

PARECER N° , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 402, de 2012, da Senadora Ana Amélia, que *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.*

RELATOR: Senador **RODRIGO ROLLEMBERG**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 402, de 2012, de autoria da Senadora Ana Amélia, cuja ementa é transcrita acima.

A proposição altera a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, conhecida como “Lei Ferrari”, que disciplina a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre. O objetivo destacado pela autora é promover a concorrência de preços e aperfeiçoar as condições de atendimento pós-venda nesse setor.

O § 2º do art. 5º da Lei nº 6.729, de 1979, obriga o concessionário a comercializar veículos automotores, implementos, componentes e máquinas agrícolas, de via terrestre, e a prestar serviços inerentes aos mesmos, nas condições estabelecidas no contrato de concessão comercial, sendo vedada a prática dessas atividades, diretamente ou por intermédio de prepostos, fora de sua área demarcada. A proposição, em seu art. 1º, altera esse dispositivo de modo a tornar facultativa ao

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

O art. 2º do projeto em tela acrescenta os §§ 1º-A e 3º ao art. 13 da Lei nº 6.729, de 1979. De acordo com o § 1º-A, o concessionário passa a ser obrigado a divulgar as seguintes informações juntamente ao preço de comercialização do veículo:

I – valor do **somatório dos preços das peças que compõem o pacote básico de reparo de colisão**, o qual deve incluir os parachoques 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.

O § 3º estabelece que os direitos de garantia de veículo outorgado ao consumidor no ato da compra não poderão ser suspensos *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.*

A proposição, em seu art. 3º, altera ainda o art. 15 da Lei nº 6.729, de 1979, de modo a permitir ao concedente a venda de veículos automotores diretamente a qualquer comprador por meio de comércio eletrônico. Caso o concedente opte pelo comércio eletrônico, deverá manter um sítio nacional na *internet* e ofertar ao menos quatro modelos de veículo

automotor, entre os de menor consumo de combustível em sua gama de produtos.

O art. 4º da proposição prevê que a vigência se dará a partir da data de publicação da Lei.

Em sua justificação, a autora destaca o alto preço dos automóveis no mercado brasileiro em comparação com modelos similares no exterior. Relaciona esse fato ao custo de produção crescente, à elevada carga tributária e à existência de um “*déficit* de concorrência em toda a cadeia produtiva”. Argumenta que a Lei nº 6.729, de 1979, inibe a entrada de concorrentes, não existindo outra lei de concessão comercial nesses moldes em nenhum outro setor industrial.

A matéria foi encaminhada à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), que apresentou parecer pela rejeição do projeto, e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), que deve apresentar a decisão terminativa.

No dia 5 de dezembro de 2012, foi realizada uma audiência pública na CAE “com o objetivo de discutir e esclarecer as razões para os altos preços dos veículos automotores no País e discutir medidas para a solução desse problema”.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

O PLS nº 402, de 2012, vem à apreciação da CAE em cumprimento ao disposto no art. 99, I, do Regimento Interno do Senado Federal.

Em termos formais, a proposição preenche os requisitos exigidos pela Constituição: não afronta cláusula pétreia, respeita o princípio da reserva de iniciativa, materializa-se na espécie adequada de lei e versa

sobre matéria que está no âmbito de competência legislativa da União e das atribuições dos membros do Congresso Nacional.

Do ponto de vista material, o projeto está em harmonia com os preceitos da Lei Maior. Portanto, não se vislumbram óbices para a aprovação do PLS nº 402, de 2012, quanto à sua regimentalidade, juridicidade e constitucionalidade.

No entanto, quanto ao mérito, acredita-se que o projeto possa gerar efeitos diversos do pretendido, além de obrigar o concessionário a divulgar um conjunto de informações excessivo.

O PLS nº 402, de 2012, parte do princípio de que a competição intramarca teria condição de gerar uma queda nos preços. Contudo, não é possível afirmar que a competição entre concessionárias da mesma marca possa gerar, de maneira inequívoca, uma queda sustentável dos preços dos automóveis. Ao contrário, pode levar a um processo de concorrência predatória, resultando em falências das concessionárias mais frágeis, fusões e aquisições. Em uma situação limite, surgiriam poucos grandes grupos de concessionárias com elevado poder de mercado.

Deve-se destacar que o preço médio real de automóveis novos tem declinado ao longo dos últimos anos. Ou seja, o preço dos carros subiu menos que a inflação. Esse fato possui uma correlação estreita com a entrada de novas montadoras no mercado nacional, o que sugere que a competição entre marcas é uma das maiores responsáveis pela definição do preço. Essa queda do preço ocorreu mesmo tendo havido um grande aumento da demanda decorrente do aumento da renda média do brasileiro, o que tenderia a elevar o preço. Além disso, a trajetória de queda do preço real iniciou-se antes das reduções do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Entende-se que os principais fatores que ainda fazem os preços dos automóveis no Brasil serem superiores ao de outros países são o poder de mercado, decorrente da alta concentração ainda presente nesse setor por fatores históricos, e a elevada carga tributária. Nenhum desses dois fatores é afetado pela proposição.

Por fim, julga-se razoável exigir que o consumidor faça as revisões obrigatórias na rede autorizada para manter a garantia do veículo. A proposição, ao permitir que o consumidor possa fazer reparos fora da concessionária sem perder a garantia, caso o defeito não tenha conexão técnica com o reparo realizado, cria uma situação que pode prejudicá-lo. A concessionária, por possuir mais informação sobre o seu produto que o consumidor, pode negar-lhe o uso das prerrogativas outorgadas na garantia, argumentando que o defeito possui conexão técnica com o reparo realizado fora da concessionária, invertendo, assim, o ônus da prova.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 402, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator