



# SENADO FEDERAL

## PARECERES

### NºS 894 E 895, DE 2013

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.*

#### **PARECER Nº 894, DE 2013**

(Da Comissão De Meio Ambiente, Defesa Do Consumidor e Fiscalização E Controle)

RELATOR: Senador IVO CASSOL

#### **I – RELATÓRIO**

Submete-se a esta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) 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.*

São as seguintes as medidas propostas:

1) nos termos da legislação vigente, 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 proibida a prática dessas atividades, diretamente ou por intermédio de prepostos, fora de sua área demarcada. A proposição altera o dispositivo legal, para facultar ao concessionário a comercialização fora de sua área demarcada;

2) o concessionário será obrigado a divulgar o preço de comercialização do veículo, acrescido das seguintes informações:

I – 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, calculada 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 cinco anos para a rodagem mínima de 60.000 (sessenta mil) quilômetros no período;

3) 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;

4) o concedente poderá efetuar vendas diretas de veículos automóveis a qualquer comprador que opte pela compra por meio de comércio eletrônico. Nessa hipótese, 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.

De acordo com a proposição, a lei que dela se originar entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificação do projeto, sua autora argumenta que os automóveis são vendidos no Brasil a preços exorbitantes.

Após mencionar diversos motivos pelos quais os preços são excessivos – tais como a apreciação cambial, aumentos salariais e carga tributária – a autora do projeto defende a necessidade de *estimular maior concorrência no mercado, e assim baratear o veículo para o consumidor final*.

*Alega que a concessão, tal como estabelecida na Lei Ferrari, atua no sentido de inibir a entrada de concorrentes, (...) 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.*

Por esse motivo, propõe seja autorizada a venda de veículos novos pelas concessionárias, mesmo fora de sua área demarcada, bem como a venda pelos fabricantes, por comércio eletrônico, a qualquer comprador.

*Argumenta, ainda, 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.*

Não foram apresentadas emendas à proposição.

Após a análise desta Comissão, a matéria será submetida à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em decisão terminativa.

## II – ANÁLISE

A proposição trata de matéria inserida no campo do Direito Empresarial, anteriormente conhecido como Direito Comercial, sobre o qual a União tem competência privativa para legislar, conforme dispõe o art. 22, I, da Constituição.

Cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria e a iniciativa parlamentar é legítima, nos termos do disposto nos arts. 48 e 61 da Carta Magna.

Quanto à juridicidade, o projeto se afigura irretocável, porquanto: *a) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos (normatização via edição de lei ordinária) é o adequado, b) o assunto nele vertido inova o ordenamento jurídico, c) possui o atributo da generalidade, d) se afigura dotado de potencial coercitividade, e e) é compatível com os princípios diretores do sistema de direito pátrio.*

No mérito, entendemos que a proposição não deve prosperar.

A demarcação de área é inerente à concessão comercial, como dispõe o art. 5º da Lei nº 6.729, de 1979. Se, por um lado, o concessionário se obriga a comercializar veículos e a prestar serviços inerentes aos mesmos na sua área operacional, por outro, se lhe assegura o direito de atuar com exclusividade nessa área. Essa solução equilibra os interesses dos fabricantes e concessionários e vem atendendo o mercado há anos. A abertura de mercados na forma proposta desequilibraria totalmente essas relações, descaracterizando a concessão comercial.

Também entendemos razoável que se exija do consumidor, para que seja possível usufruir da garantia de veículo, que ele promova os reparos na rede autorizada.

O art. 50 do Código de Defesa do Consumidor estabelece que a garantia contratual é complementar à legal e será conferida mediante termo escrito, o qual esclarecerá em que ela consiste, a forma, o prazo e o lugar em que pode ser exercitada, bem como os ônus a cargo do consumidor.

Desse modo, a exigência de que a garantia seja condicionada a que os reparos sejam feitos exclusivamente na rede credenciada pode ser estabelecida pelo fornecedor, não havendo motivo para vedá-la.

Finalmente, a proposição exige a divulgação de informações excessivas pelo concessionário, tais como o percentual estimado de depreciação no valor de venda do veículo após um ano e o valor do somatório das revisões básicas a serem executadas no prazo de cinco anos.

### **III – VOTO**

Em vista do exposto, manifestamo-nos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 402, de 2012.

Sala da Comissão, 26 de maio de 2013.

SENADOR Blairo Maggi , Presidente



, Relator

**Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Contro**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 402, de 2012**

ASSINAM O PARECER, NA 5ª REUNIÃO, DE 26/03/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: Sen. Blairo Maggi  
 RELATOR: Sen. Ivo Cassol

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Anibal Diniz (PT) <u>Anibal Diniz</u>	1. VAGO
Acir Gurgacz (PDT)	2. Delcídio do Amaral (PT)
Jorge Viana (PT)	3. Vanessa Grazziotin (PC DO B)
Ana Rita (PT)	4. Cristovam Buarque (PDT) <u>Ana Rita</u>
Rodrigo Rollemberg (PSB)	5. João Capiberibe (PSB) <u>João Capiberibe</u>
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Romero Jucá (PMDB)	1. Sérgio Souza (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	2. Eduardo Braga (PMDB)
Garibaldi Alves (PMDB)	3. João Alberto Souza (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB) <u>Valdir Raupp</u>	4. VAGO
Ivo Cassol (PP) <u>Ivo Cassol</u>	5. Eunício Oliveira (PMDB)
Kátia Abreu (PSD)	6. VAGO
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Ataídes Oliveira (PSDB) <u>Ataídes Oliveira</u>	1. Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)
Cícero Lucena (PSDB)	2. Flexa Ribeiro (PSDB)
José Agripino (DEM)	3. VAGO
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Blairo Maggi (PR) <u>Blairo Maggi</u>	1. Gim (PTB)
Eduardo Amorim (PSC) <u>Eduardo Amorim</u>	2. João Costa (PPL)
Fernando Collor (PTB)	3. VAGO

**PARECER Nº 895 DE 2013**  
**(Da Comissão de Assuntos Econômicos)**

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, 13 de agosto de 2013.

SEN. LINDBERGH FARIA S, Presidente

SEN. RODRIGO ROLLEM BERG, Relator

**Comissão de Assuntos Econômicos - CAE**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 402, de 2012**

**TERMINATIVO**

ASSINAM O PARECER, NA 47<sup>a</sup> REUNIÃO, DE 13/08/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)  
**PRESIDENTE:** *Lindbergh Farias*, SÉN. LINDBERGH FARIA  
**RELATOR:** *Rodrigo Rollemberg*, SÉN. RODRIGO ROLLEMBERG

<b>Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)</b>	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Pedro Taques (PDT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT)	3. Aníbal Diniz (PT)
Humberto Costa (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Cristovam Buarque (PDT)	6. Acir Gurgacz (PDT)
Rodrigo Rollemberg (PSB)	7. Antonio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PCdoB)	8. Inácio Arruda (PCdoB)
	9. Randolfe Rodrigues (PSOL)
<b>Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)</b>	
Eduardo Braga (PMDB)	1. Casildo Maldaner (PMDB)
Sérgio Souza (PMDB)	2. Ricardo Ferraço (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB)	3. VAGO
Roberto Requião (PMDB)	4. Eunício Oliveira (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Romero Jucá (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	7. Ana Amélia (PP)
Ivo Cassol (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Francisco Dornelles (PP)	9. Benedito de Lira (PP)
Kátia Abreu (PSD)	
<b>Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)</b>	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Flexa Ribeiro (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB)
Alvaro Dias (PSDB)	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Morais (DEM)
<b>Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)</b>	
Armando Monteiro (PTB)	1. Gim (PTB)
João Vicente Claudino (PTB)	2. Alfredo Nascimento (PR)
Blairo Maggi (PR)	3. Eduardo Amorim (PSC)
Antonio Carlos Rodrigues (PR)	4. Vicentinho Alves (PR)

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS**

**LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL – PLS 402/2012.**

TITULARES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	SIM	NAO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	SIM	NAO	AUTOR	ABSTENÇÃO
DELCIÓDO AMARAL (PT)	X				1. PEDRO TAQUES (PDT) 2. WALTER PINHEIRO (PT)		X		
EDUARDO SUPlicy (PT)	X				3. ANIBAL DINIZ (PT) 4. EDUARDO LOPES (PRB)				
JOSÉ PIMENTEL (PT)					5. JORGE VIANA (PT)				
HUMBERTO COSTA (PT)					6. ACRÍLIO GURGACZ (PDT)				
LINDBERGH FARIAS (PT)					7. ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)	X			
CRISTOVAM Buarque (PDT)	X				8. INÁCIO ARRUDA (PCDOB)				
RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)(RELATOR)	X				9. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL)				
VANESSA GRAZZIOTIN (PCDOB)									
<b>TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PV, PSD, PMDB, PP)</b>	<b>SIM</b>	<b>NAO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>ABSTENÇÃO</b>	<b>SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PV, PSD, PMDB, PP)</b>	<b>SIM</b>	<b>NAO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>ABSTENÇÃO</b>
EDUARDO BRAGA (PMDB)					1. CASILDO MALDANER (PMDB)				
SÉRGIO SOUZA (PMDB)					2. RICARDO FERRAZO (PMDB)				
VALDIR RAUPP (PMDB)					3. VAGO				
ROBERTO REQUÍÃO (PMDB)					4. EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)				
VITAL DO RÉGO (PMDB)					5. WALDEMIRO MOKA (PMDB)				
ROMERO JUCÁ (PMDB)					6. CLÉSIO ANDRADE (PMDB)				
LUÍZ HENRIQUE (PMDB)					7. ANA AMÉLIA (PP)(AUTOR)	X			
IVO CASSOL (PP)					8. CIRIO NOGUERA (PP)				
FRANCISCO DORNELLAS (PP)					9. BENEDITO DE LIRA (PP)				
KÁTIA ABREU (PSD)									
<b>TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	<b>SIM</b>	<b>NAO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>ABSTENÇÃO</b>	<b>SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	<b>SIM</b>	<b>NAO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>ABSTENÇÃO</b>
ALOYSIO NUNES FERREIRA (PSDB)	X				1. FLEXA RIBEIRO (PSDB)		X		
CYRO MIRANDA (PSDB)					2. AÉCIO NEVES (PSDB)				
ALVARO DIAS (PSDB)					3. PAULO BAUER (PSDB)				
JOSE AGripino (DEM)	X				4. LÚCIA VÂNIA (PSDB)				
JAYME CAMPOS (DEM)					5. WILDER MORAIS (DEM)				
<b>TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PRB, PSC, PR)</b>	<b>SIM</b>	<b>NAO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>ABSTENÇÃO</b>	<b>SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PRB, PSC, PR)</b>	<b>SIM</b>	<b>NAO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>ABSTENÇÃO</b>
ARMANDO MONTEIRO (PTB)	X				1. GIM (PTB)				
JOÃO VICENTE CLAUDINO (PTB)	X				2. ALFREDO NASCIMENTO (PR)				
BLAIRO MAGGI (PR)		X			3. EDUARDO AMORIM (PSC)				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)		X			4. VICENTINHO ALVES (PR)				

Quórum: TOTAL 15 AUTOR 1 PRESIDENTE 1 DEMAIS 13  
 Votação: TOTAL 13 SIM 0 NÃO 13 ABS 0

SALA DE REUNIÕES N° 19 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II, EM 13/08/2013

  
**Senador LINDBERGH FARIAS**  
 Presidente

OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUÓRUM (RISF, art. 132, § 8º)

OBS: O PRESIDENTE TERÁ APENAS VOTO DE DESEMPATE NAS VOTAÇÕES OSTENSIVAS, CONTANDO-SE, POREM, A SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUÓRUM (RISF, art. 51)

## **LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA**

### **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

### **LEI N° 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990.**

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

Art. 50. A garantia contratual é complementar à legal e será conferida mediante termo escrito.

### **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.

Art. 5º São inerentes à concessão: (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)

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.

OF. 203/2013/CAE

Brasília, 13 de agosto de 2013.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador RENAN CALHEIROS  
Presidente do Senado Federal

Senhor Presidente,

Nos termos do § 2º do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão rejeitou, em reunião realizada nesta data, o Projeto de Lei do Senado nº 402 de 2012, 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”.

Atenciosamente,

  
Senador LINDBERGH FARIAS  
Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos

Publicado no DSF de 20/8/2013.