

Lei Ferrari e o futuro da regulamentação do mercado automobilístico

Edição #83 18.06.2024 3 minutos de leitura

Autores

André Macedo de Oliveira

Tatiana Dratovsky Sister

Lívia Caldas Brito

Assuntos

Tribunais Superiores Contratos

Comerciais e Franquias Solução

de Conflitos BMA Review

Ao final do ano judiciário de 2023, a PGR ajuizou a ADPF nº 1.106, distribuída à relatoria do ministro Edson Fachin, com o objetivo de questionar a conformidade constitucional de diversos dispositivos da Lei nº 6.729/1979, conforme alterada pela Lei nº 8.132/1990, a chamada **Lei Ferrari**.

A petição inicial da ADPF destaca que a regulamentação contida na Lei Ferrari tinha como objetivo principal proteger os revendedores, concessionários, em face do alegado poder econômico detido pelas montadoras naquele momento vivido pelo país.

COMPATIBILIDADE CONSTITUCIONAL

Segundo a PGR, a Lei Ferrari e todo o seu desenho foram concebidos em um momento de forte dirigismo estatal, que não seria mais compatível com redemocratização do país e os valores acolhidos e positivados pela Constituição de 1988, como o livre mercado.

Com base nesse contexto e na ordem econômica constitucional em vigor, notadamente quanto aos preceitos da livre-iniciativa (arts. 173, §4º; 1º, IV; e art. 170), da liberdade de contratar (art. 5º, II), da livre concorrência (art. 170, IV), da defesa do consumidor (art. 5º, XXXII; e art. 170, V) e do comando de repressão ao abuso do poder econômico (art. 173, §4º), é que a ADPF contesta a compatibilidade constitucional de diversos dispositivos da Lei Ferrari.

Em resumo, a ADPF defende a não recepção, pela Constituição Federal, das seguintes disposições da lei:

1. a vedação da comercialização de veículos fabricados ou produzidos por outro produtor (art. 3º, §1º, “b”);
2. a restrição territorial de comercialização pelas concessionárias e a “cláusula de raio” determinando a distância mínima entre os estabelecimentos comerciais;
3. o sistema de cotas de comercialização e estoque de veículos automotores (art. 7º);
4. a fixação de “índice de fidelidade” para aquisição de percentual mínimo dos componentes dos veículos diretamente da montadora (art. 8º), além da exigência de cotas de veículos (art. 9º) e da obrigatoriedade de manutenção de estoque pelas concessionárias (art. 10);
5. a vedação de comercialização pelas concessionárias para fins de revenda (art. 12) e pelas montadoras diretamente para os adquirentes finais (art. 15);
6. a prerrogativa das montadoras de cobrar uniformidade dos preços e de

condições de venda pelos concessionários (art. 13);

7. a possibilidade de convenções coletivas entre montadoras e/ou entre concessionárias para o regramento suplementar das disposições normativas da Lei Ferrari (arts. 17 a 19);
8. o estabelecimento de prazos mínimos para duração dos contratos de concessão (art. 21 e 27); e
9. a nulidade de cláusulas contratuais contrárias à Lei Ferrari (art. 30).

IMPACTO NO MERCADO

Diante das disposições da Lei contestadas, é possível compreender, desde logo, que a manifestação do STF a respeito do tema pode vir a impactar de maneira significativa o mercado e a regulamentação hoje vigente das relações entre montadoras e concessionárias, que têm funcionado de acordo com tais disposições desde a década de 1980.

O tema é sensível e envolve um segmento relevante para a economia brasileira. Será de grande interesse ao debate jurídico e essencialmente oportuno ouvir as ponderações a serem feitas pelas entidades e associações relacionadas ao mercado automobilístico, preferencialmente com visibilidade em espectro ampliado para as especificidades inerentes a veículos comerciais pesados e leves, automóveis, tratores e motocicletas, antes que a causa esteja efetivamente madura para julgamento pelo STF.

>>> Este conteúdo faz parte da BMA Review #83. [Clique aqui e leia outros artigos.](#)

Profissionais que aliam visão jurídica e visão de mercado



André Macedo de Oliveira



Tatiana Dratovsky Sister



Livia Caldas Brito