



FRENTE PARLAMENTAR MISTA EM DEFESA DA
**DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS
AUTOMOTORES E DA MOBILIDADE**

O SETOR DA
DISTRIBUIÇÃO DE
VEÍCULOS A SERVIÇO
DA MOBILIDADE

HERCULANO PASSOS • PSD – SP

2015



FRENTE PARLAMENTAR MISTA EM DEFESA DA
**DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS
AUTOMOTORES E DA MOBILIDADE**

O SETOR DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS A SERVIÇO DA MOBILIDADE

HERCULANO PASSOS • PSD – SP

2015

Sumário

| | |
|---|----|
| • Introdução | 7 |
| • Mobilidade e os modais de transporte | 10 |
| • Os segmentos automotivos e sua contribuição ao Brasil | 13 |
| Questões de Segurança | 22 |
| • Gerando riquezas sobre rodas | 25 |
| • Legislação em defesa do Consumidor – Lei 6729/79 | 27 |
| • Outras Leis e Normas do Setor | 35 |
| • Conclusão | 36 |
| • Referências Bibliográficas | 38 |



Introdução

O Setor da Distribuição de Veículos a Serviço da Mobilidade

Por Herculano Passos – Deputado PSD - SP

A alta relevância do Setor da Distribuição de Veículos Automotores e sua influência benéfica à Mobilidade, vem, há muito, chamando a atenção dos parlamentares, tanto da Câmara Federal como do Senado da República. Como resultado, mais de 250 parlamentares assinaram documento em favor da criação da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Setor da Distribuição de Veículos e da Mobilidade, cujo lançamento ocorreu no dia 30 de setembro de 2015, no Congresso Nacional, e, para a qual, tive a honra de ser convidado a presidir.

Deputados Federais e Senadores da República perceberam e se sensibilizaram quanto à magnitude e importância dos investimentos realizados por 7,6 mil concessionários de veículos, presentes em mais de 1.100 municípios brasileiros, que compõem um setor que responde por 5,2% do PIB – Produto Interno Bruto, pelo faturamento de R\$287,9 bilhões (2014) e pela geração direta de cerca de 380 mil empregos, além de ser um importante arrecadador de impostos.

E, ao obter dados e informações que constam nesta Cartilha, notamos que, ao contrário do que alguns imaginam, o setor de veículos contribui, e muito, para a mobilidade, facilitando o acesso de deslocamento de cargas e pessoas em todo o País.

Entre os dados apurados, fica claro que por meio da geração de riquezas, empregos e da oferta cada vez mais democrática de veículos a diversas camadas da sociedade, o Setor da Distribuição de Veículos participa, sob variadas formas e meios, do transporte e deslocamento de milhares de pessoas e volumes de cargas no Brasil, seja por meio de rodovias, do acesso aos portos e aeroportos ou mesmo nos grandes centros e áreas rurais.

O próprio Ministério dos Transportes reconhece que o modal de transporte mais importante e representativo para a economia nacional é o terrestre, que acontece por meio dos caminhões, que são responsáveis por transportar cargas diversas entre pontos de todo o Brasil, assim como para os portos e aeroportos, atingindo, inclusive, o campo, onde nenhum outro meio atinge.

Também os ônibus, utilizados para viagens ou pelo transporte público, são advindos desse setor, e não podemos deixar de mencionar o crescimento da utilização das motocicletas, seja para transportar pessoas nos grandes centros e áreas rurais, sendo altamente utilizadas no campo, como para atender ao transporte rápido de itens essenciais à população, como malotes

e encomendas, e até mesmo, atualmente, utilizadas pelo serviço público como a própria polícia, para fazer patrulhas e atender a população em curto espaço de tempo.

Já os carros de passeio são, notadamente, não apenas uma representação da melhora de qualidade de vida dos contribuintes, como lhes servem como alternativa ao transporte, individual ou compartilhado, em detrimento de um transporte público ainda ineficiente e ineficaz em grande parte do País.

Os parlamentares que apoiaram a criação da Frente Parlamentar também reconheceram que o Setor da Distribuição de Veículos, pela arrecadação de impostos advinda dessa atividade, auxiliam a ação dos governos, que obtém recursos que podem e devem ser investidos na melhoria contínua das vias públicas, das estradas e dos meios de transporte público, como ônibus, trens e metrô. Vale ressaltar aqui que, conforme levantamentos realizados por entidades correlatas ao Setor, em épocas de IPI reduzido para carros, a arrecadação do governo, com PIS, COFINS e ICMS apresentou R\$8,2 bilhões de superávit, o que comprova que estimular o Setor da Distribuição de Veículos amplia a capacidade da máquina governamental.

No material pesquisado sobre o assunto, descobrimos, ainda, que a participação dos tributos sobre automóveis, por exemplo, é de 30,4% no Brasil, enquanto, na Argentina, é de 21%, no México e Itália cerca de 18%, caindo para 9,9% no Japão e chegando a apenas 7,5% nos Estados Unidos. Com isso, notamos, claramente, que a alta incidência da carga tributária sobre automóveis permite ao governo brasileiro realizar investimentos de grandes proporções.

Se considerarmos apenas o automóvel Flex 1.0 e 2.0, teremos uma média de preço público de R\$40 mil e R\$60 mil, respectivamente, dos quais, os impostos incidentes para cada um chegam a R\$11.680,00 e R\$17.520,00. Se imaginarmos uma comercialização de cerca de 2,3 milhões de automóveis este ano, é possível ter uma noção do quanto o Setor contribui para os cofres públicos.

Além do automóvel, um dos meios de transporte mais populares do Brasil é a motocicleta, também um veículo automotor. Alternativa de transporte rápido, barato e eficiente, a motocicleta vem ganhando espaço na preferência do consumidor, em detrimento aos problemas de mobilidade resultantes da falta de políticas públicas de investimento em infraestrutura também nos grandes centros.

No entanto, em função da baixa atividade econômica do Brasil este ano, tomamos conhecimento de que o Setor da Distribuição de Veículos vem amargando fortes prejuízos, e reduzindo, em mais de 23% os volumes de suas vendas, o que impacta, diretamente, também na arrecadação de impostos.

Mais do que isso, a crise vem comprometendo os negócios das redes de distribuição e, apenas entre janeiro a outubro de 2015, mais de 835 concessionárias deixaram de operar, gerando desemprego a mais de 26.700 pessoas. E as estimativas futuras de entidades como a Fenabreve- Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores são ainda mais

alarmantes, apontando para o fechamento de 1.200 empresas, com mais de 56.000 demissões diretas, se nada for feito para preservar e estimular este setor.

Por estas e outras razões que serão esclarecidas neste material, aceitei a indicação e o compromisso de presidir a Frente Parlamentar, denominada FREMOB, que estará atuando, fortemente, no acompanhamento da tramitação de propostas relativas ao Setor da Distribuição de Veículos e da Mobilidade, buscando, sempre, a aprovação daquelas que, efetivamente, trouxerem benefícios para ambos os segmentos e, por conseguinte, à população brasileira.

Os parlamentares que apoiaram a criação da Frente Parlamentar reconhecem que a retração dos negócios da distribuição automotiva deverá ser uma preocupação constante da FREMOB, pois impactará, negativamente, em toda a sociedade, provocando o fechamento de empresas, a extinção de milhares de empregos e, também, a redução da arrecadação de impostos. Da mesma forma, ao subtrair os veículos, a mobilidade será fortemente afetada.

Também o equilíbrio nas relações que permeiam o Setor da Distribuição, a Indústria Automotiva e o Consumidor, garantido pela Lei 6729/79, atual Lei 8132/90, merecerá, permanentemente, a atenção desta Frente Parlamentar.

Por esta razão, estaremos atuando para que programas como o da Renovação da Frota para caminhões e automóveis e outros que estão pendentes de aprovação e implantação, ganhem força no Congresso Nacional, e possam fortalecer o Setor da Distribuição de Veículos e, com ele, favorecer a mobilidade no país, reduzindo os gastos públicos com acidentes e garantindo maior segurança a todos os que trafegam pelas estradas e vias públicas do País.

Diretoria da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Setor da Distribuição de Veículos e da Mobilidade – FREMOB

Presidente

Deputado Herculano Passos (PSD – SP)

Vice-Presidente

Senador Paulo Bauer (PSDB – SC)

Vice-Presidente

Senadora Ana Amélia Lemos (PP – RS)

Vice-Presidente

Deputado Raul Jungmann (PPS – PE)

Vice-Presidente

Deputado Carlos Gaguim (PMDB – TO)

Mobilidade e os modais de transporte

Para que se possa avaliar os benefícios que o Setor da Distribuição de Veículos traz à economia do País e à Mobilidade, devemos iniciar pela análise da realidade nacional em relação aos modais de transporte e ao sentido puro da palavra MOBILIDADE.

Se procurarmos no dicionário, a palavra MOBILIDADE significa “qualidade daquilo que se move, do que se consegue movimentar. Locomobilidade; capacidade de se mudar, de ir a outro lugar com rapidez; mobilidade de pessoas”.

Diante desse conceito, e incluindo-se aqui a mobilidade de cargas, além de pessoas, devemos avaliar quais são, hoje, os modais de transporte utilizados no país e seu principal destino em cada caso.

Aéreo

É o transporte adequado para mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes ou com urgência na entrega. O transporte aéreo possui algumas vantagens sobre os demais modais, pois é mais rápido e seguro e são menores os custos com seguro, estocagem e embalagem, além de ser mais viável para remessa de amostras, brindes, bagagem desacompanhada, partes e peças de reposição, mercadoria perecível, animais, etc. Vantagens: É o transporte mais rápido; Não necessita embalagem mais reforçada (manuseio mais cuidadoso). Desvantagens: Menor capacidade de carga; Valor do frete mais elevado em relação aos outros modais.

Ferroviário

Transporte ferroviário é o realizado sobre linhas férreas para transportar pessoas e mercadorias. As mercadorias transportadas neste modal são de baixo valor agregado e em grandes quantidades como: minério, produtos agrícolas, fertilizantes, carvão, derivados de petróleo, etc.

A malha ferroviária brasileira possui, aproximadamente, 29.000 km e os processos de privatização do sistema foram iniciados em 1996, mas as empresas que adquiriram

as concessões de operação desta malha assumiram grandes problemas estruturais. Destaca-se que grande parte da malha ferroviária do Brasil está concentrada nas regiões sul e sudeste com predominância para o transporte de cargas. Segundo dados da ANTT-Agência Nacional de Transportes Terrestres, existem, hoje, em circulação, 3.340 locomotivas e 103.141 vagões e estão previstos R\$91 bilhões de investimentos nos próximos 25 anos (2014-2038). Ainda segundo a Agência, o sistema ferroviário nacional é o maior da América Latina em termos de carga transportada.

Vantagens: adequado para longas distâncias e grandes quantidades; menor custo de seguro; menor custo de frete e manutenção; maior segurança; pouco poluente. Desvantagens: diferença na largura de bitolas; menor flexibilidade no trajeto, com baixa integração entre estados; necessidade maior de transporte, alto custo de implantação, transporte lento devido às operações de carga e descarga, baixa flexibilidade, com pequena extensão da malha.

Marítimo

O transporte marítimo é o modal mais utilizado no comércio internacional ou longo curso. Inclui tanto os navios que realizam tráfego regular, pertencentes a Conferências de Frete, Acordos Bilaterais e os outsiders, como aqueles de rota irregular, os “tramps”. O transporte marítimo responde por quase 75% do comércio internacional do Brasil. Vantagens: Maior capacidade de carga. Desvantagem: Necessidade de transbordo nos portos.

Hidroviário

Hidrovia é uma rota pré-determinada para o tráfego aquático. O transporte hidroviário no Brasil é dividido nas modalidades fluvial e marítima. O transporte fluvial é o mais econômico e limpo, no entanto, é o menos utilizado no Brasil.

Segundo o Ministério dos Transportes, o Brasil possui uma rede hidroviária, economicamente navegada, de, aproximadamente, 22.037 km. A participação do modal aquaviário, considerando hidrovias e cabotagem, é de 13% do total, sendo que as

hidrovias respondem por 5%, e 52% do potencial navegável do País é utilizado para o transporte de cargas ou passageiros. Os dados mais recentes mostram que 80 % das hidrovias estão na região amazônica, especificamente no complexo Solimões-Amazonas e, conforme balanço da Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Brasil movimentou, via navegação nos rios internos, 38 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2014.

Rodoviário

Sem dúvida o mais expressivo modal de transporte do Brasil, o rodoviário é viabilizado pelo setor automotivo, sendo utilizado para o transporte de mercadorias e pessoas por veículos automotores (ônibus, caminhões, veículos de passeio, etc.). É adequado para mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semi-acabados.

O modal rodoviário é o que possui a maior representatividade entre todos os existentes no País. Adequado para curtas, médias e longas distâncias, com alta capacidade de carga, baixo custo inicial de implantação, integra todos os estados brasileiros e apresenta maior flexibilidade, com grande extensão da malha.

Vale ressaltar que o caminhão também atende ao campo, no transporte de grãos, e se integra a outros modais, completando toda a logística.

De acordo com o Departamento Nacional de Transportes Terrestres (DNIT), vinculado ao Ministério dos Transportes, existem 119.936 quilômetros de rodovias federais no país, com 1,7 milhões de quilômetros de estradas, sendo 12,9% pavimentadas, 79,5% não-pavimentadas e 7,5% planejadas.

Além das federais, existem, hoje, 255.040 quilômetros de rodovias estaduais (14,8%), 1.339,26 quilômetros de rodovias municipais (78,11%) e 13.830 quilômetros de rodovias pavimentadas, em obras, no Brasil. Entre as rodovias duplicadas, o País conta com 9.522 quilômetros e mais 192.569 quilômetros de rodovias simples.

Também nas cidades e grandes centros, o transporte terrestre é o mais utilizado, tanto para pessoas como para cargas, atendendo, assim, a todo o País de forma democrática e de fácil acesso.

Os segmentos automotivos e sua contribuição ao Brasil

Até o final de 2014, a frota total de veículos no Brasil era de 83.9 milhões, entre automóveis e comerciais leves, caminhões, ônibus, motocicletas e implementos rodoviários, sem considerar aqui os tratores e máquinas agrícolas (não emplacados pelo Denatran). Cada segmento automotivo tem, sem dúvida, grande representatividade para o desenvolvimento do País e para o incremento da mobilidade, como veremos a seguir.

Automóveis e Comerciais Leves

Com uma frota circulante de 56.9 milhões de unidades, a evolução dos segmentos de automóveis e comerciais leves tem sido expressiva no país, com exceção dos últimos anos, em que a crise econômica tem comprometido volumes e a sobrevivência de empresas e empregos.

Os veículos comerciais são utilizados para trabalho e o transporte de pequenas cargas, tanto nas cidades, grandes centros ou para o transporte interestadual ou municipal e, portanto, sua comercialização varia conforme o crescimento econômico do País.

Já os carros de passeio representam o degrau para a qualidade de vida do cidadão e para atender aqueles cujo transporte público não satisfaz.

Até 2013, com a melhora da situação econômica dos brasileiros, que passaram a ter acesso mais fácil ao crédito e contavam com maior estabilidade financeira, a relação carro por habitante passou de 7 para um, para 4 para um e, em alguns municípios, até 3 para um, chegando a um patamar bem próximo de mercados mais desenvolvidos como os Estados Unidos, em que essa relação é de 2 para um e onde as vendas anuais chegam a 17 milhões de unidades e sem qualquer prejuízo ao trânsito nas cidades.

Desde o ano de 2014, no entanto, e mais acirradamente em 2015, os volumes comercializados de automóveis e comerciais leves vêm caindo vertiginosamente no Brasil, registrando queda superior a 23% no acumulado de janeiro a novembro, em função da retração da economia, da redução do crédito disponível para financiamentos e da crise de



confiança por parte de investidores e consumidores, deflagrando uma das piores crises já vivenciadas pelos segmentos em sua história. Esse quadro tem provocado o fechamento de concessionárias e lojas independentes, comprometendo os níveis de investimentos, arrecadação de impostos e geração de empregos tanto no comércio como na indústria de veículos em todo o território nacional.

Na verdade, essa crise do setor abala todo o Brasil, incluindo o governo. Isso porque os carros colaboram com o PIB e geração de empregos e riquezas e, quando estimulados, podem gerar ainda mais arrecadação de impostos, ao contrário do que se pode imaginar. Apenas como referência, nos períodos em que o Governo Federal reduziu o IPI para esses veículos, como entre 2012 e 2013, houve superávit de R\$8,2 bilhões em arrecadação de PIS, COFINS e ICMS, de acordo com estudos realizados pelo IPEA, Anfavea, Fenabrave e Sindipeças.

A contribuição do Setor para os cofres públicos é inegável. Para se ter uma ideia, a participação dos tributos sobre automóveis, por exemplo, é de 30,4% no Brasil, enquanto, na Argentina, é de 21%, no México e Itália cerca de 18%, caindo para 9,9% no Japão e chegando a apenas 7,5% nos Estados Unidos. Com isso, notamos, claramente, que a alta incidência da carga tributária sobre automóveis permite ao governo brasileiro realizar investimentos de grandes proporções.

Se considerarmos apenas o automóvel Flex 1.0 e 2.0, teremos uma média de preço público de R\$40 mil e R\$60 mil, respectivamente, dos quais, os impostos incidentes para cada um chegam a R\$11.680,00 e R\$17.520,00. Se imaginarmos uma comercialização de cerca de 2,3 milhões de automóveis este ano, é possível ter uma noção do quanto o setor contribui para os cofres públicos.

Nas questões relacionadas à Mobilidade Urbana, o Setor da Distribuição de Veículos, ao lado da indústria, tem atuado fortemente em campanhas em prol da redução de acidentes e da melhoria contínua das condições do trânsito nos grandes centros, apoiando campanhas educativas do Governo, como o PARADA, do Ministério das Cidades, e outras promovidas pelas próprias entidades do setor em busca de uma convivência salutar entre todos os meios de locomoção, incluindo bicicletas, ônibus, caminhões e motocicletas.

Aliás, vale ressaltar que, esses segmentos automotivos, que foram e devem continuar sendo estimulados pelos sucessivos governos em função de sua importância econômica, não podem e nem devem ser, agora, encarados como vilões da mobilidade.

Ao contrário. O trânsito compartilhado é um dos focos de defesa do setor. Porém, é preciso que se analisem as reais condições do transporte público e das vias públicas antes de se execrar o automóvel como carrasco da mobilidade. A disseminação de protestos e manifestações do ano de 2013, por exemplo, representa o descontentamento da sociedade

com o transporte público, não apenas em relação a seu custo, mas, fundamentalmente, em relação à qualidade dos serviços prestados.

Vale ressaltar que o transporte público, no Brasil, é estruturado na utilização de ônibus, metrô e trens e, de acordo com a Constituição Federal, o serviço deve ser administrado e mantido pelos municípios, mas os investimentos também devem ser realizados pelos estados e Governo Federal.

Assim, questões relacionadas à mobilidade urbana, por exemplo, passam pelos investimentos realizados para a infraestrutura dos transportes públicos e vias pelas quais devem transitar carros, ônibus, caminhões, motocicletas e bicicletas, democraticamente.

Além disso, é preciso que se considere que o transporte público não deve estar isolado da lógica urbana. Cidades maiores e com mais e com uma quantidade maior de zonas segregadas necessitam de transporte público mais amplo e massificado para evitar o estrangulamento que se vê atualmente, com ônibus lotados e linhas insuficientes.

Assim, com a arrecadação advinda da comercialização de automóveis e comerciais leves, os governos poderiam realizar investimentos para solucionar a lógica urbana. Mais do que melhorar os serviços, é preciso democratizar os espaços das cidades, ampliando a mobilidade e descentralizando os investimentos em infraestrutura que, atualmente, estão concentrados nos espaços nobres e centrais das grandes metrópoles quando, a maioria da população, que mais precisa desses serviços, mora em regiões mais afastadas. Culpa dos carros? Claro que não. Como diz o dito popular, é como culpar a xícara pelo café derramado!

A proposta de eliminar os carros das ruas nos parece equivocada, afinal. O que se deve fazer é melhorar o transporte público, em que também se envolvem os ônibus – veículos automotores- para que os proprietários de carros possam utilizá-los melhor, talvez como carros de passeio, como o nome diz.

Vale ressaltar que o carro, em toda sua vida útil, é um bem de consumo arrecadador constante de impostos, seja pelo IPVA que se paga anualmente, pelo imposto sobre os combustíveis, peças de reposição, entre outros que o acompanham ao longo do caminho. Por isso, subtrair os carros das ruas e estradas representaria a subtração de riquezas para todos.

Números do Setor de Automóveis e Comerciais Leves

56,9 mi

Frota circulante no país.

-23%

Retração em relação a 2014 (JAN/NOV)

R\$ 8,2 bi

Superávit na arrecadação de impostos com redução de IPI

Caminhões e Implementos Rodoviários: reflexos da economia

Os segmentos automotivos diretamente ligados à economia do País se entrelaçam e apresentam resultados semelhantes, dependendo da conjuntura nacional para evoluir ou retrair. Cada qual, no entanto, apresenta sua própria realidade.

Caminhões e implementos rodoviários, que são representados por 820 concessionários no país, trafegam lado a lado na interdependência da situação econômica do País, por serem os responsáveis pelo transporte de cargas pelas rodovias do Brasil, inclusive a safra agrícola, como já demonstramos nos modais de transporte existentes.

Conforme dados do Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas –RN-TRC, de outubro de 2015, existem, hoje, 1.086.867 transportadores no Brasil, entre autônomos, empresas e cooperativas que, juntos, utilizam 2.317.653 veículos, com idade média de mais de 20 anos, se considerados os autônomos – que compõem cerca de 90% dos transportadores.

Para que o segmento de caminhões e implementos rodoviários possam apresentar bom desempenho, é preciso ter Carga, Financiamento e Produto (caminhão) em perfeita sintonia. Quando um ou mais desses apoios falha, todo o segmento sofre. E é isso que vem ocorrendo no setor que, em função da baixa atividade econômica nacional, sofre com a drástica redução da carga no Brasil, ainda que a safra anunciada na agricultura para 2015/2016 seja recorde.

Programas como o FINAME, assim como o PSI e Pro-Caminhoneiro, oferecidos pelo BNDES- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, subsidiaram taxas e favoreceram, até o final de 2015, a aquisição de caminhões e implementos. Porém, a comercialização desses segmentos vem caindo acima de 44,5% em função da falta de carga a ser transportada.

Uma alternativa que pode recuperar as vendas de caminhões e, ao mesmo tempo, garantir maior segurança nas estradas é o Programa de Renovação da Frota, proposto pelo grupo de coalizão formado pela FENABRAVE- Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, em parceria com a ANFAVEA- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, Instituto Aço Brasil, INESFA - Instituto Nacional das Empresas de Sucata de Ferro e Aço, CNT – Confederação Nacional do Transporte,



SIMEFRE - Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários, Sindipeças - Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores, Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e SINDINESFA - Sindicato das Empresas de Sucatas de Ferro e Aço. Apresentado em 2014, o projeto contou, na época, com o apoio da Casa Civil, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, do BNDES e outros órgãos mas ainda depende de um posicionamento do poder executivo para a sua implantação.

Se implementado, o Programa será destinado, inicialmente, ao segmento de caminhões e automóveis, especialmente a veículos com mais de 30 anos de atividade, que, no caso de caminhões, correspondem a cerca de 230 mil unidades em circulação pelo País, sendo mais de 200 mil em poder de motoristas autônomos e o restante como propriedade de empresas transportadoras e cooperativas. Segundo o projeto apresentado ao governo, a meta é a de retirar de circulação esses veículos, reduzindo gradativamente a idade alvo, ao longo de cerca de 10 anos, com a reciclagem de mais de 30 mil caminhões por ano. Atualmente, a frota circulante é de 3.909.171 caminhões e implementos.

No programa previsto, o proprietário de caminhão, que quiser participar do programa de renovação de frota, entrega seu veículo usado na compra de um caminhão novo, ou um seminovo de até 10 anos (enquadrado na tecnologia de motorização EURO 3, mais seguro e menos poluente). A ideia é a criação de uma linha especial de crédito do BNDES, com taxas de juros atrativas, prazo de até 120 meses, com carência de 6 meses, regras de conteúdo de acordo com o FINAME, além da criação de um fundo garantidor específico.

Ao entregar o veículo usado na empresa encaminhadora (concessionária, transportadora, cooperativa ou frotista, que compra o veículo do proprietário original e o encaminha para a reciclagem), ou diretamente na recicladora, será emitido certificado de destruição, permitindo o acesso ao financiamento.

A economia gerada com o custo de acidentes, em rodovias e centros urbanos, envolvendo caminhões chegaria em R\$ 4,9 bilhões por ano.

Números do Setor de Caminhões e Implementos Rodoviários

2.317.653

Frota de caminhões utilizados por 1.086.867 transportadores, com idade média de 20 anos

30 mil

Veículos em 10 anos é a meta do Programa de Renovação de Frota

Ônibus- Mobilidade no transporte de passageiros

Outro integrante do Setor da Distribuição de Veículos, o segmento de ônibus é o responsável pela maior parte do transporte público e entre estados e municípios de passageiros no Brasil. Sua comercialização anual, no entanto, depende de investimentos municipais ou ligados às empresas privadas que atuam no mercado em cada região do País.



Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil são responsáveis por uma movimentação superior a 130 milhões de usuários/ano.

O grau de importância desses serviços pode ser medido quando se observa que o transporte rodoviário por ônibus é o principal meio de transporte coletivo. No âmbito do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, atualmente são 17.933 ônibus habilitados para a prestação dos serviços regulares pelas empresas permissionárias e autorizadas em regime especial (Resoluções ANTT N. 2.868 e 2.869/2008), que transportam, anualmente, mais de 119 milhões de passageiros. No transporte fretado são 25.637 veículos habilitados, que transportam, a cada ano, mais de 11 milhões de passageiros. O serviço semiurbano também pode ser do tipo internacional, quando ultrapassa as fronteiras do País.

Para um país com uma malha rodoviária de aproximadamente 1,7 milhões de quilômetros, a existência de um sólido sistema de transporte rodoviário de passageiros é vital para garantir a prestação de um serviço adequado à mobilidade das pessoas.

Números do Setor de Ônibus

17.933

Ônibus interestaduais e internacionais transportam **119 milhões** de passageiros/ano

25.637

Ônibus fretados transportam **11 milhões** de passageiros/ano

Arando o terreno do agronegócio

Os tratores e máquinas agrícolas, são outros segmentos que pertencem ao Setor da Distribuição de Veículos Automotores e que carregam o diferencial de estarem diretamente atrelados a um setor da economia que vem sofrendo menos os impactos da crise econômica: o agronegócio.



O Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio, em 2014, representou entre 22% e 23% do PIB total da economia brasileira, com cerca de R\$ 1,1 trilhão, sendo que as atividades agrícolas representaram 70% e, a pecuária, cerca de 30%, de acordo com a Assessoria de Gestão Estratégica do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (AGE/Mapa). A produção brasileira de grãos, da safra 2014/2015, em fase de colheita, chega a 208,8 milhões de toneladas, batendo novo recorde, com alta de 7,9%, ou 15,2 milhões de toneladas, segundo dados da Conab - Companhia Nacional de Abastecimento.

Anunciado em 2 de junho, os recursos do Plano Safra 2015-2016 alcançam R\$ 187,7 bilhões e serão disponibilizados ao crédito rural para as operações de custeio, investimento e comercialização da agricultura empresarial. Para o financiamento de custeio a juros controlados estão programados R\$ 94,5 bilhões, 7,5% a mais em comparação com o período anterior (R\$ 87,9 bilhões) e reflete o crescimento dos custos de produção. Já para investimentos, são R\$ 33,3 bilhões. O Pronamp (Programa de Apoio ao Médio Produtor) contará com R\$ 18,9 bilhões, um incremento de 17% no volume de recursos. São R\$ 13,6 bilhões para a modalidade de custeio e R\$ 5,3 bilhões em investimento.

O limite de financiamento de custeio, por produtor, foi ampliado de R\$ 1,1 milhão para R\$ 1,2 milhão, enquanto o destinado à comercialização passou de R\$ 2,2 milhões para R\$ 2,4 milhões. Em ambos os casos, o aumento foi de 8%. Foi mantido o limite de R\$ 385 mil por produtor nos créditos de investimentos com recursos obrigatórios. No Pronamp, o limite de financiamento é diferenciado, sendo de R\$ 710 mil por agricultor na modalidade custeio.

As taxas de juros do Pronamp para os médios produtores foram estabelecidas em 7,75% ao ano para custeio e 7,5% ao ano para investimento. Para os empréstimos de custeio da agricultura empresarial, a taxa é de 8,75% ao ano. Já para financiar os demais programas de investimentos, a taxa varia de 7% a 8,75% ao ano (faturamento até R\$ 90 milhões). Os programas de investimentos prioritários – médio produtor rural, aquisição

de máquinas e equipamentos agrícolas, agricultura de baixa emissão de carbono (ABC), expansão da capacidade de armazenagem, irrigação e inovação tecnológica – seguem tendo tratamento diferenciado.

O Plano Safra 2015/2016 prevê um aumento de recursos para as linhas Moderfrota e PSI, usadas na aquisição de máquinas agrícolas, para R\$10 bilhões de reais. Os juros são de até 7,5% ao ano para produtores rurais com renda bruta de até R\$90 milhões de reais por ano e de 9% para agricultores com renda acima deste valor. No entanto, esses incentivos acabam em dezembro de 2015, o que pode comprometer os resultados do setor.

Mesmo com bons resultados no agronegócio, segundo dados da FENABRAVE- Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, de janeiro a setembro de 2015, o setor de Máquinas Agrícolas acumula retração de 28,84%, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Nesse setor, o financiamento é fundamental para o segmento que, hoje, é formado 1.169 concessionárias em todo o País, que oferecem soluções tecnológicas ao produtor rural, contribuindo com o aumento da produtividade no campo. A cada R\$ 1,00 investido neste segmento, são gerados R\$ 3,00 de valor agregado, com garantia de retorno rápido para a economia do País.

A retração nos primeiros nove meses do ano aconteceu em função do ajuste econômico do governo e pela dificuldade de acesso ao crédito no financiamento de tratores e máquinas agrícolas.

Números do Setor de Máquinas Agrícolas

22%

é a participação do agronegócio no PIB.

R\$ 10 bi

Recursos do Plano Safra 2015/2016 para aquisição de máquinas agrícolas (Moderfrota e PSI).

-28,84%

Retração 2015-2014 (JAN/SET)

1.169

Concessionários

Mobilidade em duas rodas

As motocicletas já somam uma frota circulante de 23.3 milhões no País, número 8,5 vezes maior que o registrado em 1998, segundo a ABRACICLO- Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. Segundo a entidade, das cinco regiões do País, entre os anos de 2006 e 2015, o Nordeste cresceu três vezes mais que as demais.



Os motivos para o aumento do uso da motocicleta em todo o País, nos últimos anos, são os reflexos de um veículo de baixo custo de aquisição e manutenção, transporte ágil com alcance a qualquer localidade, economia de combustível, além de permitir geração de renda e prestação de serviços à sociedade. Alternativa de transporte rápido, barato e eficiente, a motocicleta vem ganhando espaço na preferência do consumidor, em detrimento aos problemas de mobilidade resultantes da falta de políticas públicas de investimento em infraestrutura também nos grandes centros.

Diversos órgãos públicos utilizam motocicletas para se locomover e atender, prontamente, a sociedade. A Polícia Militar utiliza, no Estado de SP, 2.600 motos, a Polícia Civil, 266, já o SAMU atende a sociedade com 400 motocicletas e os Correios com 15.821. Nos últimos anos, houve um movimento mais intenso de motocicletas como meio de transporte. E grandes empresas, como AMBEV, Nestlé, entre outras, aderiram à frota de motos. A motocicleta está enraizada na sociedade brasileira, seja individual ou por meio de frota.

Segundo dados da ABRACICLO, atualmente, no Brasil, há nove habitantes por motocicletas. O estado brasileiro que mais tem habitantes por este tipo de veículo é o Rio de Janeiro, com 17. Já Rondônia é o estado que possui apenas quatro habitantes por motocicletas.

Dados da Pesquisa Nacional de Domicílios – PNAD mostram que, no país, há 65,1 milhões de domicílios permanentes, onde apenas 13,3 milhões (20%) possuem motocicletas. De 2009 a 2013, o número de domicílios com motocicleta cresceu 40%, só ficando atrás de microcomputadores (55%), telefones celulares (44%) e máquinas de lavar roupa (42%).

Mesmo com tanto potencial e favorecendo, claramente, a Mobilidade, o segmento de duas rodas vem amargando sucessivas quedas de emplacamentos, principalmente, para as de baixa cilindrada, mais utilizadas no país. Segundo dados da FENABRAVE,

os emplacamentos de motocicletas caíram 12,9% entre janeiro a outubro deste ano, e a queda vem ocorrendo desde 2008, em função da restrição de crédito para financiamentos.

Além do momento delicado que os 1.548 concessionários de motocicletas vêm atravessando, alguns pontos precisam ser mudados para que a motocicleta avance como opção de mobilidade no Brasil. Ações como ampliar as faixas de retenção para motos nos semáforos, em todo território nacional, o apoio à legislação que regulamenta os guardrails adequados, campanhas intensificadas de manutenção preventiva, entre outras, podem favorecer o posicionamento da motocicleta na mobilidade. Nesse sentido, fabricantes e concessionários têm investido em cursos de pilotagens, treinamentos e campanhas de segurança.

Afinal, mobilidade é conseguir se locomover com facilidade de casa para o trabalho, do trabalho para o lazer e para qualquer outro lugar onde o cidadão tenha vontade ou necessidade de estar, independentemente do meio utilizado.

Números do Setor de Motocicletas

3 vezes

Crescimento do mercado no NE em relação às demais regiões, entre 2006 e 2015.

-12,9%

Queda nas vendas em relação a 2014 (JAN/OUT)

23,3 mi

Motocicletas circulando no País (8,5 vezes mais que em 1998).

Questões de segurança

Segundo dados divulgados durante o Fórum Via Futuro – Segurança no Trânsito, realizado entre os dias 11 e 12 de novembro, com apoio institucional do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e do Ministério das Cidades, os acidentes relacionados ao trânsito já são a principal causa de mortes de crianças e adolescentes de até 14 anos no Brasil. O problema, no entanto, tem alcance global. No mundo todo, eventos desse tipo são responsáveis pela maior parte das mortes de jovens na faixa dos 15 aos 20 anos de idade. Segundo a ONU (Organização das Nações Unidas), diariamente, cerca de 3

mil pessoas morrem em ruas e estradas de diferentes países e, se nada for feito, no ano de 2020 o trânsito vai matar 1,9 milhão de indivíduos e deixar outros 50 milhões com alguma seqüela.

Com base nesses dados, e seguindo resolução emitida pela ONU, na qual o período de 2011 a 2020 ficou definido como a “Década de ações para a segurança no trânsito”, técnicos e especialistas de diferentes áreas da sociedade civil – empresas, instituições, universidades e o setor público nacional– discutiram os avanços no desenvolvimento de novas tecnologias, o treinamento e a formação de condutores, a engenharia de tráfego e, sobretudo, a mobilidade e a segurança de pedestres, ciclistas, condutores e passageiros.

“Além de representar uma deficiência estrutural das grandes cidades, a questão do trânsito é um problema de saúde pública. Por isso, o poder público precisa atuar nesse tema com extrema responsabilidade. Precisamos discutir sobre os avanços urbanísticos que desejamos, assim como formas de mudar a cultura da sociedade em relação aos pedestres, ciclistas, motoristas e passageiros. Somos todos cidadãos. Este deve ser o princípio a ser adotado: o pedestre, o ciclista, o motorista e o passageiro-cidadão”, salientou o ministro das Cidades, Gilberto Kassab.

Ações desenvolvidas no Brasil

Entre as medidas adotadas no Brasil, visando a redução de mortes durante este período que preconiza a “Década de ações para a segurança no trânsito”, destaca-se o “Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Um Pacto pela Vida”, que faz parte do Pacto Nacional de Enfrentamento à Violência no Trânsito.



A Lei Seca, com intolerância total ao álcool na direção e penalidades mais severas aos infratores, é um dos destaques de alterações feitas no Código de Trânsito Brasileiro. A norma é considerada uma das mais rígidas do mundo.

Também o uso de capacetes para motociclistas e passageiros, e coletes de segurança para profissionais, a capacitação, como a utilização de simulador para motoristas (Entre 2010 e 2014 foram capacitados mais de 115 mil motoristas profissionais em todo o país), fizeram parte das ações empreendidas pelo governo até o momento, muitas das quais contando com o apoio de entidades ligadas ao setor automotivo.



Gerando riquezas sobre rodas

Em constante evolução, o Setor da Distribuição de Veículos no Brasil é representado por cerca de 7,6 mil concessionários de veículos, presentes em mais de 1.100 municípios, e responde por uma receita anual de R\$ 287,9 bilhões (2014), correspondendo a 5,2% do Produto Interno Bruto – PIB do País, gerando riquezas e cerca de 380 mil empregos diretos.

A cadeia produtiva do setor automotivo, onde o Setor da Distribuição de Veículos Automotores se inclui é, segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), responsável por 23% do valor adicionado pela indústria nacional na economia, algo próximo a R\$ 255 bilhões em valores correntes de 2014. Este valor corresponde a quase 50% do total da renda gerada, a preços básicos, na indústria de transformação no mesmo período, tamanha a importância do setor automotivo para o segmento industrial mais importante do País.

Os benefícios trazidos ao País por uma indústria e comércio automotivo fortes são, portanto, evidentes em termos de sua representatividade individual na economia brasileira. Este é um setor que, claramente, puxa o crescimento do setor industrial e da economia como um todo. No entanto, esta medida ainda subestima sua importância. A cadeia automotiva, por meio de suas demandas intersetoriais, detém um forte poder multiplicador da renda nacional, exercendo pressões positivas sobre produtores de insumos e de bens de capital, tais como aqueles produtores de metais, borracha e plástico, máquinas e equipamentos, serviços, entre outros.

Além disso, a cadeia automotiva é fortemente dependente de recursos estrangeiros, que chegam ao Brasil pela conta de Investimentos Estrangeiros Diretos (IED) do Balanço de Pagamentos. Um setor automotivo com perspectivas de crescimento, como ilustrado acima, sugere maior entrada de divisas no país para a realização de investimentos na ampliação da capacidade instalada do setor, com impactos positivos sobre a produção, o emprego e a geração de renda em uma série de setores da economia. Isso sem contar as vantagens macroeconômicas do aumento de entrada destes recursos, que suprem uma carência crônica de poupança interna para a viabilização de projetos no país.

De janeiro a setembro de 2015, o fluxo de recursos estrangeiros via empréstimos intercompanhia para o setor de veículos automotores, reboques e carrocerias alcançou 9,7% do total, a maior participação entre todos os setores da economia que constam da Nota do Setor Externo do Banco Central. Aliado a disso, os recursos estrangeiros destinados à aquisição de participação no capital de empresas ligadas à produção neste setor também foram elevados, chegando a 4,2% do total e 13,8% daqueles destinados somente ao setor industrial – o terceiro maior ingresso de recursos por essa via dentro do setor.

Dada a sua relevância dentro da economia, tanto pela ótica da oferta quanto da demanda, a cadeia automotiva constitui uma importante plataforma de arrecadação de tributos diretos e indiretos. Não só. Faz crescer, também, a capacidade de arrecadação do governo em setores cuja renda é influenciada positivamente pela cadeia automotiva. Tratando-se diretamente do setor, o impacto mais relevante para a Fazenda Pública se dá por meio do Imposto de Renda sobre a Pessoa Jurídica (IRPJ) e sobre a Pessoa Física (IRPF), que vê a sua base de incidência crescer com o aumento das massas de lucros e salários. De forma indireta, existe a melhora do desempenho arrecadatório de impostos como IPVA, cujo valor arrecadado no ano depende positivamente da frota de carros; de impostos que incidem sobre o combustível, como ICMS, Cide, PIS/PASEP e Cofins que, juntos, representam 38% do preço médio na bomba; além da possibilidade de, em virtude da necessidade de atendimento de um número maior de veículos, o governo identificar trechos rodoviários passíveis de concessão ao setor privado, com resultados positivos para o caixa do governo.



Legislação em defesa do consumidor

A Lei 6729/79 e o equilíbrio nas relações do mercado

Criada em 1979 para regular as relações do mercado automotivo, entre concedentes e concessionários, a Lei 6.729/79, complementada pela redação da Lei 8.132/90, conhecida como Lei Ferrari, estabelece a forma e as condições de relacionamento entre a Distribuição de Veículos Automotores no Brasil e os fabricantes, abrangendo automóvel, caminhão, ônibus, trator, motocicletas e similares.

Concebida em momento histórico onde o mercado brasileiro contava apenas com poucos concedentes, a Lei foi bem sucedida à medida em que conseguiu equilibrar o jogo de forças e a relevante diferença econômica existente entre os produtores concedentes e os distribuidores concessionários.

Os concedentes, cuja preponderância econômica continua presente nos dias de hoje e se traduz na pujança das corporações transnacionais, encontram, nos vários mercados em que atuam e nas suas matrizes, a possibilidade do equilíbrio ou o apoio necessário à superação de desafios no curso dos seus negócios.

Já os distribuidores concessionários, que na sua quase totalidade são empresas familiares de capital nacional, têm suas atividades e sorte atreladas ao negócio e à marca que representam.

Assim, a Lei Ferrari reconhece, de forma pragmática, a existência de diferença de poder de barganha entre as partes contratantes e, a partir desta premissa, estabelece limites ao conteúdo do contrato de concessão comercial.

Principais eixos da legislação

A lei Ferrari é a principal referência legislativa do segmento automotivo no Brasil, estabelecendo os deveres e os direitos dos produtores e dos distribuidores de veículos.

Os princípios que a norteiam estão relacionados a:

- a) Liberdade do consumidor escolher e adquirir os bens que desejar, onde melhor lhe convier;

- b) Liberdade de Mercado, por meio da garantia da prática livre de preço de revenda, ou seja, na venda do veículo pelo concessionário ao consumidor;
- c) Fixação pela concedente de áreas operacionais para atuação dos concessionários, que deverão (i) atuar dentro dessas de forma a conquistar o mercado de consumo definido pela concedente; (ii) abster-se de atuar diretamente ou por meio de prepostos fora desta área, o que seria equivalente à concorrência desleal e captação de clientela; e (iii) garantir a plena liberdade de escolha do consumidor que livremente procurar o concessionário de sua preferência;
- d) Possibilidade de ajuste de quota anual do concessionário para atingimento do índice de mercado pretendido pela concedente;
- e) Fixação de direitos e limites à concedente na possibilidade de exigir manutenção de estoque do concessionário;
- f) Limitação da atuação direta da concedente no mercado, evitando-se concorrência da fornecedora com sua rede de distribuição, por meio da fixação de limites e hipóteses admitidas de vendas diretas;
- g) Previsão de representatividade legal de entidades do segmento da produção e do segmento da distribuição para firmar convenções de categoria econômica – instrumento contratual com caráter vinculante a todos os participantes do segmento;
- h) Previsão de representatividade legal de associação que reúna concessionários de uma mesma marca para firmar, junto à concedente, as chamadas Convenções de Marca – instrumentos contratuais com eficácia vinculante à concedente e a todos os concessionários da marca;
- i) Previsão de prazo contratual indeterminado ou termo mínimo de 5 anos;
- j) Estabelecimento de formas e requisitos para resolução do contrato e indenizações devidas por quem der causa à extinção do vínculo contratual.

Necessidade de manutenção da Lei

Em quase 40 anos de vigência, a Lei Ferrari vem garantindo estabilidade e previsibilidade ao ambiente de negócios do segmento automotivo, demonstrando que a legislação representa incentivo ao desenvolvimento do País, viabilizando investimentos, tanto na produção como na distribuição de veículos e, acima de tudo, garantindo transparência e segurança aos consumidores.

A legislação se mantém ativa e necessária uma vez que sua premissa – equilibrar a diferença de forças entre os contratantes – permanece presente na realidade social.

Além disso, a falta de uma legislação específica para o setor lançaria milhares de famílias empresárias e de trabalhadores vinculados ao segmento automotivo a um ambiente de insegurança jurídica e vulnerabilidade. A ausência da lei seria um passo atrás dos avanços já obtidos quanto ao equilíbrio necessários às relações do mercado.

Finalmente, destaca-se que, ao atuar na organização do mercado, possibilitando segurança jurídica e previsibilidade nos negócios, a Lei Ferrari atua, claramente, em favor do consumidor brasileiro.

Benefícios ao direito do consumidor

A Lei Ferrari é expressa em reforçar e garantir que o consumidor, à sua livre escolha, poderá proceder a aquisição dos bens e serviços em qualquer concessionário.

Ou seja, a Lei incentiva a plena liberdade do consumidor, ao mesmo tempo em que veta qualquer atividade que possa inibir tal direito, estando em total consonância com o sistema jurídico de garantia aos direitos do consumidor.

Outro aspecto que beneficia o consumidor é o papel exercido pelo concessionário, que atua na construção da força e imagem das marcas e, acima de tudo, representa o elo necessário de comunicação entre o fabricante e o comprador do veículo. Assim, além de escoar a produção do concedente, o concessionário funciona como o principal intermediário junto ao mercado interno, tendo fácil acesso ao fabricante do veículo.

Por se tratar, muitas vezes, de um negócio de estrutura familiar, as concessionárias oferecem, aos consumidores, um atendimento pessoal, humanizado e mais personalizado. Relação muito diferente do atendimento eletrônico, digital ou mecanizado que ocorre em outros setores da economia.

Além disso, contando com uma rede de distribuição extremamente pulverizada, os consumidores de todo território nacional têm atendimento garantido em mais de 1.100

municípios, o que gera mais facilidade na prestação de serviços de reparos durante ou após o período de garantia do veículo adquirido, assim como têm, por meio das concessionárias, uma forma mais rápida e simples de se relacionar com o fabricante do produto de alto valor agregado que adquiriram.

Alguns mitos sobre a Lei Ferrari

Desde 1979, a Lei Ferrari desperta interesse de alguns setores, incluindo os Poderes Executivo e Legislativo, e, nesse sentido, algumas distorções têm sido atribuídas a seu conteúdo e dinâmica.

Desta forma, é importante destacar algumas Perguntas Frequentes sobre a Lei 6729/79, atual Lei 8132/90, para que possamos elucidar os principais pontos de controvérsia.

1 - A Lei Ferrari Influencia no Custo Brasil, deixando os preços de produtos e serviços mais altos?

Não há qualquer relação entre preço dos veículos ou dos serviços prestados aos consumidores e a Lei Ferrari.

A Lei não influencia ou interfere nos preços dos veículos ou dos serviços, e sequer faz menção a isso em seus artigos.

Na realidade, como é de conhecimento público, o preço dos veículos no Brasil é altamente impactado pelo custo fiscal incidente sobre a venda de automóveis

2 – Há possibilidade de cartel e preços combinados por meio da Lei?

O Setor da Distribuição Automotiva, representado por mais de 7,6 mil pequenos e médios empresários Brasileiros, é altamente competitivo.

Em mercados pulverizados e altamente competitivos, a simples ideia da possibilidade de orquestração de preços é absolutamente desapegada da realidade e não procede, absolutamente. Do contrário, os competentes órgãos de fiscalização de mercado, tais como o CADE e os Ministérios Públicos Federais e Estaduais, os mecanismos de defesa do consumidor, já teriam atuado e interrompido tal prática.

O mercado da distribuição automotiva funciona no Brasil em plena competição, sendo que os preços praticados pelos concessionários aos consumidores são livres, conforme

exige a Lei (artigo 13 da Lei 6.729/79), ou seja, o mercado comprador é quem determina o valor que será pago pelo veículo e, em última análise, a margem positiva ou negativa do concessionário.

Não há nenhuma margem garantida, em lugar algum. É o concessionário que assume todo o risco entre comprar o bem, mantê-lo em estoque e vendê-lo, com lucro ou prejuízo, o que, na verdade, fica explícito quando se observam momentos como os vividos em 2015, em que 835 concessionários deixaram de operar no país por conta da retração do mercado e por não conseguirem obter margens apropriadas para a sobrevivência de seus negócios e empresas.

Percebe-se, portanto, inexistir, em decorrência da Lei Ferrari, a criação de carteis, já que ela própria assegura a livre concorrência e a fixação livre do preço dos produtos e serviços disponibilizados pelos distribuidores.

3 – Há possibilidade de redução da concorrência no mercado de autopeças e serviços de pós-venda?

A Lei Renato Ferrari não restringe, nem impossibilita o mercado de vendas de peças novas e de prestação de serviços de manutenção veicular prestados por empresas que não sejam concessionárias autorizadas, sendo que a existência de oficinas e lojas autônomas é prática amplamente difundida no país.

4 – A Lei influencia na restrição à concorrência dentro da marca, trazendo impossibilidade de existir mais de um concessionário em determinada região, impedindo concorrência?

A Lei Ferrari admite, expressamente, que poderá haver mais de um concessionário da mesma marca em uma mesma área operacional, caso o mercado apresente condições que justifiquem uma nova contratação.

Trata-se de um direito da concedente nomear novo concessionário se o mercado justificar. De toda forma, o consumidor é sempre livre para adquirir bens onde preferir.

A definição de área operacional, objeto comum em todas as espécies de contratos de colaboração (franquia, representação comercial, agência, mandato mercantil, comissão mercantil), dá-se de forma a criar eficiência no planejamento do escoamento da produção.

A delimitação da área operacional e, portanto, do mercado de consumo capaz de assimilar os produtos, funciona, também, como referência para cálculo da quota do concessionário, permitindo maior previsibilidade e gerando condições mais saudáveis de negócio, criando, em última análise, benefícios ao mercado, aos consumidores e empresários.

A área operacional resguarda, por outro lado, o empresário brasileiro do poder econômico das grandes empresas transnacionais, representadas pelas montadoras, que poderiam, não houvesse esta previsão, imputar, ao concessionário, o dever de comprar veículos em quantidades muito superiores a que aquele específico mercado consumidor fosse capaz de absorver. Se assim fosse, causaria desequilíbrio econômico da concessionária o que, certamente, refletiria na qualidade de serviços disponibilizados ao consumidor.

A definição de área geoeconômica, para atuação do distribuidor, é, também, técnica de incentivo da competição entre as marcas que concorrem para a conquista dos mercados onde os consumidores estão inseridos.

A inexistência da previsão causaria a concentração dos mercados em poder de grandes grupos econômicos de distribuição, em detrimento das concessionárias representadas por grupos familiares, pequenos e médios, e em evidente prejuízo aos consumidores que, provavelmente, perderiam acesso a um sistema mais capilarizado.

5 – E quanto à restrição à concorrência com outra marca? A Lei prevê que a Montadora proíba concessionário de representar, também, outra bandeira?

O concessionário não está, pelas disposições da Lei Ferrari, impedido de representar mais do que uma bandeira. Não há, em artigo algum da Lei Ferrari, tal impedimento.

O que ocorre é que, em razão da natureza jurídica do contrato de concessão comercial de veículos automotores de via terrestre, inclui-se, no objeto da concessão, o uso gratuito da marca do concedente, como identificação. (Artigo 3º, da Lei Ferrari).

Esse uso gratuito da marca é de interesse recíproco da Montadora e Concessionário. De um lado, a montadora se beneficia por ter sua marca divulgada e difundida. De outro, o concessionário pode demonstrar, ao público em geral, qual a marca de produtos que comercializa, permitindo ampla divulgação de sua atuação.

Por esse motivo – uso gratuito da marca da concedente – não deve haver, no mesmo local físico, no mesmo estabelecimento comercial, concessionárias de duas marcas ao mesmo tempo.

Mas esse fato não significa que o concessionário não possa, em estabelecimentos distintos, representar mais do que uma marca. Na verdade, essa prática é muito comum e corriqueira no mercado.

6 – *No caso do automóvel, a Lei promove a alta concentração nas montadoras mais antigas, que ainda dominam o mercado?*

Esta informação reflete mais uma questão histórica e que, como outras aqui apontadas, não tem nenhuma relação com a Lei Ferrari.

As chamadas “4 Grandes” (Volkswagen, FIAT, Ford e GM) estão há muitos anos no país, onde estabeleceram fábricas e, conseqüentemente, as marcas foram fixadas no mercado.

No entanto, o atual ranking de participação das marcas aponta para novas marcas entre as cinco primeiras posições no mercado, o que destrói qualquer tese nesse sentido de alta concentração e domínio. Uma análise mais atenta ao setor permite concluir que são as demais marcas (e não as chamadas 4 grandes) que tiveram o maior crescimento em sua rede de concessionários e no mercado, demonstrando a ampliação do número de fabricantes que, em absolutamente nada se relaciona com a Lei Ferrari.

Análises mais recentes e cuidadosas concluirão que há relação entre o nível de investimento e participação no mercado.

7 – *Em função da Lei Ferrari, em muitas cidades, os consumidores só podem adquirir veículos de marcas que não investem em produto?*

Tal questionamento não tem nenhuma relação com a Lei Renato Ferrari.

Há procedimentos específicos para a aprovação e autorização de comercialização de veículos no país e não há nenhuma relação, nem remota, de tais normas com a Lei que regula a concessão comercial.

Por outro lado, a Lei Ferrari e o Código de Defesa do Consumidor garantem que o consumidor é livre para adquirir veículos onde quiser, não sendo obrigado a comprar nenhuma marca específica em nenhum lugar.

8 – O Brasil está na contramão em relação às práticas comerciais dos principais mercados – EUA e Europa, que impedem restrições verticais no comércio de veículos?

As leis produzidas nos Estados Unidos e na Europa sofrem forte influência dos poderosos lobbys das indústrias.

O Brasil conta com a Lei Renato Ferrari que, justamente, fortalece os empresários brasileiros - que são os concessionários-, assim como seus consumidores, não devendo adotar posição colonial em relação à produção legislativa dos países onde estão estabelecidas as matrizes das montadoras.

É importante mencionar que a Lei Ferrari é relevante mecanismo de proteção ao empresariado nacional, geralmente de pequeno e médio porte, em confronto com as grandes e poderosas forças das empresas transnacionais, com matrizes estabelecidas em países estrangeiros.

Assim, não se pode querer igualar o que não é igual, sob pena de ferir-se um dos mais basilares princípios do direito, que é a isonomia.

9 – Há incompatibilidade entre a Lei Ferrari e o Código de Defesa do Consumidor – se o consumidor se sentir lesado por ter preços de carro/ serviços mais caros, não poderá recorrer porque tudo está dentro da Lei?

Este é um argumento teratológico. No Brasil, impera o regime do livre acesso ao poder judiciário, direito fundamental e, logo, pétreo de qualquer indivíduo. Qualquer lesão ou ameaça a direitos pode ser levada ao poder judiciário.

Além disso, a Lei Ferrari não é incompatível com o Código de Defesa do Consumidor. Ao contrário, ela foi alterada pelas disposições da Lei 8132/90, exatamente para se adequar à legislação do consumo.

No entanto, ainda que assim não fosse, a legislação consumeirista se sobreporia à Lei Ferrari, pois é posterior à Lei Ferrari e, portanto, prevalece sob a Lei anterior, naquilo que, eventualmente, fosse contrária, o que não ocorre.

Assim, não se vislumbra incompatibilidade alguma entre a Lei Ferrari e o Código de Defesa do Consumidor.

Outras leis e normas de interesse

Além da Lei 6729/79, atual 8132/90, os concessionários de veículos automotores estão submetidos, também, a normas e resoluções diversas, entre as quais cabem ser destacadas:

- *Resolução CMN – Conselho Monetário Nacional 3954/2011*
– *Atividade de Correspondente no país*

A resolução estabelece que as atividades remuneradas, exercidas pelas concessionárias, de coleta e organização de dados, cadastros e informações de clientes das instituições financeiras, para fins de obtenção de proposta de financiamento, submetam-se às orientações daquela norma.

- *Resolução COAF 25/2013 – Atividade de comercialização ou intermediação de bens de luxo*

A resolução estabelece deveres aos fabricantes, quando realizam vendas diretas, e aos concessionários, quando realizam vendas ou intermedeiam a venda direta do concedente, concernentes a providências e procedimentos relativos à prevenção à lavagem de dinheiro e ao financiamento ao terrorismo, nas situações descritas na norma.

Conclusões

O setor automotivo responde por parte fundamental das riquezas e empregos gerados ao Brasil e, portanto, o Governo deve zelar por sua manutenção e prosperidade para que, assim, os investimentos realizados se revertam em favor do País e da população nacional.

Alguns exemplos são basilares da atividade industrial e comercial ligada ao setor automotivo, e não se pode desprezar os danos futuros causados por leis e normativas equivocadas e que, ao contrário do que se pretende para o País, possam provocar o recuo ou mesmo a total retirada dos aportes realizados, tanto pela indústria como pelo comércio desse ramo de atividade.

Alguns poucos exemplos merecem ser citados aqui como forma de elucidar a tese que motivou a criação desta Frente Parlamentar.

Criado pelo Governo Federal, o programa Inovar-Auto, anunciado em 2012, com o objetivo de ampliar a competitividade do setor, por meio de investimentos em pesquisa e desenvolvimento, inovação tecnológica e a redução de emissão de gases, provocou investimentos da indústria. Até 2018, foram previstos investimentos de R\$ 82 bilhões, potencialmente aplicados não somente em novos modelos e melhoria de eficiência energética, mas também, em especial, no desenvolvimento da engenharia no Brasil. Novas fábricas, novos empregos e mais riquezas para as localidades em que estiverem instaladas e para o Brasil virão em decorrência.

Também o Setor da Distribuição de Veículos vem investindo em treinamento e capacitação de suas equipes, para atender tanto às especificidades dos produtos cada vez mais altamente tecnológicos como para garantir elevados níveis de satisfação por parte dos consumidores. Em média, o setor investe cerca de R\$50 bilhões anuais em treinamento técnico para suas equipes.

Formado, em sua maioria, por pequenos e médios empresários cujas famílias dependem desses negócios, o Setor da Distribuição de Veículos no Brasil depende, intrinsecamente, da economia nacional e dos resultados obtidos pelos segmentos e marcas que representam.

No entanto, com a crise econômica do Brasil, acentuada em 2015, o setor vem sofrendo constantes retrações em seus negócios e nas vendas, fato que já comprometeu a operação de cerca de 835 concessionárias e mais de 26,7 mil empregos em um ano, podendo chegar a 56 mil empregos a menos em 2016, com o fechamento de 1.200 concessionárias, caso nada seja feito.

Desta forma, para que o Setor da Distribuição de Veículos e toda a cadeia automotiva agregada prospere e continue gerando riquezas ao País, será necessário o olhar atento do Governo sobre as reformas necessárias à retomada econômica, assim como do Congresso Nacional em relação a Projetos de Lei que possam preservar e aprimorar os investimentos realizados por um setor que acredita no Brasil e defende sua ampla mobilidade.

Referências Bibliográficas

Para a realização desta Cartilha da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Setor da Distribuição de Veículos Automotores e da Mobilidade – FREMOB, foram consultadas as seguintes referências bibliográficas:

- Portal, Revistas e Anuários da Fenabrave- Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores;
- Portal e Publicações da Abraciclo
- Portal do Ministério dos Transportes
- Portal do Ministério das Cidades
- Portal da ANTT – Agência Nacional dos Transportes Terrestres
- Portal do Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas –RNTRC
- Portal do DENATRAN
- Portal da FIESP
- Portal e divulgações ANFAVEA



FRENTE PARLAMENTAR MISTA EM DEFESA DA
**DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS
AUTOMOTORES E DA MOBILIDADE**
