A constitucionalidade da Lei Ferrari e os limites da intervenção estatal no setor automotivo: uma análise da ADPF nº 1.106

The constitutionality of the Ferrari Law and the limits of state intervention in the automotive sector: an analysis of ADPF No. 1.106

La constitucionalidad de la Ley Ferrari y los límites de la intervención estatal en el sector automotriz: un análisis de la ADPF nº 1.106

La costituzionalità della Legge Ferrari e i limiti dell'intervento statale nel settore automobilistico: un'analisi dell'ADPF n. 1.106

Ana Hafiza Santana Albuquerque[1]
Graduanda, Universidade Federal de Roraima (RR, Brasil)

Bianca Soares Martins da Costa[2]
Graduanda, Universidade Federal de Roraima (RR, Brasil)

Samily Leite Ribeiro[3]
Graduanda, Universidade Federal de Roraima (RR, Brasil)

José Edival Vale Braga[4]
Doutor, Universidade Federal de Roraima (RR, Brasil)

Resumo: Este artigo examina a compatibilidade da Lei n.º 6.729/1979 com a ordem econômica da Constituição de 1988, a partir do julgamento da ADPF n.º 1.106 pelo Supremo Tribunal Federal. Para tanto, é feita a abordagem qualitativa, de natureza teórico-dogmática, e utiliza os métodos bibliográfico e documental, com análise da legislação, dos autos eletrônicos, das manifestações processuais, da doutrina constitucional e econômica e de proposições legislativas relacionadas ao tema. O estudo demonstra que o regime jurídico da distribuição de veículos foi concebido em contexto de dirigismo estatal e buscou organizar relações empresariais marcadas por assimetria econômica, especialmente entre montadoras e distribuidores autorizados. Verifica-se, ainda, que o STF reconheceu a validade do modelo por entender que a Carta Magna protege a livre iniciativa e a livre concorrência, mas também admite a atuação normativa do Estado em setores econômicos complexos. Finda-se que a decisão preserva a separação dos Poderes e evita ruptura indevida de relações contratuais consolidadas, sem impedir a crítica acadêmica e, ainda, que o caminho mais adequado consiste na reforma legislativa gradual, com critérios mais transparentes para área demarcada, quotas, canais de venda e adaptação às transformações tecnológicas do mercado.

Palavras-chave: Dirigismo contratual; Intervenção estatal; Livre concorrência; Setor automobilístico; Recepção legislativa.

[1] Graduanda em Direito na Universidade Federal de Roraima (UFRR). Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/2868050472662732. ORCID: https://orcid.org/0009-0006-3782-3117.

[2] Graduanda em Direito na Universidade Federal de Roraima (UFRR). Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/3546926776873427. ORCID: https://orcid.org/0009-0000-1796-9828.

[3] Graduanda em Direito na Universidade Federal de Roraima (UFRR). Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/8205974645437035. ORCID: https://orcid.org/0009-0003-8181-4574.

[4] Doutor em Direito Constitucional. Professor Associado do Curso de Direito da Universidade Federal de Roraima (UFRR) desde 2004. Atua nas áreas de Direito Constitucional, Constitucionalismo Amazônico, Direito Tributário e Regularização Fundiária. Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/0381139624824487. ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1115-5214.

Revista Brasileira de Direito Constitucional - RBDC, Vol. 26, Jan./Dez. 2026, **e026034**.
São Paulo: ESDC, 2026. ISSN 1983-2303 (eletrônica). DOI: https://doi.org/10.62530/e026034

Abstract: *This article examines the compatibility of Law No. 6,729/1979 with the economic order established by the 1988 Brazilian Constitution, based on the judgment of ADPF No. 1,106 by the Brazilian Supreme Federal Court. To that end, the research adopts a qualitative, theoretical-dogmatic approach and uses bibliographic and documentary methods, with an analysis of legislation, electronic case records, procedural submissions, constitutional and economic scholarship, and legislative proposals related to the subject. The study demonstrates that the legal framework governing vehicle distribution was conceived in a context of strong state direction and sought to organize business relationships marked by economic asymmetry, especially between automakers and authorized dealers. It also finds that the Supreme Federal Court upheld the validity of the model on the grounds that the Constitution protects free enterprise and free competition while also allowing state regulatory action in complex economic sectors. The article concludes that the decision preserves the separation of powers and avoids undue disruption of consolidated contractual relationships, without precluding academic criticism. It further concludes that the most appropriate path lies in gradual legislative reform, with more transparent criteria for demarcated areas, quotas, sales channels, and adaptation to technological changes in the market.*

Keywords: *Contractual interventionism; State intervention; Free competition; Automotive sector; Legislative reception.*

Resumen: *Este artículo examina la compatibilidad de la Ley n.º 6.729/1979 con el orden económico de la Constitución de 1988, a partir del juicio de la ADPF n.º 1.106 por el Supremo Tribunal Federal. Para ello, adopta un enfoque cualitativo, de naturaleza teórico-dogmática, y utiliza métodos bibliográficos y documentales, con análisis de la legislación, de los expedientes electrónicos, de las manifestaciones procesales, de la doctrina constitucional y económica, así como de las propuestas legislativas relacionadas con el tema. El estudio demuestra que el régimen jurídico de la distribución de vehículos fue concebido en un contexto de dirigismo estatal y buscó organizar relaciones empresariales marcadas por asimetrías económicas, especialmente entre fabricantes y distribuidores autorizados. Asimismo, se verifica que el STF reconoció la validez del modelo al entender que la Constitución protege la libre iniciativa y la libre competencia, pero también admite la actuación normativa del Estado en sectores económicos complejos. Se concluye que la decisión preserva la separación de poderes y evita una ruptura indebida de relaciones contractuales consolidadas, sin impedir la crítica académica, y que el camino más adecuado consiste en una reforma legislativa gradual, con criterios más transparentes para el área demarcada, las cuotas, los canales de venta y la adaptación a las transformaciones tecnológicas del mercado.*

Palabras clave: *Dirigismo contractual; Intervención estatal; Libre competencia; Sector automotriz; Recepción legislativa.*

Riassunto: *Il presente articolo esamina la compatibilità della Legge n. 6.729/1979 con l'ordine economico della Costituzione del 1988, alla luce del giudizio dell'ADPF n. 1.106 da parte del Supremo Tribunale Federale. A tal fine, adotta un approccio qualitativo di natura teorico-dogmatica e utilizza metodi bibliografici e documentali, attraverso l'analisi della legislazione, degli atti processuali elettronici, delle manifestazioni processuali, della dottrina costituzionale ed economica e delle proposte legislative correlate al tema. Lo studio dimostra che il regime giuridico della distribuzione dei veicoli è stato concepito in un contesto di dirigismo statale e mirava a disciplinare rapporti imprenditoriali caratterizzati da asimmetrie economiche, soprattutto tra case automobilistiche e concessionari autorizzati. Si rileva inoltre che il STF ha riconosciuto la validità del modello ritenendo che la Costituzione tuteli la libera iniziativa e la libera concorrenza, ma consenta altresì l'intervento normativo dello Stato nei settori economici complessi. Si conclude che la decisione preserva la separazione dei poteri ed evita un'ingiustificata rottura di rapporti contrattuali consolidati, senza precludere la critica accademica, e che la soluzione più adeguata consiste in una riforma legislativa graduale, fondata su criteri più trasparenti per l'area assegnata, le quote, i canali di vendita e l'adattamento alle trasformazioni tecnologiche del mercato.*

Parole chiave: *Dirigismo contrattuale; Intervento statale; Libera concorrenza; Settore automobilistico; Ricezione legislativa.*

Introdução

A Lei nº 6.729/1979 (Lei Ferrari), traz um debate que versa sobre a intervenção do Estado no domínio econômico e os limites de sua atuação regulatória (Brasil, 1979b). A norma foi consagrada durante a Constituição Federal de 1967, com o escopo de disciplinar as relações contratuais de concessão comercial entre montadoras e distribuidores autorizados de veículos automotores (Brasil, 1967).

Concebida em um período de forte dirigismo estatal e política industrial setorial desenvolvimentista, a legislação buscou equilibrar a assimetria estrutural e a subordinação econômica existentes nessa cadeia produtiva. Contudo, a promulgação da Constituição Federal de 1988 inaugurou uma nova ordem econômica fundada nos preceitos da livre-iniciativa, da livre concorrência e da defesa do consumidor, gerando tensões doutrinárias sobre a recepção do antigo modelo regulatório pelo novo texto constitucional (Brasil, 1988).

Nesse contexto, surge a problemática: em que medida a manutenção de regras legais que estabelecem exclusividade comercial e territorial no setor automotivo é compatível com os princípios constitucionais da livre iniciativa, da livre concorrência e da defesa do consumidor previstos na ordem econômica da Constituição de 1988, conforme debatido na ADPF nº 1106?

Como objetivo geral, analisar-se-á a constitucionalidade da intervenção estatal na organização do mercado automotivo brasileiro, a partir do estudo de caso da ADPF 1106. Como objetivo específico: examinar os fundamentos constitucionais da livre iniciativa, livre concorrência e defesa do consumidor; analisar os argumentos da PGR e dos *amici curiae* no processo; investigar a compatibilidade atual da Lei Ferrari diante das transformações econômicas e tecnológicas do setor automotivo.

A relevância do presente estudo reside na importância socioeconômica do setor automobilístico nacional, que abrange uma parcela expressiva do PIB industrial brasileiro e envolve milhares de concessionárias. Ademais, a análise da ADPF 1.106 é fundamental para a compreensão dos institutos de controle concentrado de constitucionalidade aplicados ao direito econômico, evidenciando como a jurisprudência constitucional busca equalizar a estabilidade das relações jurídicas consolidadas à necessidade de evolução do mercado.

Metodologicamente, a pesquisa desenvolve-se por meio de uma abordagem qualitativa e de natureza teórico-dogmática. Utiliza-se o método de pesquisa bibliográfica e documental, amparado na análise minuciosa dos autos eletrônicos da ADPF n.º 1.106, na legislação correlata, bem como na doutrina especializada em Direito Constitucional e Econômico. O artigo estruturar-se-á em seções dedicadas ao modelo original da Lei Ferrari, ao embate argumentativo no controle de constitucionalidade, e, por fim, à análise crítica do julgamento colegiado frente aos desafios da modernização setorial.

1. A criação da Lei Ferrari e o modelo regulatório da distribuição automotiva no Brasil

Desde a década de 1950, o setor automotivo foi tratado como área estratégica da política industrial nacional, especialmente no contexto do Plano de Metas e da criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), instituído pelo Decreto nº 39.412/1956, com a finalidade de organizar diretrizes para a implantação da indústria automobilística no país (Brasil, 1956a). Dessa forma, antes mesmo da Constituição de 1988, o setor já se desenvolvia sob forte influência de políticas públicas voltadas à industrialização, à substituição de importações e à estruturação de cadeias produtivas nacionais.

Nesse contexto, a Lei Ferrari surgiu a partir do Projeto de Lei nº 31/1979-CN, encaminhado ao Congresso Nacional por mensagem presidencial, acompanhado da Exposição de Motivos EM/GM/NP nº 066, de 10 de setembro de 1979, elaborada por João Camilo Penna, Ministro de Estado da Indústria e do Comércio. Conforme a justificativa apresentada à época, a finalidade do projeto era disciplinar as relações contratuais entre a indústria automobilística e seus distribuidores autorizados, dentro de uma política governamental de assistência ao setor, buscando

assegurar um desenvolvimento considerado equilibrado da rede de distribuição de veículos automotores (Brasil, 1979a).

A petição inicial da Procuradoria-Geral da República na ADPF 1106 destaca que a norma foi concebida em um período no qual se atribuía ao Estado papel ativo na conformação de setores econômicos específicos, inclusive mediante a disciplina legal de relações privadas consideradas estruturalmente assimétricas (Brasil, 2026). No caso da indústria automobilística, essa assimetria era percebida na relação entre montadoras, detentoras da marca, da tecnologia e do controle produtivo, e concessionárias, responsáveis pela comercialização, assistência técnica e contato direto com o consumidor final.

A mencionada Exposição de Motivos indicava que o desenvolvimento da produção industrial em massa tornava inviável, ou ao menos economicamente pouco eficiente, que as próprias montadoras realizassem diretamente todas as atividades de comercialização, assistência técnica, revisão, garantia e fornecimento de peças aos consumidores. Por este motivo, justificava-se a delegação dessas funções a empresas especializadas, responsáveis tanto pela distribuição dos veículos quanto pela prestação de suporte técnico ao consumidor final (Brasil, 1979a).

Pode-se afirmar, portanto, que o contrato de concessão comercial, previsto na Lei Ferrari, assumia uma função estratégica, qual seja permitir a coordenação das atividades comerciais dos diversos integrantes da rede autorizada, evitando que condutas isoladas de um distribuidor comprometessem o funcionamento do sistema como um todo (Brasil, 1979a).

De maneira mais específica, a Lei Ferrari instituiu mecanismos regulatórios voltados à organização dessa rede, tais como a delimitação de área geográfica para atuação da concessionária, a exclusividade relacionada à comercialização de determinada marca, a prestação obrigatória de serviços de assistência técnica, garantia e revisão, o uso gratuito da marca do produtor, a exclusividade de fornecimento dos produtos vinculados à marca e regras sobre o prazo de vigência do contrato de concessão comercial (Brasil, 1979b).

A preocupação central do legislador à época estava relacionada à chamada "relação de subordinação econômica" existente entre concessionárias e montadoras, em razão do elevado porte econômico e tecnológico das empresas concedentes. A criação de salvaguardas legais tinha, portanto, a finalidade declarada de proteger a rede de concessionárias contra eventuais abusos decorrentes dessa assimetria estrutural, sem afastar a natureza consensual do contrato de concessão comercial (Reale, 1996).

Nesse sentido, Miguel Reale (1997, p. 180), um dos idealizadores da referida normativa, caracteriza esse fenômeno como manifestação de um "dirigismo contratual", na medida em que a lei passa a estabelecer previamente determinados contornos obrigatórios para a relação entre montadoras e concessionárias:

> "Com o dirigismo contratual, em suma, ao invés de se reprimir a posteriori um previsível abuso, em razão da estrutura oligopolística de dado setor da economia, previne-se a priori a ocorrência desse abuso mediante um sistema de normas que, sem suprimir a livre convenção, condiciona-a a certos parâmetros de natureza equitativa. Tal contrato, no entanto, é sempre consensual."

Impende ressaltar que este modelo regulatório revela a racionalidade econômica predominante no momento da normativa, a qual foi elaborada, enquanto vigorava a Constituição de 1967, em um contexto de política industrial setorial, marcado por maior intervenção do Estado na economia.

No plano econômico, a Lei Ferrari foi criada em um momento de transição entre o ciclo de expansão industrial iniciado no chamado "milagre econômico" e a crise que se aprofundaria no início da década de 1980, sendo que, com o elevado crescimento verificado entre 1967 e 1973, a economia brasileira passou a enfrentar os efeitos dos choques internacionais do petróleo, da desaceleração econômica mundial, do aumento do endividamento externo e da elevação da inflação (Maringoni, 2016).

Nesse contexto, o II Plano Nacional de Desenvolvimento, lançado em 1974, expressou uma resposta estatal de caráter desenvolvimentista, baseada na coordenação entre Estado, iniciativa privada e capital externo, com prioridade para setores estratégicos, como energia, insumos básicos, bens de capital e infraestrutura industrial (Brasil, 2024).

Assim, quando a Lei nº 6.729/1979 foi aprovada, o Brasil ainda preservava uma lógica de forte planejamento econômico e de intervenção estatal setorial, voltada à consolidação de cadeias produtivas nacionais e à organização jurídica de mercados considerados relevantes para o desenvolvimento industrial.

Como se vê, a disciplina da relação entre montadoras e concessionárias, no cenário descrito, não surgiu de forma isolada, mas como parte de um ambiente econômico em que o Estado buscava ordenar setores estratégicos, reduzir instabilidades contratuais e assegurar a continuidade da produção, distribuição e assistência técnica em um mercado marcado por elevada concentração econômica e dependência tecnológica.

2. Ordem econômica constitucional e intervenção estatal: entre livre concorrência e regulação de mercado

É consabido que a Constituição Federal de 1988 estabeleceu um modelo de ordem econômica fundado na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tendo como finalidade assegurar existência digna, conforme os ditames da justiça social. É nesse sentido que seu art. 170 consagra, entre outros princípios, a livre concorrência, a defesa do consumidor e a redução das desigualdades regionais (Brasil, 1988).

A nova ordem constitucional e a denominada redemocratização do país traçou uma transição do então modelo dirigente e intervencionista para um regime pautado no liberalismo econômico, fortemente marcado pela livre-iniciativa e pela livre concorrência. Com rigor, segundo o Ministro Luiz Roberto Barroso (2008, p. 206-208), nova Ordem Econômica funda-se na atuação espontânea do mercado, que impõe limites à atuação estatal, *in verbis*: "em condições regulares de funcionamento do mercado concorrencial, não é possível a intervenção estatal que elimine a livre-iniciativa e a livre concorrência, (...) exemplo a supressão da liberdade de fixação dos preços (…)"

Observa-se que a livre iniciativa ocupa papel central nesse modelo, vez que assegura maior liberalidade na exploração e desenvolvimento das atividades econômicas. Lado outro, pode-se afirmar essa liberdade não possui caráter absoluto, já que a própria Carta Magna condiciona o exercício da atividade econômica à observância de outros princípios, de maneira que a atuação estatal no domínio econômico não é, por si só, incompatível com a Constituição, desde que exercida dentro dos limites constitucionais e orientada à realização de finalidades públicas legítimas.

Nesse sentido, o art. 174 prevê que o Estado exercerá, como agente normativo e regulador da atividade econômica, funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado (Brasil, 1988). Assim, o cerne

da questão objeto da ação autônoma de controle de constitucionalidade, para além de simplesmente saber se o Estado pode ou não regular determinado setor econômico, jaz em se verificar se a regulação instituída pela lei é compatível com os princípios liberais trazidos com a nova Constituição.

Somado a isto, a livre concorrência deve ser compreendida como princípio destinado a preservar a abertura e o equilíbrio dos mercados, pois a própria concorrência pode depender de mecanismos estatais voltados a impedir práticas abusivas, concentração indevida de poder econômico ou eliminação artificial de competidores, conforme prevê o art. 173, § 4º, da Constituição, o qual determina que a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros (Brasil, 1988).

É nesse ponto que se insere a discussão constitucional sobre a Lei Ferrari, já que, por um lado, a norma pode ser compreendida como instrumento de regulação de uma relação econômica assimétrica. Sob essa perspectiva, a disciplina legal da concessão comercial teria a função de conferir maior estabilidade contratual, proteger investimentos específicos realizados pelas concessionárias e organizar a rede de distribuição (Reale, 1996).

Por outro lado, regras que intervêm ativamente na economia, neste caso, no setor automobilístico, podem, a depender de sua aplicação concreta, limitar a concorrência intramarca, reduzir a liberdade de reorganização empresarial e criar barreiras à entrada de novos agentes no mercado (Reis, 2011).

Também deve considerar a mudança concreta da realidade do setor automobilístico brasileiro entre o momento de sua criação e o cenário atual. Em 1979, a norma foi elaborada em um contexto no qual a rede de distribuição ainda se consolidava nacionalmente, em continuidade ao processo iniciado nas décadas anteriores com a instalação das montadoras no país e a formação de revendedores autorizados, espelhando um mercado mais fechado e menos diversificado (Fenabrave, 2025).

No cenário hodierno, entretanto, a distribuição automotiva apresenta maiores avanços operacionais e tecnológicos, registrando-se que a atuação dos distribuidores se ampliou a partir da década de 1950, com investimentos em modernização, formação de associações de marca e consolidação institucional do setor, chegando, atualmente, a representar milhares de concessionárias de veículos no Brasil (Fenabrave, 2025).

Além da ampliação da rede de concessionárias, houve profunda alteração tecnológica no setor automobilístico, de forma que o mercado atual não se organiza apenas em torno da venda física do veículo e da assistência mecânica tradicional, como ocorria de modo mais evidente no período de criação da Lei Ferrari. A indústria automotiva contemporânea passou a incorporar novas tendências globais, como eletrificação veicular, conectividade, automação, veículos híbridos e elétricos, sistemas de baterias, inteligência artificial, softwares embarcados e novas formas de interação digital com o consumidor (Daudt; Willcox, 2018).

Diante das transformações ocorridas tanto no arcabouço jurídico como na realidade econômica automobilística, na ADPF 1106, a PGR a sustentou que a Lei Ferrari teria sido concebida em contexto histórico marcado por maior dirigismo estatal e que alguns de seus mecanismos seriam incompatíveis com a ordem econômica inaugurada pela Constituição de 1988, e, portanto, deveria ser declarada, pelo STF, a sua não recepção. Segundo a PGR (Brasil, 2026, p. 91):

> "Ao final, postula que seja julgado procedente o pedido, para declarar **a não recepção/inconstitucionalidade** do art. 3º, § 1º, "b", art. 5º, I e II e §§ 2º e 3º, art. 7º, art. 8º, art. 9º, art. 10, art. 12, art. 13, art. 15, art. 17, art. 18, art. 19, art. 21, art. 27 e art. 30, todos da Lei 6.729/1979, que não se coadunam com os preceitos fundamentais da livre-iniciativa (art. 1º, IV, e art. 170, caput), da liberdade de contratar (art. 5º, II), da defesa do consumidor (art. 5º, XXXII, e art. 170), da defesa da concorrência (art. 170, IV) e da repressão ao abuso do poder econômico (art. 173, § 4º)**, bem como com a subsequente decretação de não recepção integral da Lei 6.729/1979**." (Grifo nosso)

Isto posto, o debate constitucional sobre a Lei Ferrari reside justamente em identificar se os mecanismos legais de organização da rede de concessionárias continuam desempenhando função regulatória adequada e eficaz ou se, diante das transformações do mercado, passaram a produzir restrições desproporcionais à concorrência.

3. A ADPF 1106 e o conflito de argumentos: PGR, AGU e *Amici Curiae*

3.1. Da interposição da ADPF 1106 e seus argumentos

Diante do debate sobre a compatibilidade da Lei nº 6.729/1979 com a Constituição de 1988, foi então proposta pela PGR no dia 13 de dezembro de 2023, a ADPF nº 1106, perante o STF, sob relatoria do Ministro Edson Fachin (Brasil, 2026). A petição inicial, proposta pela Procuradora-Geral da República Maria de Paiva, sustentou a tese da não recepção e inconstitucionalidade dos principais dispositivos da Lei Ferrari, tendo como argumento central a incompatibilidade entre o modelo de dirigismo contratual de 1979 e a Ordem Econômica de 1988, pautada nos preceitos da livre iniciativa (art. 170, caput), da livre concorrência (art. 170, IV) e da defesa do consumidor (art. 170, V), previstos na Constituição (Brasil, 1988).

Importante frisar que, apesar de não ser definido pela Constituição Federal e nem pela Lei 9.882/1999 o que se deve entender como preceito fundamental, há consenso doutrinário e jurisprudencial de que direitos e princípios fundamentais arrolados no texto constitucional se qualificam como tal (Brasil, 2026). Assim, foram impugnados na exordial os artigos: 3º, 5º, 7º, 8º, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 21, 27 e 30, classificando-os como interferências estatais injustificadas em decisões de natureza eminentemente privada (Brasil, 2026).

A PGR, embasada principalmente na análise do contido na Nota Técnica 28/2022 do DEE/CADE, aponta que a supracitada Lei, desviando de seu objetivo original, serve agora como justificativa legal para práticas anticoncorrenciais no setor automotivo, dificultando a atuação da autoridade antitruste do próprio DEE/CADE:

> "Ementa: Avaliação dos efeitos concorrenciais gerados pela Lei nº 6.729/1979, a Lei Ferrari, que regula as relações entre fabricantes de veículos automotores e seus concessionários. **A Lei representa uma intervenção direta indevida do Estado na economia, gerando limitações à liberdade de empresas e consumidores.** Restrições verticais previstas na lei podem ter efeitos concorrenciais e econômicos positivos e negativos, portanto devem ser avaliadas caso a caso a fim de se aferir seus resultados líquidos. A Lei Ferrari pode ser usada como justificativa legal para práticas abusivas relacionadas a restrições verticais nos mercados de distribuição de veículos, **dificultando a ação da autoridade antitruste.** Sugere-se a revisão da Lei Ferrari no sentido de adequar o setor ao ambiente de livre concorrência e liberdade econômica (Grifo nosso) (Brasil, 2022)"

Em continuidade, a PGR argumenta que está expresso na Constituição, art. 173, §4, o preceito-dever de reprimir práticas que levem à dominação de mercado, eliminação da concorrência ou aumento arbitrário dos lucros, entretanto, percebe-se que a Lei caminha para o rumo contrário (Brasil, 1988). Ao não proibir ou remediar possíveis abusos, entende-se que há autorização para restrições comerciais como exclusividade, áreas fechadas de atuação, cotas e limitações de venda, havendo clara violação à norma (Brasil, 2026).

Sob o entendimento da PGR, mesmo que não haja impedimentos de submeter-se a Lei Ferrari à análises de autoridades, as empresas poderão sempre justificar suas práticas abusivas com o respaldo de estarem sendo regidas pela Lei que regula relações de fabricantes e concessionários, desta forma, fica claro a imposição de restrições verticais que geram benefícios apenas para um dos lados (Brasil, 2026).

Sustenta-se também que a referida Lei, ao impor regras de exclusividade, impedindo concessionárias de vender veículos de outros fornecedores, viola-se o disposto nos arts. 1º, IV, art. 170, caput e art. 5º, III, que estabelecem os princípios da livre-iniciativa e liberdade de contratar (Brasil, 1988). Desta forma, o que deveria ser garantido às empresas, como a liberdade para organizar e gerir seus contratos e atividades econômicas, fica explicitamente reprimido já que ocorre uma espécie de pré-definição sobre como a relação comercial irá funcionar (Brasil, 2026).

Ainda, a argumentação do ataque à livre concorrência (art. 170, IV) ocorre devido à imposição da Lei Ferrari de um sistema fechado de distribuição de veículos em razão de sua delimitação territorial, dificultando assim a entrada de novos concorrentes no mercado, gerando uma barreira artificial de competição, onde não há, de fato, uma verdadeira concorrência, acarretando em prejuízos também ao consumidor (Brasil, 2026).

Limitando as opções de compra do consumidor, também se agride aos seus direitos, pois mesmo que supostamente seja permitindo ao interessado adquirir um veículo em qualquer concessionária, o mercado já está previamente restrito, impedindo alternativas reais de compra e venda, ou seja, não há uma verdadeira variedade de escolha exposta ao consumidor.

Desta forma, justifica seu pedido pela não recepção dos seguintes artigos: art. 30: impõe que cláusulas contrárias à Lei Ferrari sejam nulas, reduzindo a autonomia contratual; art. 3º, § 1º, "b": permite exclusividade, impedindo concessionárias de vender veículos de outras marcas; art. 5º: cria área demarcada e distância mínima entre concessionárias, limitando a concorrência territorial; art. 7º: estabelece cotas de veículos, interferindo na organização comercial das empresas (Brasil, 2026).

Também, em relação aos artigos: 8º, 9º e 10: tratam de índice de fidelidade, quotas e estoques, impondo rigidez desnecessária ao mercado; arts. 12 e 15: restringem vendas para revenda e vendas diretas ao consumidor, limitando modelos de negócio; art. 13: prevê uniformidade de preços e condições, o que pode facilitar condutas coordenadas; arts. 17, 18 e 19: autorizam convenções entre agentes do setor, criando ambiente favorável à troca de informações sensíveis e possível colusão; arts. 21 e 27: impõem prazos contratuais, interferindo indevidamente em relações privadas (Brasil, 2026).

3.2. Dos argumentos pela constitucionalidade e a participação dos *Amici Curiae*

Seguindo o rito da ADPF, foram requisitadas informações aos órgãos e autoridades responsáveis pelo ato questionado, sendo citada a AGU para defender a norma. Em contraposição à tese da petição inicial, a Advocacia-Geral da União (AGU) apresentou parecer em 19/03/2024,

por meio de Nota Informativa nº 00007/2024/CONSUNIAO/CGU/AGU (Brasil, 2026), pugnando pela total improcedência da ação. Esclarece que a CF/88, além de prever competências para legislar concorrentemente sobre direito econômico, versa também sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador da atividade econômica:

> "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. (Vide Lei nº 13.874, de 2019)
>
> § 1º A lei estabelecerá as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado, o qual incorporará e compatibilizará os planos nacionais e regionais de desenvolvimento. [...]" (Brasil, 1988).

Logo, percebe-se que a Lei nº 6.729/1979 se encontra em sintonia com a Constituição, já que não ocorre proibição da atuação do Estado como agente normativo regulador (Brasil, 1979b). É citado também que a Lei já sofreu alterações objetivando um maior equilíbrio entre os agentes envolvidos nas relações empresariais, ou seja, ocorre um constante e ativo monitoramento de possíveis ilegalidades da norma (Brasil, 2026).

Tal fato reforça também a sustentação da AGU no que diz respeito ao espaço de atuação do Poder Legislativo. A formulação da política de distribuição de veículos automotores e a escolha do modelo regulatório cabe ao Congresso Nacional, já que possui legitimidade democrática para ponderar tais interesses, ou seja, eventuais alterações, modernizações e revogações de trechos da Lei Ferrari devem passar por processo legislativo, não por controle de constitucionalidade do Poder Judiciário (Brasil, 2026).

Ademais, dando procedência ao que foi requerido pela PGR, A AGU argumenta com base na Consultoria Jurídica junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (CONJUR/MDIC), por meio da Nota Informativa nº 00002/2024/CONJUR-MDIC/CGU/AGU, com a simples revogação dos dispositivos, como proposto, impactará de maneira desproporcional o mercado econômico automotivo, que poderia haver simplesmente alguma alteração, sendo perfeitamente ser realizada por meio das Convenções de Marca (Brasil, 2026). Da mesma forma que diz o caput do art. 17 da Lei nº 6.729/1979, as relações objeto desta Lei serão reguladas por convenção, mediante solicitação de diversas entidades indicadas (Brasil, 1979b).

Assim, eventual argumento de violação ao princípio da legalidade não persiste, pois a Lei Ferrari demonstra então privilegiar a autonomia de vontade das partes envolvidas, possibilitando a negociação e flexibilidade de diversos aspectos pertinentes à relação comercial. A AGU cita ainda que, mesmo se não houvesse tal garantia de forma expressa, o próprio art. 5º, II, da CF, que estaria em suposto conflito com a lei versa que "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei", o que reforça a tese de não acolhimento da ADPF (Brasil, 1988).

O Senado Federal e a Câmara dos Deputados posicionaram-se na mesma vertente da tese de constitucionalidade. A Casa Civil, por meio de Nota SAJ nº 9/2024/CGIP/SAIP/SAJ/CC/PR, argumenta diversas vantagens na Lei pois, ao proporcionar estabilidade nas relações, viabiliza a confiança na continuidade dos negócios e permite a expansão com reforma de suas redes. Informa ainda que, mesmo que possam haver problemas como preços elevados de veículos nacionais, rever o modelo regulatório não significa submeter o debate ao Poder Judiciário (Brasil, 2026).

Por ser um modelo de regulação que está em vigor há mais de 40 anos, não pode ser submetido à exclusiva gestão de somente um dos poderes, já que a procedência da ADPF poderia

resultar na extinção de regras que moldaram relações entre montadoras e revendedoras que possuem longo histórico de equilíbrio econômico.

O Senado, por meio do Núcleo de Assessoramento e Estudos Técnicos – NASSET, cita também que há inúmeras proposições legislativas para alterar o disposto na Lei 6.729/1979 em trâmite no Congresso Nacional, como exemplo:

> "[...] ainda em tramitação no âmbito da Câmara dos Deputados, o PL n. 4675/2020, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLIC/MG) e o PL n. 3844/2019, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT/MG). Arquivadas pelo fim da legislatura, o PL n. 8054/2017, de autoria do então Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC), o PL n. 5466/2016, de autoria da Deputada Laura Carneiro (PMDB/RJ), o PL n. 1489/2019, de autoria do Deputado Gutemberg Reis (MDB/RJ), o PL n. 7477/2014, de autoria do Deputado Antonio Balhmann (PROS/CE), o PL n. 6832/2002, de autoria do então Deputado Clementino Coelho (PPS/SE) etc" (Brasil, 2026).

Ainda, cita-se também que no âmbito do Senado Federal:

> "[...] em tramitação o PL n. 5584/2019, de autoria do Senador Irajá (PSD/TO). Tramitou o PL n. 402/2012, de autoria da Senadora Ana Amélia Lemos (PP/RS), e que foi rejeitado, por decisão terminativa na Comissão de Assuntos Econômicos e na Comissão de Meio Ambiente" (Brasil, 2026).

Assim, a Lei proporciona na realidade um *level playing field*, ou seja, condições de concorrência equitativas, de forma que todos sigam o mesmo conjunto de regras e resulte em um formato igual de oportunidade (Sgnorelli; Buzzi; Buzzi, 2024).

Entretanto, percebe-se a complexidade do tema, necessitando de debate profundo, plural e público no Parlamento, onde se comprova a prévia existência de eventuais alterações legislativas em questão, sendo temerária a intervenção judicial para reconhecimento de eventual não recepção da Lei Ferrari pela CF/88. (Brasil, 2026)

Além dos citados, foi permitida a participação de *amici curiae* para fornecerem subsídios técnicos, informações e argumentos que ajudassem a postular a decisão do presente caso, sendo eles: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA); Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE); Conselho Nacional de Retífica de Motores (CONAREM), Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios (SINDIREPA), Associação Brasileira de Refrigeração, Ar Condicionado, Ventilação e Aquecimento (ABRAVA) e Associação Brasileira de Liberdade Econômica (ABLE).

Amici curiae que estavam a favor da improcedência da ação, como a ANFAVEA e a FENABRAVE fizeram uma argumentação remissiva à Casa Civil, ao Senado e AGU, onde há demonstração de clara insegurança jurídica se aprovada a ADPF nº 1106, pois existem contratos em vigor envolvendo cerca de 22% do PIB industrial (Brasil, 2026). Reforçou-se que o vazio normativo do setor permitiria aos fabricantes se valerem de sua superioridade econômica para obter acordos mais vantajosos com os distribuidores, em prejuízo aos mesmos princípios supracitados que supostamente estariam em desconformidade com a Lei Ferrari.

Em contraposição, o CONAREM apresentou memoriais no sentido de maior preocupação ligada ao mercado de reparação, retíficas e pós-venda. Sua manifestação destaca que a rigidez da Lei Ferrari pode afetar empresas independentes do setor de retífica de motores, criando barreiras econômicas e prejudicando a competitividade de segmentos que não integram diretamente o eixo montadora-concessionária.

4. A Lei Ferrari entre a validade constitucional e a necessidade de modernização legislativa

4.1. Análise crítica dos autos e do julgamento

No curso da ADPF n.º 1.106, a Advocacia-Geral da União manifestou-se pela improcedência do pedido, sustentando que a Lei Ferrari constitui regulação legítima de setor econômico complexo, voltada à organização da relação entre montadoras e concessionárias, à proteção da parte economicamente mais vulnerável e à preservação da segurança jurídica dos contratos de concessão comercial (Brasil, 2026).

Posteriormente, a própria Procuradoria-Geral da República, em sua manifestação obrigatória, opinou pela improcedência da arguição, reconhecendo que a Lei n.º 6.729/1979 poderia ser debatida e aperfeiçoada legislativamente, mas não apresentaria violação direta a preceito fundamental apta a justificar sua invalidação em controle concentrado (Brasil, 2026).

Em continuidade, ao julgar a ADPF n.º 1.106, o STF concluiu pela improcedência do pedido e reconheceu a constitucionalidade da Lei n.º 6.729/1979, nos termos do voto do relator, Ministro Edson Fachin (Brasil, 2026). A decisão foi pautada, em linhas gerais, na compreensão de que a CRFB/1988 (Brasil, 1988) não impede a atuação regulatória do Estado sobre atividades econômicas privadas, especialmente quando a disciplina normativa busca conferir equilíbrio, previsibilidade e segurança jurídica a relações empresariais marcadas por assimetria econômica (Brasil, 1988; Brasil, 2026).

Com efeito, assentou-se que o julgamento não deve ser compreendido como aprovação irrestrita de todos os efeitos econômicos do modelo vigente, mas como reconhecimento de que não havia incompatibilidade constitucional direta e suficiente para justificar a retirada abstrata da norma do ordenamento jurídico (Brasil, 2026). Nessa linha, entende-se que a antiguidade da Lei Ferrari, por si só, não foi considerada fundamento bastante para a declaração de inconstitucionalidade, sobretudo diante da necessidade de respeito às escolhas legislativas em matéria de regulação econômica setorial.

Entre os principais fundamentos acolhidos no julgamento, destaca-se a compreensão de que a Carta Magna não consagra um modelo de livre mercado absoluto, pois, ao mesmo tempo em que protege a livre iniciativa e a livre concorrência, também admite a atuação estatal como agente normativo e regulador da atividade econômica (Brasil, 1988). Assim, a regulação da distribuição automotiva foi considerada compatível com a ordem econômica constitucional, desde que não elimine a livre iniciativa, não suprima a livre concorrência e não impeça a atuação dos órgãos competentes para reprimir abusos concretos (Brasil, 2026).

Destaca-se, também, a relevância da afirmação que a Lei Ferrari não confere imunidade concorrencial às montadoras ou concessionárias. Isso porque, a existência de um regime jurídico próprio para a concessão comercial de veículos não afasta a competência do CADE para fiscalizar, prevenir e reprimir eventuais infrações à ordem econômica (Brasil, 2026). Essa distinção é fundamental, pois permite separar a validade abstrata do marco regulatório da possibilidade de controle concreto de práticas abusivas eventualmente praticadas no setor automotivo.

Feitas tais ponderações, constata-se que a solução adotada pelo STF dialoga com a noção de autocontenção judicial. Porquanto, para Luís Roberto Barroso, "o oposto do ativismo é a auto-contenção judicial, conduta pela qual o Judiciário procura reduzir sua interferência nas ações dos outros Poderes" (Barroso, 2009, p. 6). Essa postura recomenda que juízes e tribunais adotem critérios mais rigorosos para declarar a inconstitucionalidade de leis, evitando substituir escolhas

políticas legítimas por preferências judiciais próprias, especialmente quando a matéria envolver desenho institucional, política econômica e impactos setoriais amplos (Barroso, 2009).

No caso da Lei Ferrari, essa orientação reforça a ideia de que o controle concentrado deve se limitar à aferição de compatibilidade constitucional, e não à definição judicial do modelo economicamente mais eficiente para a distribuição de veículos automotores (Barroso, 2009; Brasil, 2026). Isso porque, a escolha entre maior ou menor intervenção estatal no setor automotivo envolve juízos técnicos, econômicos e políticos que, salvo violação evidente à Constituição, devem ser prioritariamente enfrentados pelo Poder Legislativo (Ramos, 2015; Mendes; Branco, 2023).

Outrossim, a autocontenção judicial relaciona-se diretamente ao princípio da separação dos Poderes, especialmente porque impõe ao Judiciário o dever de observar os limites constitucionais de sua função institucional. Nesse sentido, Elival da Silva Ramos compreende o ativismo judicial como a atuação jurisdicional que ultrapassa os limites estabelecidos pelo próprio ordenamento jurídico:

> "O exercício da função jurisdicional para além dos limites impostos pelo próprio ordenamento que incumbe, institucionalmente, ao Poder Judiciário fazer atuar. Resolvendo litígios de feições subjetivas (conflitos de interesse) e controvérsias jurídicas de natureza objetiva (conflitos normativos). (Ramos, 2015, p. 129 e 138 *apud* Coelho, 2015, p. 12)."

Gilmar Mendes e Paulo Gustavo Gonet Branco, ao tratarem da divisão funcional entre os Poderes, destacam que a edição de normas primárias e a definição de direitos e obrigações gerais constituem função típica do Poder Legislativo:

> "A edição de atos normativos primários, que instituem direitos e criam obrigações, é função típica do Poder Legislativo. O art. 59 da Constituição Federal lista os instrumentos normativos compreendidos na regulação que o constituinte desenvolve nos dispositivos seguintes. Cogita da Emenda à Constituição, das leis complementares, das leis ordinárias, das leis delegadas, das medidas provisórias, dos decretos legislativos e das resoluções. (Mendes; Branco, 2023, p. 1598)."

No mesmo sentido, em obras clássicas, Jeremy Waldron chama atenção para o risco democrático de deslocar para tribunais decisões que envolvem desacordos políticos razoáveis e que poderiam ser enfrentadas por instituições representativas (Waldron, 2006). Cass Sunstein, por sua vez, defende uma atuação judicial minimalista em determinadas controvérsias, de modo que as Cortes decidam apenas o necessário e deixem espaço para deliberação democrática futura (Sunstein, 1999).

Ademais, a segurança jurídica dos contratos vigentes também justifica a solução adotada pelo Supremo, uma vez que a Lei Ferrari está em vigor há mais de quatro décadas e serviu de base para inúmeros contratos de concessão comercial, muitos deles de longa duração e dependentes de investimentos elevados em imóveis, instalações, oficinas, estoques, sistemas, funcionários, treinamento e assistência técnica (Brasil, 1979b; Brasil, 2026).

Logo, percebe-se que, em cenário alternativo, um julgamento procedente da ADPF, especialmente se produzisse efeitos retroativos, poderia gerar forte instabilidade: cláusulas antes consideradas válidas poderiam ser questionadas, indenizações poderiam ser reabertas, convenções de marca poderiam perder fundamento e contratos em andamento ficariam sujeitos a incertezas relevantes.

Ainda que o STF pudesse modular os efeitos de eventual decisão de procedência, a invalidação abstrata de um marco regulatório setorial consolidado criaria dificuldades práticas

relevantes. Isso porque a segurança jurídica não se limita à previsibilidade formal da lei, mas envolve também estabilidade, confiabilidade e calculabilidade das consequências jurídicas produzidas pelo Estado, especialmente quando particulares estruturam relações econômicas duradouras com base em determinado regime normativo (Ávila, 2016).

Nesse cenário, entende-se que permaneceriam dúvidas sobre quais contratos seriam preservados, quais cláusulas continuariam válidas, como seriam tratados os litígios em curso e qual regime jurídico seria aplicado até eventual aprovação de nova lei. A preocupação se relaciona ao princípio da proteção da confiança, que atua como limite à alteração abrupta de orientações estatais quando os particulares, de boa-fé, organizaram sua conduta com base em determinada situação jurídica consolidada (Couto e Silva, 2004). No mesmo sentido, associa-se a segurança jurídica e a proteção da confiança à exigência de estabilidade mínima das relações jurídicas e de previsibilidade da atuação estatal (Canotilho, 2003).

Por isso, sob a perspectiva da segurança jurídica, a atualização legislativa apresenta-se como via mais adequada do que a invalidação judicial ampla, uma vez que a alteração pelo Congresso Nacional permite a criação de regras de transição, a preservação de situações consolidadas e a adaptação gradual do setor às novas exigências econômicas e tecnológicas (Ávila, 2016). Essa solução é mais compatível com a ideia de que mudanças institucionais relevantes devem evitar rupturas desnecessárias e preservar, tanto quanto possível, a confiança legítima depositada pelos agentes econômicos no ordenamento jurídico vigente (Couto e Silva, 2004; Barroso, 2022).

Isso não significa, contudo, que a Lei Ferrari deva permanecer imutável. Porquanto, a constitucionalidade reconhecida pelo STF não impede a crítica acadêmica nem afasta a conveniência de atualização legislativa diante das transformações tecnológicas, econômicas e concorrenciais do setor automotivo.

Ao contrário, o julgamento indica que a lei permanece válida no plano constitucional, mas não elimina a necessidade de debate legislativo sobre sua adequação à realidade contemporânea do mercado de veículos. A digitalização das relações de consumo, a ampliação dos canais on-line de contratação e a reorganização de modelos de negócio por plataformas digitais alteram a forma como consumidores acessam informações, comparam preços e escolhem produtos e serviços (Rogers, 2017).

4.2. A necessidade de atualização legislativa da Lei

A expansão da modernização, fortalecimento do mercado de reparação independente e a entrada gradual de veículos elétricos e novas tecnologias tornam legítima a discussão sobre a adequação do modelo de concessão comercial às dinâmicas atuais do consumo (Rogers, 2017).

No mesmo sentido, as mudanças tecnológicas associadas à reorganização das cadeias produtivas contemporâneas exigem adaptação institucional e normativa, sob pena de descompasso entre regulação e realidade econômica (Schwab, 2016). Assim, a conclusão pela constitucionalidade da Lei Ferrari não equivale à conclusão pela suficiência regulatória de seu conteúdo em face do mercado contemporâneo.

Sob a ótica do consumidor, indaga-se se a limitação territorial entre concessionárias pode repercutir sobre a dinâmica de formação do preço final do veículo, na medida em que tende a reduzir a concorrência intramarca em determinadas áreas geográficas, pois, essa restrição, ao limitar a disputa direta entre concessionárias da mesma rede, pode diminuir a pressão competitiva sobre preços, condições comerciais e qualidade do atendimento no Brasil.

Consigna-se, nessa discussão, a própria Lei Ferrari estabelece que o consumidor pode adquirir bens e serviços em qualquer concessionário, além de prever liberdade de preço na venda ao consumidor, o que demonstra que a restrição territorial não elimina completamente a concorrência intramarca (Brasil, 1979b). Ainda assim, a disciplina legal poderia ser atualizada para exigir critérios econômicos mais objetivos e transparentes na definição de áreas e distâncias mínimas, evitando que a proteção territorial funcione, na prática, como mecanismo de fechamento indevido de mercado (Schwab, 2016).

Em continuidade, outra questão pertinente é se a limitação de determinados canais de venda reduz opções do consumidor, uma vez que a princípio, tende a ser positiva em termos de desenho institucional, pois a Lei Ferrari estrutura um modelo de distribuição voltado à organização da cadeia de fornecimento, à preservação da rede autorizada e à prestação de serviços de pós-venda. Nesse contexto, a venda direta pela concedente é admitida apenas em hipóteses específicas, como nas operações destinadas à Administração Pública, ao Corpo Diplomático, a frotistas e a outros compradores especiais, nos termos da própria legislação (Brasil, 1979b).

Essa restrição pode ser justificada pela necessidade de preservar os investimentos realizados pela rede autorizada, especialmente porque as concessionárias assumem custos relevantes com instalações, estoques, oficinas, mão de obra especializada, equipamentos e atendimento ao consumidor (Mesquita, 2016). Além disso, o modelo de concessão busca assegurar assistência técnica, padronização do serviço e capilaridade no atendimento, aspectos relevantes em um setor no qual a relação pós-venda possui impacto direto sobre a confiança do consumidor e sobre a preservação da marca (Ribeiro, 2021).

Contudo, em um mercado cada vez mais digitalizado, a manutenção rígida desse modelo também pode restringir a liberdade do consumidor de escolher canais alternativos de compra, especialmente diante da expansão da venda on-line, da comparação digital de preços e de modelos híbridos de comercialização (Rogers, 2017; Schwab, 2016).

Por isso, a atualização legislativa poderia disciplinar com maior clareza a venda on-line, a venda direta e os modelos híbridos de comercialização, preservando a proteção contratual das concessionárias sem excluir novas formas legítimas de acesso do consumidor ao produto.

Ademais, a disciplina da área demarcada exige análise crítica cuidadosa, pois não parece adequado aplicar o mesmo grau de proteção territorial a mercados economicamente distintos, tendo em vista que em Capitais populosas, regiões metropolitanas e cidades de menor densidade econômica possuem realidades diversas quanto à renda, demanda, extensão territorial, capacidade de absorção de novas concessionárias e intensidade concorrencial (Schwab, 2016).

Embora a Lei Ferrari já mencione o potencial de mercado como critério para a fixação de distâncias mínimas entre concessionárias, a legislação poderia estabelecer parâmetros mais objetivos e transparentes para essa aferição, a fim de evitar que a área demarcada, concebida como mecanismo de organização e proteção da rede autorizada, funcione na prática como barreira artificial à concorrência ou como fator de redução das opções disponíveis ao consumidor.

A própria lei menciona critérios de potencial de mercado para a fixação de distâncias mínimas entre concessionárias, o que indica que a racionalidade econômica do território já integra o modelo legal (Brasil, 1979b). O problema, contudo, é que a lei poderia ser mais precisa quanto aos parâmetros objetivos de aferição desse potencial, conferindo maior transparência e reduzindo o risco de utilização da área demarcada como barreira artificial à concorrência.

Outrossim, a Lei Ferrari prevê que a quota de veículos deve considerar a produção estimada pela concedente, a capacidade empresarial do concessionário, seu desempenho de

comercialização e a capacidade do mercado de sua área demarcada (Brasil, 1979b). Em tese, esses critérios buscam racionalizar o fornecimento, evitar imposições abusivas e adequar a distribuição dos veículos à realidade econômica de cada concessionária, especialmente porque a própria lei admite revisão anual da quota, ajustes conforme a rotatividade dos estoques e adequação em razão de eventual diferença entre a produção estimada e a produção efetiva (Brasil, 1979b).

Contudo, a forma de distribuição das quotas pode gerar distorções concorrenciais quando a composição dos veículos destinados a cada concessionária não reflete adequadamente a demanda do mercado local ou quando há desigualdade relevante na entrega de modelos de maior ou menor procura (Brasil, 2026).

Nesses casos, ainda que a previsão legal não seja, por si só, inconstitucional, a ausência de parâmetros mais objetivos de transparência, justificativa econômica e revisão pode favorecer controvérsias concretas entre montadoras e concessionárias, além de produzir reflexos indiretos sobre a disponibilidade de modelos, o preço final e a liberdade de escolha do consumidor.

As informações prestadas pelo Senado Federal na ADPF n.º 1.106 demonstram que a atualização da matéria já integra o espaço democrático de deliberação legislativa. Na manifestação, foram mencionadas proposições em tramitação na Câmara dos Deputados, como o PL n.º 4.675/2020, de autoria do Deputado Gilberto Abramo, e o PL n.º 3.844/2019, de autoria do Deputado Mário Heringer, além de projetos arquivados ao fim de legislaturas anteriores, como os PLs n.º 8.054/2017, 5.466/2016, 1.489/2019, 7.477/2014 e 6.832/2002 (Brasil, 2026).

No Senado Federal, destacou-se o PL n.º 5.584/2019, de autoria do Senador Irajá, que pretende alterar a Lei n.º 6.729/1979 e o Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer prazo mínimo para revenda e transferência de veículos automotores adquiridos por venda direta (Brasil, 2019b; Brasil, 2026).

No mesmo contexto, o Projeto de Lei n.º 8.054-A/2017, de autoria do Deputado Valdir Colatto, buscou alterar os arts. 3º, 4º, 7º e 12 da Lei n.º 6.729/1979, com o objetivo declarado de estabelecer maior equilíbrio nas relações contratuais entre concedentes e concessionários (Brasil, 2017).

A proposta pretendia, entre outros pontos, redefinir critérios para a fixação das quotas de veículos, vinculando-as à expectativa de mercado, à variação do PIB, ao nível de atividade econômica, à capacidade empresarial do concessionário, ao desempenho de comercialização, à demanda real da área demarcada e ao nível de estoques mantidos pela concessionária (Brasil, 2017).

Embora tenha recebido parecer pela rejeição na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, o projeto revela que a própria arena legislativa já identificou pontos sensíveis da Lei Ferrari, especialmente no que diz respeito à assimetria econômica entre montadoras e concessionárias, à imposição de metas comerciais e à necessidade de critérios mais objetivos para evitar encargos excessivos ou desproporcionais à realidade econômica do distribuidor (Brasil, 2017).

O PL n.º 3.844/2019, em tramitação na Câmara dos Deputados, também pretende alterar a Lei Ferrari para estabelecer critérios para a revenda de veículos automotores adquiridos por venda direta (Brasil, 2019a). Esses projetos não representam, isoladamente, uma reforma ampla do sistema de concessão comercial, mas revelam que o Congresso Nacional já discute pontos sensíveis do modelo vigente, especialmente em relação à venda direta, à revenda rápida de veículos e aos seus reflexos sobre concessionárias, consumidores e concorrência.

Há ainda propostas anteriores que, embora arquivadas, são úteis para compreender caminhos possíveis de modernização. O PLS n.º 402/2012, por exemplo, de autoria da Senadora Ana Amélia, pretendia alterar os arts. 5º, 13 e 15 da Lei Ferrari para promover concorrência de preços e melhores condições de atendimento pós-venda na comercialização de veículos automotores (Brasil, 2012).

Na justificativa, a proposta partia da preocupação com os altos preços dos automóveis no Brasil e apontava fatores como aumento de custos de produção, carga tributária elevada e déficit de concorrência na cadeia produtiva (Brasil, 2012). Ao tratar especificamente da Lei Ferrari, o projeto, em sua inaugural, afirmava que: "O caminho que vislumbramos neste momento é estimular maior concorrência no mercado, e assim baratear o veículo para o consumidor final." (Brasil, 2012).

A proposta previa, entre outros pontos, maior liberdade para atuação fora da área demarcada, ampliação de informações ao consumidor sobre custos de reparo, consumo, depreciação e revisões, além de proteção da garantia quando o reparo realizado fora da rede autorizada não tivesse relação técnica com o defeito reclamado (Brasil, 2012). Apesar de rejeitado e arquivado, o PLS n.º 402/2012 é relevante porque evidencia que a modernização da Lei Ferrari pode ser orientada não apenas pela proteção das concessionárias, mas também pela ampliação da informação, da concorrência e da autonomia do consumidor.

Considerações finais

A análise da ADPF n.º 1.106 permite concluir que a Lei Ferrari permanece compatível com a CRFB, embora sua permanência no ordenamento não afaste a necessidade de revisão legislativa. Porquanto, constatamos que o julgamento do STF foi adequado ao reconhecer que a antiguidade da Lei n.º 6.729/1979 e a existência de críticas ao seu modelo regulatório não constituem, por si sós, fundamento suficiente para a declaração de inconstitucionalidade.

Isso se justifica sob o entendimento de que a ordem econômica constitucional protege a livre iniciativa e a livre concorrência, mas também admite a atuação normativa e reguladora do Estado, especialmente em setores marcados por assimetrias econômicas e relações contratuais complexas.

Nesse sentido, a Corte não substituiu o legislador na escolha do modelo mais eficiente para a distribuição automotiva, limitando-se a verificar se a disciplina legal impugnada violava diretamente preceitos fundamentais. Essa solução preservou a segurança jurídica dos contratos vigentes, muitos deles estruturados há décadas com base na Lei Ferrari, e evita que a invalidação abstrata da norma produza instabilidade sobre cláusulas contratuais, investimentos realizados, indenizações, convenções de marca e relações comerciais em curso.

Por outro lado, o setor automotivo contemporâneo apresenta dinâmicas muito distintas daquelas existentes no momento de edição da lei, especialmente em razão da expansão da venda on-line, das plataformas digitais, dos novos modelos de consumo, da ampliação do acesso à informação, do mercado de reparação independente e da introdução gradual de veículos elétricos e novas tecnologias. Esses fatores indicam que o marco regulatório pode e deve ser aperfeiçoado para conferir maior transparência, competitividade e proteção ao consumidor, sem desconsiderar a necessidade de preservação dos investimentos legitimamente realizados pelas concessionárias.

Constatou-se, ainda, que as críticas relativas à área demarcada, às distâncias mínimas, à venda direta, aos canais digitais e à distribuição de quotas não conduzem automaticamente à

inconstitucionalidade da Lei Ferrari. Tais questões revelam, antes, a necessidade de avaliação legislativa mais precisa, com base em critérios econômicos objetivos e em dados empíricos capazes de demonstrar eventuais impactos sobre preços, concorrência e liberdade de escolha do consumidor.

As proposições apresentadas no Congresso Nacional, ainda que pontuais ou arquivadas, confirmam que a modernização da Lei Ferrari é tema próprio da deliberação democrática e pode ser realizada de maneira gradual, com regras de transição e preservação das situações jurídicas consolidadas.

Conclui-se, portanto, que a decisão do STF foi constitucionalmente adequada ao preservar a validade da Lei Ferrari, mas não encerra o debate sobre sua atualização. A solução mais equilibrada está na modernização legislativa do regime de concessão comercial de veículos, de modo a compatibilizar segurança jurídica, proteção contratual, livre concorrência, defesa do consumidor e adaptação tecnológica. Assim, a Lei Ferrari pode continuar a exercer função regulatória legítima no setor automotivo, desde que seja progressivamente ajustada às novas exigências econômicas e sociais do mercado brasileiro.

Referências

ARAUJO, Victor Leonardo de. **O BNDES sete décadas depois: uma história**. In: BASTOS, Carlos Pinkusfeld (coord.). **Seminários sobre desenvolvimento e financiamento**. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento – CICEF, 2024. p. 55-98. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/26549/1/FCCap_216380_O%20BNDES%20sete%20d%C3%A9cadas%20depois.pdf. Acesso em: 25 jun. 2026.

ÁVILA, Humberto. **Teoria da segurança jurídica**. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2016. *E-book*.

BARROSO, Luís Roberto. A Ordem econômica constitucional e os limites à atuação estatal no controle de preços. Rio de Janeiro: **Revista de Direito Administrativo**, n. 226, 2008, p. 206-208. Disponível em https://bdjur.stj.jus.br/jspui/handle/2011/44384. Acesso em: 22 jun. 2026.

BARROSO, Luís Roberto. Judicialização, ativismo judicial e legitimidade democrática. **Anuario Iberoamericano de Justicia Constitucional**, Madrid, n. 13, p. 17-32, 2009. Disponível em: https://www.oab.org.br/editora/revista/users/revista/1235066670174218181901.pdf. Acesso em: 20 jun. 2026.

BARROSO, Luís Roberto. **O controle de constitucionalidade no direito brasileiro: exposição sistemática da doutrina e análise crítica da jurisprudência**. 9. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2022. *E-book*.

BRASIL. [Constituição (1967)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967**. Brasília, DF: Presidência da República, 1967. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em: 22 jun. 2026.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 22 jun. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei n.º 3.844, de 2019**. Altera a Lei n.º 6.729, de 28 de novembro de 1979, para estabelecer critérios para a revenda de veículos automotores adquiridos por venda direta. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2019a. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2210439. Acesso em: 27 jun. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei n.º 8.054-A, de 2017**. Altera os arts. 3º, 4º, 7º e 12 da Lei n.º 6.729, de 28 de novembro de 1979, para fins de estabelecer maior equilíbrio nas relações contratuais entre os concedentes e concessionários. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2017. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1667450&filename=Avulso%20PL%208054/2017. Acesso em: 27 jun. 2026.

BRASIL. Congresso Nacional. **Mensagem nº 92, de 1979-CN: Mensagem nº 331/1979, na origem**. Submete à deliberação do Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 31, de 1979-CN, que dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre. Diário do Congresso Nacional, Brasília, DF, ano 34, nº 121, p. 2197-2202, 2 out. 1979a. Exposição de Motivos EM/GM/NP nº 066, de 10 set. 1979. Disponível em: https://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaPaginasDiario?codDiario=18082&download=true. Acesso em: 22 jun. 2026.

BRASIL. Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Departamento de Estudos Econômicos. **Nota Técnica nº 28/2022/DEE/CADE.** Disponível em: https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?HJ7F4wnIPj2Y8B7Bj80h1lskjh7ohC8yMfhLoDBLddY4nDQiVSkm2S7WQBm_jFGVe4aHGCIOLHG62-_Q13uAUIRj2xHMDXOJrHQFGPKG9wQtJMNrUKhT_IKJWzMUkEpL#:~:text=O%20objetivo%20da%20presente%20Nota,comercial%20do%20mercado%20automotivo%20brasileiro.

Acesso em: 22 jun. 2026.

BRASIL. **Decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956**. Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas. Diário Oficial da União: seção 1, Rio de Janeiro, p. 11841, 16 jun. 1956. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 22 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979.** Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 17849, 29 nov. 1979b. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-6729-28-novembro-1979-366090-norma-pl.html. Acesso em: 22 jun. 2026.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei do Senado n.º 402, de 2012**. Altera os arts. 5º, 13 e 15 da Lei n.º 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. Brasília, DF: Senado Federal, 2012. Disponível em: https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/108634. Acesso em: 27 jun. 2026.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei n.º 5.584, de 2019**. Altera a Lei n.º 6.729, de 28 de novembro de 1979, e a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer prazo mínimo para a revenda e transferência de veículos automotores adquiridos por venda direta. Brasília, DF: Senado Federal, 2019b. Disponível em: https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/139451. Acesso em: 27 jun. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n.º 1.106/DF**. Relator: Ministro Edson Fachin. Brasília, DF: Supremo Tribunal Federal, 2026. Autos eletrônicos. Disponível em: https://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=6816881. Acesso em: 27 jun. 2026.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional e teoria da Constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003. *E-book*.

COELHO, Inocêncio Mártires. Apontamentos para um debate sobre o ativismo judicial. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 5, n. 2, p. 2-22, 2015. DOI: https://doi.org/10.5102/rbpp.v5i2.3157. Disponível em: https://www.publicacoes.uniceub.br/RBPP/article/view/3157. Acesso em: 27 jun. 2026.

COUTO E SILVA, Almiro do. O princípio da segurança jurídica: proteção à confiança no direito público brasileiro e o direito da Administração Pública de anular seus próprios atos administrativos. **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, v. 237, p. 271-315, jul./set. 2004. Disponível em: https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/44376. Acesso em: 27 jun. 2026.

DAUDT, Gabriel Marino; WILLCOX, Luiz Daniel. **Indústria automotiva**. In: PUGA, Fernando Pimentel; CASTRO, Lavínia Barros de (org.). **Visão 2035: Brasil, país desenvolvido: agendas setoriais para alcance da meta**. 1. ed. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2018. p. 183-208. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/16241/1/PRCapLiv214167_industria_automotiva_compl_P.pdf. Acesso em: 25 jun. 2026.

FENABRAVE. **Linha do tempo**. [S. l.], [s. d.]. Disponível em: https://www.fenabrave.org.br/portalv2/Conteudo/linhatempo. Acesso em: 25 jun. 2026.

MARINGONI, Gilberto. A maior e mais ousada iniciativa do nacional-desenvolvimentismo. **Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, DF, ano 13, ed. 88, 23 nov. 2016. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?id=3297&option=com_content&view=article. Acesso em: 22 jun. 2026.

MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. **Curso de direito constitucional**. 18. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023. *E-book*.

MESQUITA, Daniel Velho de. **A Lei Ferrari e o contrato de concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre**. 2016. Trabalho de conclusão de curso (LLM em Direito dos Negócios) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Porto Alegre, 2016. Disponível em: https://repositorio.jesuita.org.br/bitstream/handle/UNISINOS/6771/Daniel+Velho+de+Mesquita_.pdf?sequence=1. Acesso em: 22 jun. 2026.

RAMOS, Elival da Silva. **Ativismo judicial: parâmetros dogmáticos**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

REALE, Miguel. Estrutura normativa da Lei n. 6.729 sobre concessões comerciais entre produtores e distribuidores de veículos automotores terrestres. **Revista da Faculdade de Direito**, Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 91, p. 63-103, 1996. Disponível em: https://revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67329. Acesso em: 22 jun. 2026.

REALE, Miguel. Sistema normativo das concessões comerciais de veículos automotivos. In: **Questões de direito privado**. São Paulo: Saraiva, 1997. p. 180.

REIS, Guilherme Zugno. As restrições verticais no sistema de concessão de comercialização de veículo: Lei 8.884/94 versus Lei 6.729/79. **Revista de Direito da Concorrência**, Brasília, DF, n. 24, p. 25-48, set. 2011. Disponível em: https://revista.cade.gov.br/index.php/revistadedireitodaconcorrencia/article/download/933/517/2793. Acesso em: 22 jun. 2026.

RIBEIRO, Gabriel de Paula. **ABS's e contrapesos: a importância da Lei Ferrari para o equilíbrio de poderes na relação entre montadoras e concessionárias de veículos automotores**. 2021. Artigo científico (Bacharelado em Direito) – Centro Universitário de Brasília, Brasília, DF, 2021. Disponível em: https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/prefix/15300/1/Gabriel%20Ribeiro%2021652377.pdf. Acesso em: 20 jun. 2026.

ROGERS, David L. **Transformação digital: repensando o seu negócio para a era digital**. Tradução de Afonso Celso da Cunha Serra. São Paulo: Autêntica Business, 2017. *E-book*.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial. Tradução de Daniel Moreira Miranda**. São Paulo: Edipro, 2016. *E-book*.

SGNORELLI, Ana Sofia Monteiro; BUZZI Catarina Macedo; BUZZI, Rodrigo Garcia Rodrigues. Litigância regulatória antitruste abre 2024 com a ADPF 1106. In: **Consultor Jurídico –CONJUR.** 25 de janeiro de 2024. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2024-jan-25/litigancia-regulatoria-antitruste-abre-2024-com-a-adpf-1-106/. Acesso em 23 jun. 2026.

SUNSTEIN, Cass R. **One case at a time: judicial minimalism on the Supreme Court**. Cambridge: Harvard University Press, 1999. *E-book*.

WALDRON, Jeremy. The core of the case against judicial review. **The Yale Law Journal**, New Haven, v. 115, n. 6, p. 1346-1406, 2006. Disponível em: https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/16710/34_115YaleLJ1346_April2006_.pdf . Acesso em: 27 jun. 2026.

Informação deste texto, conforme a NBR 6023:2018 da Associação Brasileira de Normas Técnicas bibliográfica (ABNT):

ALBUQUERQUE, Ana Hafiza Santana; COSTA, Bianca Soares Martins da; RIBEIRO, Samily Leite; BRAGA, José Edival Vale. A constitucionalidade da Lei Ferrari e os limites da intervenção estatal no setor automotivo: uma análise da ADPF nº 1.106. **Revista Brasileira de Direito Constitucional**, vol. 26, jan./dez. 2026, e026034. São Paulo: ESDC, 2026. ISSN: 1983-2303 (eletrônica). DOI: https://doi.org/10.62530/e026034.

Recebido em 29/06/2026
Aprovado em 16/07/2026

https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt-br
Com essa licença os artigos são de acesso aberto que permite o uso irrestrito, a distribuição e reprodução em qualquer meio desde que o artigo original seja devidamente citado

Créditos de autoria
Os autores são responsáveis pelo artigo e desempenharam todos os papéis da classificação CRediT (Contributor Roles Taxonomy).

Declaração sobre conflito de interesses
Não há conflitos de interesse na realização e comunicação das pesquisas.

Informações sobre financiamento
Esta pesquisa não foi realizada com financiamento.

Editores Responsáveis pela Editoração
Carol de Oliveira Abud e Marcelo Lamy.