

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 1.512, DE 2011

Dispõe sobre o lançamento de modelos de veículos automotores produzidos por montadoras e fabricantes instalados no País

Autora: Deputada ELIANE ROLIM

Relator: Deputado JOÃO MAIA

I – RELATÓRIO

O objetivo do Projeto de Lei nº 1.512, de 2011, aqui em debate, é dispor sobre o lançamento de modelos de veículos automotores produzidos por montadoras e fabricantes instalados no País, como se lê em sua ementa e no seu art. 1º.

Em seu art. 2º, o projeto de lei em tela revela o propósito de impedir que as montadoras e fabricantes façam o lançamento comercial de seus modelos de veículos com periodicidade superior à anual.

O parágrafo único do art. 2º define como alteração de modelo a modificação do veículo na qual ocorra modificação do design do carro, inclusive no que se refere às formas e dimensões exteriores do veículo, e alterações de peças e componentes que, no conjunto, representem mais de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor médio de venda do mesmo.

O art. 3º busca definir que, quando do lançamento comercial de um modelo de veículo automotor, a montadora ou fabricante associará o modelo a um ano de referência, que poderá ser o ano do lançamento ou o ano subsequente àquele em que ocorreu o lançamento. Nesta última hipótese, o lançamento comercial não poderá ocorrer antes do mês de setembro, como pretende o art. 4º.

A infração às disposições da lei em que, se aprovado, transformar-se-á o presente projeto de lei, implicará a obrigatoriedade de a montadora ou

o fabricante restituir ao consumidor, em moeda corrente e à vista, o montante equivalente à diferença entre o preço médio de venda do veículo novo de modelo subsequente ao do veículo adquirido pelo consumidor e o preço médio, apurado e divulgado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, do modelo adquirido pelo consumidor. Em seu parágrafo único, o art. 5º pretende estabelecer que a obrigatoriedade dessa restituição será mantida ainda que o adquirente tenha revendido seu veículo, caso em que a restituição será devida ao último adquirente do veículo.

A lei resultante da eventual aprovação desta proposição entrará em vigor, assim reza o art. 6º, na data em que ocorrer sua publicação.

A matéria foi distribuída às Comissões de Defesa do Consumidor, de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, para análise do mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta nos termos do art. 54 do RICD.

Trata-se de proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Na Comissão de Defesa do Consumidor a matéria foi objeto de intensos debates. Prevaleceu, ao final, o voto pela rejeição da proposição.

Na presente Comissão, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas, e tivemos a honra da designação para relatá-la.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A presente proposição, iniciativa da ilustre deputada Eliane Rolim, tem o mérito de procurar defender o consumidor de estratégias de marketing que buscam induzi-lo a ampliar seus gastos com os veículos automotores. Tem também, como se mostrará, deméritos.

Os méritos encontram-se em tentar combater a chamada “obsolescência planejada”, já antevista pelo grande economista norte-americano Thorstein Veblen, na virada dos séculos XIX e XX. É o caso da deliberada obsolescência de determinados produtos, não porque a tecnologia evoluiu, mas por necessidades de marketing, de ampliar as vendas, de obter mais dinheiro dos consumidores. Trata-se,

ainda, da substituição de um produto por outro que é essencialmente o mesmo, mas que, na aparência – e nos anúncios comerciais – é apresentado como sendo “novidade”.

Verifica-se muito essa prática, nas mais diversas indústrias. Trata-se de procedimento que vem prejudicar não só os consumidores, enquanto tal, pois adquirem por elevados preços produtos que logo são desvalorizados, mas prejudica-os também enquanto seres humanos, na medida em que a obsolescência planejada provoca maior degradação ambiental, acúmulo de lixo e também de frustrações, estas últimas devidas a não ser possível, para a quase totalidade dos consumidores, acompanhar os novos lançamentos.

Prejudica-o, ainda, de outra forma, pois é impossível, ao Poder Público, prover infraestrutura na quantidade necessária para que os veículos automotores possam circular. Assim, vemos, a cada dia, crescerem os congestionamentos, não só nas grandes metrópoles, como São Paulo e Rio de Janeiro, mas até mesmo nas pequenas cidades. Não se diga que tal deficiência decorre da incapacidade do governo brasileiro, pois os mesmo problemas acometem locais tão distantes daqui como Bangkok, Jackarta, Nova Deli ou Londres, Roma e outras grandes cidades.

É, pois, para tratar de um problema real e crescente que a ilustre deputada apresentou a proposição aqui debatida.

Não obstante, acreditamos que a proposição não merece progredir. O deputado José Carlos Araújo, em seu voto em separado, contrário à proposta e afinal vencedor, na Comissão de Defesa do Consumidor, assim se manifestou não só em razão de vícios na redação da proposição – afinal, sanáveis – mas também em razão de a eventual aprovação do Projeto de Lei, aqui debatido, levar a prejuízos enormes para a indústria automobilística.

Segundo ele, tal prejuízo decorreria de o projeto de lei em tela representar um desestímulo aos investimentos e à inovação tecnológica.

Concordamos em que se busque evitar medidas que tragam impedimentos ao investimento e à inovação tecnológica. Não partilhamos, porém, o entendimento de que o presente projeto de lei viria inibir a inovação tecnológica no segmento. Comprova-o, aliás, prática que prevaleceu nos Estados Unidos da América, durante pelo menos as décadas de 1960 e 1970, exatamente o período em que sua indústria automobilística se revelava a mais dinâmica, internacionalmente. Naqueles

tempos, não por norma legal, mas por prática desenvolvida no mercado, os lançamentos ocorriam, naquele País, sempre no mês de outubro, para todas as marcas.

Além disso, estabelecer uma data a partir da qual os lançamentos sejam feitos tenderá a concentrar os lançamentos naquele momento. Assim, pode-se argumentar que essa prática poderá, mesmo, contribuir para o desenvolvimento tecnológico, uma vez que as empresas procurariam superar as concorrentes, de forma a buscar caracterizar o seu lançamento como aquele que mais incorpora tecnologias avançadas, diferenciando-os dos demais.

Não obstante, a proposição pode, sim, levar prejuízos ao setor. Isso, sem dúvida, teria impactos sobre o nível de emprego e também sobre a situação fiscal do País, pois o setor é grande contribuinte, embora a quantidade de empregos gerados já não seja tão substancial, principalmente quando analisada em termos da quantidade de vagas abertas por real investido.

A proposição em debate teria também, possivelmente, impactos negativos sobre a balança comercial, pois as restrições mencionadas no projeto de lei em debate não se aplicariam às importações. Ou seja, desde o ponto de vista econômico, embora faça todo sentido evitar a prática da obsolescência planejada, e, quando se raciocina em termos do custo para a sociedade, também faça sentido restringir o chamado consumismo, esses objetivos não podem ser perseguidos apenas com base em um setor da economia. As medidas teriam que ser bem mais amplas. Não seria, também, prudente, aplicá-las apenas à produção interna, deixando de fora a importação.

Seria necessário que amplas medidas fossem adotadas, envolvendo não apenas o conjunto dos setores econômicos, incluindo o setor público, mas também mudanças culturais, de tal forma a acelerar a transformação do Brasil em uma economia, efetivamente, de baixo carbono.

Essa mudança rumo à economia de baixo carbono é inevitável, em razão das evidências científicas acerca dos malefícios da queima de combustíveis fósseis, e também devido às pressões internas e internacionais crescentes para se restringir a emissão de gases de efeito estufa. Essa transformação é, também, estratégica, pois quanto mais nos demormos, mais atrasados ficaremos, nas diversas comparações internacionais, e mais dependentes seremos das novas e “verdes” tecnologias, desenvolvidas alhures. É por essas razões que essas questões são abordadas neste parecer, apresentado nesta Comissão que trata de desenvolvimento econômico, de Economia.

No entanto, para que se verifique tal reorientação da economia e do padrão de evolução da sociedade, como se disse, muitas outras iniciativas são necessárias. Tentar fazê-lo com base em apenas uma lei, que alcança apenas um setor da economia, é arriscarmo-nos a ficarmos apenas com os prejuízos, sem chance de auferir os benefícios da transformação mencionada.

Há, ainda, outra razão pela qual nos manifestamos contrários à proposição. Assim como alguns consumidores acabam por incorrer em prejuízos, quando novos modelos são lançados, também os empresários correm riscos análogos. Isso porque quando adquirem uma máquina, por suposto a mais moderna existente, eles aplicam capital que permanecerá produtivo por muitos anos, e cuja capacidade de produção será constante. No entanto, nada impede, e a realidade mostra que isso ocorre frequentemente, que novas máquinas sejam lançadas, com produtividade cada vez com mais elevada. Noutras palavras, como dito acima, ao decidir-se por determinada tecnologia, o empresário necessariamente abre mão, por algum tempo, de obter a tecnologia mais avançada, que venha a ser lançada após efetivada a compra da máquina.

A obsolescência, portanto, afeta consumidores e também empresários. Tentar proteger os consumidores, sem se atentar para os impactos sobre os empresários, e proteger apenas aqueles que adquirem automóveis, quando a prática é generalizada a todos os setores, e afeta ambos os lados da relação de compra e venda, é medida assaz insuficiente, que pode, sim, levar a desequilíbrios e prejuízos graves. As medidas conducentes ao novo e inevitável padrão de produção, menos poluente e menos consumista, não se podem resumir a um único setor da economia.

Pelas razões apresentadas, **SOMOS PELA REJEIÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 1.512, DE 2011.**

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado JOÃO MAIA
Relator