



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 402, DE 2012

Altera os arts. 5º, 13 e 15 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, para promover a concorrência de preços e condições de atendimento pós-venda na comercialização de veículos automotores de via terrestre.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O § 2º do art. 5º da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º

.....

§ 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 facultada a prática dessas atividades, diretamente ou por intermédio de prepostos, fora de sua área demarcada.

.....” (NR)

Art. 2º O art. 13 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º-A e 3º:

“Art. 13

.....
 § 1º-A. O concessionário obriga-se a divulgar o preço de comercialização do veículo com as seguintes informações acrescidas:

I – valor do somatório dos preços das peças que compõem o pacote básico de reparo de colisão, o qual deve incluir os parachoque dianteiro e traseiro, os espelhos retrovisores laterais, esquerdo e direito, os faróis principais e os auxiliares dianteiros, quando houver, as lanternas traseiras e as luzes de direção dianteiras e traseiras;

II – volume estimado de litros de combustível a ser consumido no período de cinco anos, calculado com base no consumo médio misto, urbano e rodoviário, para a rodagem de 60.000 (sessenta mil) quilômetros no período;

III – porcentagem estimada de depreciação no valor de venda do veículo após um ano, sendo esse fator calculado com base no veículo de mesmo modelo, produzido no ano anterior, quando houver;

IV – valor do somatório das revisões básicas a serem executadas de acordo com o manual do proprietário, calculado com base no período de 5 (cinco) anos para a rodagem mínima de 60.000 (sessenta mil) quilômetros no período.

.....
 § 3º O concessionário não poderá suspender os direitos de garantia de veículo outorgado ao consumidor no ato da compra com base no fato de os reparos terem sido feitos fora da rede de concessionários autorizados, caso o defeito reclamado no veículo não tenha qualquer conexão técnica com o reparo realizado fora da rede de concessionários autorizados.” (NR)

Art. 3º O art. 15 da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15

.....
 I -

.....
 c) a qualquer comprador que opte pela compra por meio de comércio eletrônico.

§ 3º Na hipótese da alínea c do inciso I do *caput* deste artigo, deverá o produtor manter sítio nacional de vendas na rede mundial de computadores e ofertar ao menos quatro modelos de veículo automotor, para venda direta por meio de comércio eletrônico, escolhidos necessariamente entre os de menor consumo de combustível em sua gama de produtos.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Há mais de um ano os consumidores brasileiros e seus institutos de proteção vêm denunciando, com veemência, os altos preços dos automóveis no mercado brasileiro. As estimativas variam, mas não é difícil encontrar veículos que são vendidos, no Brasil, a preços que equivalem ao dobro, ou mais do que o dobro, dos preços cobrados, no exterior, por veículos similares ou até superiores.

Essas diferenças gritantes não se restringem à comparação de preços entre o Brasil e países desenvolvidos, como Estados Unidos, Alemanha, França, Japão ou Coreia. De fato, diferenças significativas aparecem também na comparação com países emergentes, inclusive da América Latina – México, Chile e Argentina, por exemplo.

A repercussão na mídia tem sido forte, e a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio da Câmara dos Deputados realizou, ainda em 2011, uma audiência pública específica sobre o tema.

Sem dúvida, trata-se de assunto complexo. No entanto, é possível traçar um diagnóstico e identificar as razões mais fortes por trás dos altos preços praticados no mercado interno.

Um fator relevante é o aumento dos custos de produção, em decorrência da apreciação cambial e dos aumentos salariais ocorridos no passado recente e que afetaram toda a indústria nacional, e não apenas o setor automotivo. Outro fator é a elevada carga tributária praticada no Brasil, incompatível com o nível de tributação praticado em outros países.

Finalmente – mas não menos importante –, há um *déficit* de concorrência em toda a cadeia produtiva. Esse déficit é agravado pelo alto imposto de importação, que desestimula e, na prática, impede a entrada de veículos e de autopeças fabricados no exterior.

Essa situação de crescente falta de competitividade da indústria brasileira tem levado o Governo Federal a adotar políticas de defesa dos produtos nacionais. As consequências são previsíveis: comparados aos veículos similares vendidos no exterior –

inclusive os exportados pelo Brasil – os automóveis vendido no país estão se tornando mais caros a cada dia. Para contrabalançar, ao menos em parte, os impactos da atual política, o Governo Federal vem prorrogando sucessivas vezes a vigência das alíquotas reduzidas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidentes sobre veículos automotores.

É nesse contexto que propomos ao Congresso a busca de alternativas que beneficiem o consumidor, conferindo à produção nacional maior competitividade e, portanto, sem prejudicar a indústria. É evidente que a apreciação cambial é um aspecto de nosso momento macroeconômico, não sendo possível mudá-la por mera decisão do Poder Legislativo. Por sua vez, a carga de impostos deve ser discutida no contexto de uma ampla reforma tributária e de uma revisão de nosso pacto federativo – talvez as novas normas do Fundo de Participação dos Estados, exigidas pelo Supremo Tribunal Federal (STF), proporcionem uma base mais sólida para discutir esse assunto no futuro próximo.

O caminho que vislumbramos neste momento é estimular maior concorrência no mercado, e assim baratear o veículo para o consumidor final.

Nesse contexto, a Lei nº 6.729, de 1979, conhecida como “Lei Ferrari”, merece ser rediscutida. Essa Lei estabelece um sistema rígido de distribuição de veículos automotores, baseado na concessão da atividade de comercialização a empresas com direito de preferência em suas respectivas áreas de atuação.

A concessão, tal como estabelecida na Lei Ferrari, atua no sentido de inibir a entrada de concorrentes. Essa restrição não existe, por exemplo, no mercado de veículos usados. Não é necessária muita agudeza analítica para perceber que o arranjo da Lei Ferrari é um empecilho à livre concorrência e confere às concessionárias um privilégio que encarece o carro no Brasil – um privilégio que, em outras palavras, custa caro ao consumidor.

Tanto isso é verdade, que não existe sistema comparável a esse em nenhum outro ramo da indústria – nem nos eletrodomésticos, nem nos produtos eletrônicos, nem na indústria da construção civil ou em qualquer outro ramo da atividade econômica. Sequer a indústria farmacêutica sofre restrições de tamanha magnitude à concorrência.

Não parece razoável argumentar que a responsabilidade pela qualidade e pela manutenção do produto é maior no mercado de automóveis do que em ramos como o da construção civil ou dos produtos farmacêuticos. Não há, portanto, razão para defender a rigidez do atual sistema.

Com essa visão, o presente projeto de lei procura introduzir algumas novidades no mercado de automóveis:

– autoriza a venda de veículos novos pelas concessionárias, mesmo fora de sua área demarcada (nova redação ao § 2º do art. 5º da Lei);

– autoriza os fabricantes a vender, por comércio eletrônico, veículos a qualquer comprador (inclusão de alínea c ao inciso I do art. 15 da Lei).

A facilidade para a compra de veículos em qualquer parte do país tem como objetivo elevar a concorrência entre as concessionárias a novo patamar, com benefícios ao consumidor em termos de preços, variedade de modelos e condições de entrega e pagamento, entre outros.

Da mesma forma, a permissão para o comércio eletrônico de automóveis tende a aumentar as opções do consumidor e, portanto, acirrar a concorrência. Vale lembrar que o comércio eletrônico já é praticado, com grande sucesso, no mundo inteiro.

Nos mais diversos mercados – livros, CDs, eletrodomésticos, eletrônicos, perfumes, cosméticos, telefones (inclusive celulares), brinquedos e mesmo roupas e comida – o comércio eletrônico tem sido muito útil e bem aceito pela sociedade e pelos consumidores. Até acessórios para automóveis e carros usados são diariamente transacionados por esta modalidade.

Os benefícios ao consumidor têm se provado inequívocos: maior concorrência, menores custos de distribuição, queda de preços no varejo. Ao mesmo tempo, essa forma inovadora de comercialização não inviabilizou o comércio tradicional, que continua prosperando e atendendo um mercado substancial – o do cliente que precisa e deseja ter o atendimento presencial.

Além disso, e com o mesmo intuito de beneficiar os consumidores, este projeto propõe:

– que as concessionárias coloquem à disposição do consumidor final, obrigatoriamente, informações mínimas acerca do produto que está sendo vendido, compreendendo o valor do pacote básico de reparo e colisão; a estimativa de consumo de combustível; a estimativa de depreciação do valor de revenda do veículo após um ano de uso; e o valor total das revisões básicas a serem realizadas em um período de cinco anos (acréscimo de § 1º-A ao art. 13 da Lei);

– que o consumidor seja protegido contra a suspensão da garantia outorgada na ocasião da compra do veículo, por alegação de que tenham sido realizados reparos no veículo fora da rede autorizada, nos casos em que os referidos reparos não tenham vínculo técnico com o defeito reclamado (acréscimo de § 3º ao art. 13 da Lei).

Estamos convictos de que o oferecimento de mais informações ajudará o consumidor a melhor avaliar suas opções no momento de decidir a compra e incentivará as empresas a aperfeiçoarem seus produtos. Além disso, a reafirmação dos direitos de garantia abrirá maior espaço para a concorrência e libertará o proprietário do veículo das amarras que o prendem ao sistema de concessionárias.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos dignos Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

**Senadora ANA AMÉLIA
(PP-RS)**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI N° 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. 5º São inerentes à concessão: (Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990)

I - área operacional de responsabilidade do concessionário para o exercício de suas atividades; (Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990)

II - distâncias mínimas entre estabelecimentos de concessionários da mesma rede, fixadas segundo critérios de potencial de mercado. (Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990)

§ 1º A área poderá conter mais de um concessionário da mesma rede. (Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990)

§ 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. (Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990)

§ 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 resarcimento 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. (Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990)

.....
Art. 13. É livre o preço de venda do concessionário ao consumidor, relativamente aos bens e serviços objeto da concessão dela decorrentes. (Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990)

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. (Incluído pela Lei nº 8.132, de 1990)

2º Cabe ao concedente fixar o preço de venda aos concessionários, preservando sua uniformidade e condições de pagamento para toda a rede de distribuição. (Incluído pela Lei nº 8.132, de 1990)

.....

Art . 15. O concedente poderá efetuar vendas diretas de veículos automotores.

I - independentemente da atuação ou pedido de concessionário:

a) à Administração Pública, direta ou indireta, ou ao Corpo Diplomático;

b) a outros compradores especiais, nos limites que forem previamente ajustados com sua rede de distribuição;

II - através da rede de distribuição:

a) às pessoas indicadas no inciso I, alínea a , incumbindo o encaminhamento do pedido a concessionário que tenha esta atribuição;

b) a frotistas de veículos automotores, expressamente caracterizados, cabendo unicamente aos concessionários objetivar vendas desta natureza;

c) a outros compradores especiais, facultada a qualquer concessionário a apresentação do pedido.

§ 1º Nas vendas diretas, o concessionário fará jus ao valor da contraprestação relativa aos serviços de revisão que prestar, na hipótese do inciso I, ou ao valor da margem de comercialização correspondente à mercadoria vendida, na hipótese do inciso II deste artigo.

§ 2º A incidência das vendas diretas através de concessionário, sobre a respectiva quota de veículos automotores, será estipulada entre o concedente e sua rede de distribuição.

.....

(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 8/11/2012.