

Supremo Tribunal Federal reconhece a constitucionalidade da Lei Ferrari no julgamento da ADPF nº 1.106

29.04.2026 9 minutos de leitura

Autores

André Macedo de Oliveira

Tatiana Dratovsky Sister

Bruno Ganz Granito

Sarah Roriz de Freitas
Pimenta

O Plenário do Supremo Tribunal Federal finalizou, em 23/04/2026, o julgamento da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 1.106/DF ("ADPF 1.106"), cujo resultado tende a produzir efeitos relevantes para o setor automotivo e para a ordem econômica como um todo. Em primeiro lugar, a decisão unânime do STF pela constitucionalidade da Lei nº 6.729/1979 ("Lei Ferrari") preserva a segurança jurídica dos contratos de concessão comercial celebrados ao longo de mais de 45 anos de vigência da lei, afastando a incerteza que pairava sobre o regime jurídico aplicável ao setor.

Áreas relacionadas

Contratos Comerciais e Franquias

Ademais, o julgamento reforça a legitimidade da regulação setorial promovida pela Lei Ferrari como instrumento legítimo de disciplina das relações entre montadoras e concessionárias, reconhecendo o papel do legislador ordinário na conformação do mercado automobilístico brasileiro.

Assuntos

Contratos Comerciais e Franquias

Outro aspecto de destaque é a confirmação, pelo Plenário do STF, de que a existência de uma disciplina legal específica para o setor automotivo não cria qualquer forma de imunidade antitruste e não afasta a atuação do CADE ou do Poder Judiciário diante de eventuais abusos concretos. Nesse sentido, a decisão sinaliza que a Lei Ferrari e o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência coexistem de forma harmônica, cabendo aos órgãos competentes a análise, caso a caso, de práticas que venham a produzir efeitos anticoncorrenciais ou anticonsumeristas.

Confira, a seguir, os principais pontos questionados na ADPF e os detalhes que marcaram o julgamento.

1. Panorama Geral da ADPF 1.106

No dia 13 de dezembro de 2023, a Procuradoria-Geral da República (PGR) ajuizou a ADPF 1.106, distribuída ao ministro Edson Fachin, na qual se questiona a constitucionalidade de diversos dispositivos da Lei Ferrari que regula a concessão comercial entre montadoras e concessionárias de veículos automotores terrestres. O foco central da demanda está nas implicações desses dispositivos sobre a livre iniciativa, a liberdade de contratar, a repressão ao abuso do poder econômico e a atuação de autoridades antitruste, especialmente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

A PGR sustentou que a Lei Ferrari, especialmente após ser alterada pela Lei nº 8.132/1990, impõe uma série de restrições verticais nas relações contratuais que teriam potencial anticompetitivo.

Entre os dispositivos impugnados ao longo da arguição estão normas que tratam da exclusividade comercial (art. 3º, §1º, “b”), restrições territoriais e cláusulas de raio (art. 5º, I e II, e §§2º e 3º), quotas mínimas de vendas e fidelização na compra de peças (arts. 7º a 9º), manutenção de estoques (art. 10), vedação à revenda entre concessionárias (art. 12), uniformização de preços (art. 13, § 2º), proibição de venda direta ao cliente pelas montadoras (art. 15), convenções de marca e categoria (arts. 17 a 19), regras sobre duração contratual (art. 21) pagamentos após a extinção do contrato (art. 27), além da previsão de nulidade de cláusulas contratuais contrárias à lei (art. 30).

A Procuradoria fundamentou seu posicionamento, à época, na nota técnica elaborada pelo Departamento de Estudos Econômicos do CADE (Nota Técnica nº 28/2022), segundo a qual tais restrições poderiam limitar a concorrência intramarca e prejudicar o consumidor, afastando os preços do padrão esperado em um mercado competitivo. Sustentou-se, ainda, que “[a]o autorizar condutas contrárias à livre-iniciativa e à livre concorrência, a Lei Ferrari afronta o art. 173, § 4º, criando uma série de isenções que autorizam a prática de atos comerciais que, a depender do caso, podem se revelar deletérias à Ordem Econômica, subtraindo indevidamente do SBDC o setor automotivo da fiscalização e atuação do CADE.”¹

Outro ponto debatido na inicial seriam as mazelas ao princípio da defesa do consumidor, já que “as concessionárias, ao gozarem do direito à exclusividade operacional geográfica, o que supostamente teria o objetivo de proteger o mercado dos revendedores, garantindo-lhes tempo suficiente para recuperação dos investimentos realizados para o início de suas atividades (art. 5º, I e II, da Lei 6.729/1979), embora possa – de fato – favorecer a atividade comercial de concessionárias autorizadas, cria incentivos econômicos contrários ao interesse do consumidor, ao garantir área de revenda exclusiva, gerando uma espécie de imunidade à concorrência, fator que costuma conduzir à inevitável elevação de preços.”²

A PGR, à época, concluiu que a legislação impugnada não encontraria respaldo nos princípios constitucionais que regem a ordem econômica e pleiteou que não fosse recepcionada pela Constituição de 1988.

Em contraponto, no curso da ADPF 1.106, o Senado Federal, a Câmara dos Deputados e a Advocacia-Geral da União manifestaram-se pela improcedência da ação, posicionamento igualmente adotado pela FENABRAVE e a ANFAVEA, entidades representativas do setor automotivo do Brasil, que ingressaram no feito na qualidade de *amicus curiae*.

A AGU, em sua oportunidade de se manifestar também pugnou pela improcedência da ação, defendendo que a Lei Ferrari representa um mecanismo legislativo legítimo, editado com base em políticas públicas que visam conferir segurança jurídica e equilíbrio nas relações comerciais entre montadoras e concessionárias. A instituição afirma que o objetivo da norma é proteger a concessionária, considerada o elo economicamente mais frágil da cadeia de distribuição, contra eventuais abusos das montadoras. Ademais, destacou que a lei não retira a competência do CADE, tampouco cria qualquer forma de blindagem antitruste. Na realidade, para a AGU, a fiscalização e repressão a práticas abusivas continuam plenamente viáveis dentro do arcabouço legal vigente.

2. O julgamento da ADPF

O julgamento teve início na sessão de 05/03/2026, quando o Ministro relator Edson Fachin apresentou o relatório e foram realizadas sustentações orais pela Associação dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE) e Conselho Nacional de Retífica de Motores (CONAREM).

Todas as sustentações reforçaram novamente o posicionamento já apresentado pelas entidades na qualidade de *amicus curiae* em petições expostas nos autos da arguição e pugnaram novamente pela improcedência da ação.

Retomado o julgamento no final da sessão plenária do dia 23/04/2026, o Ministro Edson Fachin votou pela constitucionalidade da Lei Ferrari e pela improcedência dos pedidos formulados pela Procuradoria-Geral da República. O relator sustentou que a Lei Ferrari regula um segmento de mercado dotado de especificidades próprias, vigente há mais de 45 anos e inserido em uma estrutura econômica historicamente marcada por assimetrias entre montadoras (concedentes) e concessionárias (distribuidoras). Nesse sentido, invocou a lição do Professor Miguel Reale, que, ao tratar das estruturas normativas da Lei Ferrari, destacou que a legislação foi concebida em razão da plena consciência de que havia uma estrutura oligopolística perante a qual os distribuidores se colocavam em visível desvantagem, sem condições de obter, per si, o reconhecimento de normas contratuais reconhecedoras de seu status autônomo-empresarial.

Outro ponto de destaque no voto do relator foi a afirmação da legitimidade do legislador para disciplinar técnica e politicamente o setor. Segundo o Ministro Fachin, *"ainda que se possa cogitar de eventuais desenhos regulatórios que melhor possam disciplinar o setor, não tenho que daí derive inconstitucionalidade"*.

O relator ressaltou a necessidade de autocontenção do Poder Judiciário na análise de leis que instituem escolhas regulatórias legítimas, invocando o precedente firmado na ADI 4.849, segundo o qual *"o Poder Judiciário deve atuar de forma autocontida na análise de leis que instituem restrições de forma técnica e fundamentada, não podendo almejar a substituição de opções legislativas e administrativas legítimas"*.

Além disso, mencionou o entendimento fixado na ADI 2.879, no sentido de que: *"a livre iniciativa não é princípio absoluto, concorrendo com outros direitos fundamentais, e o exercício da finalidade econômica tem por objetivo a garantia da existência digna dos cidadãos, conforme ditames da justiça social e observância da defesa do consumidor"*.

Fachin também advertiu sobre a enorme insegurança jurídica que poderia decorrer de eventual declaração de inconstitucionalidade da Lei Ferrari, especialmente diante da longa estabilidade do regime legal e dos inúmeros contratos celebrados sob sua vigência ao longo de mais de quatro décadas. Nesse contexto, destacou o parecer final da PGR, que opinou pela improcedência da ação e sustentou que há que se preservar os contratos entabulados, e que mesmo as disposições relativas a vedações previstas na lei não configuram inconstitucionalidade patente.

Sob a ótica concorrencial, o Ministro Fachin foi categórico ao afirmar que a

Lei Ferrari não institui qualquer espécie de imunidade antitruste à indústria automobilística. Em suas palavras, *"ao contrário do quanto exposto na inicial, a Lei 6.729 não prevê uma imunidade antitruste à indústria automobilística; não há nela qualquer disposição que leve ao afastamento da aplicação ou da fiscalização das normas protetoras da concorrência"*.

O voto observou que o CADE tem historicamente realizado análises no setor, o que evidencia que a lei não afasta seu poder de fiscalização, mencionando inclusive nota técnica da autarquia que foi base para propositura da ADPF. Nesse sentido, ressaltou que, ainda que a lei direcione ou obrigue a adoção de determinadas cláusulas, isso não exclui a incidência normativa de outros ordenamentos, tampouco do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

A Lei Ferrari também não autoriza pactuações que, na prática, sejam anticoncorrenciais ou anticonsumeristas, cabendo ao Poder Judiciário, nesses casos, a análise dos efeitos práticos de cada cláusula e a avaliação de eventual impacto na concorrência e na defesa do consumidor.

Sob a ótica consumerista, o relator destacou que os efeitos das cláusulas de limitação e exclusividade territorial não afetam o consumidor, que, por sua vez, tem livre escolha de onde quer adquirir o veículo, não ficando vinculado a um concessionário específico.

Em síntese, o Ministro concluiu que a Lei Ferrari visa equilibrar as relações entre concedentes e concessionárias, mitigar assimetrias econômicas e permitir assistência técnica adequada, capilaridade e uniformidade na conformação do mercado automobilístico. Sendo assim, o modelo instituído pela Lei Ferrari se encontra dentro da moldura constitucional da ordem econômica, sem que haja ofensa ao núcleo essencial das liberdades econômicas. Votou, portanto, no sentido de reconhecer a constitucionalidade da Lei Ferrari e julgar improcedentes os pedidos formulados na ADPF 1.106.

Os demais Ministros acompanharam integralmente o entendimento do Ministro Fachin. O Ministro Flávio Dino destacou a necessidade de compreender corretamente o conceito de livre iniciativa em sua acepção constitucional e advertiu que a desregulamentação de mercados também pode gerar riscos e irregularidades. Nas palavras do Ministro Dino, *"o prestígio primacial é para a livre iniciativa (...) mas nada disso nega a existência do Estado e suas leis (...) não há nenhum tipo de aniquilação do núcleo fundamental desses conceitos que fundam a ordem constitucional"*.

Por sua vez, o Ministro Cristiano Zanin observou que a Lei Ferrari encontra amparo no art. 174³ da Constituição Federal, que prevê o Estado como agente normativo e regulador da atividade econômica. O Ministro Zanin ressaltou que o reconhecimento de que a lei foi recepcionada pela Constituição não afasta eventuais análises judiciais ou concorrenciais que possa haver em relação ao abuso de poder econômico, inclusive de disposições específicas da lei que possam gerar discussão.

O Ministro Nunes Marques destacou que existem diversas leis que regulam atividades econômicas no Brasil e que a Lei Ferrari constitui via legítima de regulamentação do setor automotivo.

Na mesma linha, o Ministro Alexandre de Moraes afirmou que a modelagem da Lei Ferrari não desrespeita a livre iniciativa ou outros preceitos constitucionais. No tocante à questão antitruste, Moraes sustentou que, ao

possibilitar acordos de território e outras disposições, a lei não limita a atuação do CADE, que pode julgar eventual abuso sem se restringir pela lei. O Ministro ainda reforçou o posicionamento final da PGR pela improcedência da ação, destacando que "*previsões de restrições verticais, acordo de exclusividade são opções que o legislador fez dentro das opções razoáveis, proporcionais, possíveis para regulação da relação entre montadoras e distribuidoras*".

O Ministro Luiz Fux, por seu turno, ressaltou que a "*Constituição Federal consagra a livre iniciativa e a intervenção mínima do Estado, mas também não preconiza um libertarismo econômico*". Segundo o Ministro Fux, a lei busca prevenir o abuso de direito e trazer equilíbrio contratual sem suprimir a autonomia das partes, e não impede que o CADE e o próprio Poder Judiciário realizem as avaliações que lhes competem.

¹ *Página 33 da Petição Inicial da ADPF 1.106*

² *Página 46 da Petição Inicial da ADPF 1.106*

³ *Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.*

Profissionais que aliam visão jurídica e visão de mercado



André Macedo de Oliveira



Tatiana Dratovsky Sister

Bruno Ganz Granito



Sarah Roriz de Freitas Pimenta