrompida. No caso de cessadas a produção ou importação, a lei não estabelece um prazo legal mínimo em que essas partes continuem a ser oferecidas no mercado. Apenas determina que a oferta deverá ser mantida por “período razoável de tempo”. Complementando tal definição, o Decreto nº 2.181, de 20 de março de 1997, conceituou período razoável de tempo como aquele nunca inferior à vida útil do produto ou do serviço. Esses conceitos, mais flexíveis, permitem, portanto, que sejam consideradas as características de cada produto para a definição do prazo de que tratam os projetos, bem como as rápidas mudanças tecnológicas e mercadológicas.

Passamos, então, para o exame do segundo grupo de projetos: aqueles que tratam de regulamentar a indústria automobilística no que diz respeito a prazos de entrega de veículos automotores, termos de garantia e prazos para oferta de peças e componentes, após a descontinuação da

fabricação do produto. A esse respeito, estamos plenamente de acordo com o relator que nos antecedeu no exame da matéria, que balizou sua análise levando em conta a preservação do princípio da livre iniciativa, inscrito no inciso IV, art. 170, de nossa Carta Magna, restringindo a interferência estatal apenas aos casos essencialmente necessários.

Aproveitamos aqui suas reflexões a respeito dos dispositivos contidos no PL 4.382, de 2008 - o qual foi desapensado da proposição original na legislatura passada - para a análise do PL 1.049/11, por possuir idêntico teor à iniciativa previamente apreciada. Mais especificamente, em relação à fixação de prazo para a entrega de veículos, o nobre Deputado que nos precedeu nesta relatoria argumenta que:

“A nosso ver, o consumidor é soberano para, no momento da compra, aceitar ou não as condições oferecidas pelo revendedor e optar por efetuar sua compra em outra concessionária. Ademais, sabemos que há um lapso de tempo entre a decisão de se aumentar a produção de veículos, em resposta ao incremento da demanda, e a realização e a maturação do investimento, o que pode acarretar a escassez do produto. Não seria economicamente viável manter a produção em patamar excessivamente superior à demanda para atender situações excepcionais de aumento inesperado do consumo.”

Esse raciocínio, em nosso entendimento, estende-se às demais regras impostas pelos PLs 1.049/11 e 1.107/11. Julgamos inapropriada a imposição de condições que não são condizentes com o funcionamento do mercado e que, portanto, gerariam custos desproporcionais às concessionárias e revendedoras. Esses ônus, no médio e longo prazo, seriam necessariamente repassados aos consumidores, ferindo, assim, o objetivo que os projetos almejam alcançar.

A nosso ver, o caminho para o bom funcionamento do mercado consumerista está no acesso à informação. Dessa forma, é capital que o consumidor receba informações claras, completas e ostensivas acerca do produto ou serviço que irá adquirir. O cidadão deve estar consciente do que está comprando, especialmente no que diz respeito às garantias do produto e suas características técnicas. Uma vez informado, o consumidor poderá exigir seus direitos e cobrar responsabilidades do fornecedor. E, certamente,

fabricantes que ofereçam produtos de qualidade e que satisfaçam os desejos dos consumidores serão premiados por meio de incremento da demanda por seus produtos, enquanto aqueles que não atendam às expectativas do consumidor verão seu faturamento minguar e, por meio da concorrência, serão substituídos.

Ante o exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.769, de 2004, e dos Projetos de Lei nº 4.061, de 2004, nº 226, de 2011, nº 1.049, de 2011, e nº 1.107, de 2011, a ele apensados.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2011.

Deputado CAMILO COLA
Relator