

DO CONTRATO DE CONCESSÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E A LEI FERRARI: PROPOSTA EM FAVOR DA INTERPRETAÇÃO RESTRITIVA E TAXATIVA DO INCISO III DO ARTIGO 24 DA LEI Nº 6.729/1979

THE MOTOR VEHICLE CONCESSION CONTRACT AND THE FERRARI LAW: A PROPOSAL IN FAVOR OF A RESTRICTIVE AND EXHAUSTIVE INTERPRETATION OF ITEM III OF ARTICLE 24 OF THE LAW

Guilherme Hack Mendes¹

RESUMO: O artigo versa sobre o contrato de concessão de veículos automotores e a taxatividade do artigo 24 da Lei Ferrari, abordando em especial os principais fundamentos que balizam o tema, e a necessidade de pacificação da interpretação sobre a taxatividade do inciso III do referido artigo em prol da segurança jurídica e desenvolvimento econômico do país. Ao final, conclui-se com ponderações importantes sobre proposta para nova interpretação do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari.

Palavras-chave: Contrato de Concessão de veículos automotores. Taxatividade do artigo 24 da Lei Ferrari. Jurisprudência. Segurança Jurídica.

ABSTRACT: The article is about the motor vehicle concession contract and the taxability of article 24 of the Ferrari Law, addressing the main foundations that support the issue, and the necessity to pacify the interpretation of the taxability of item III of that article for the sake of legal certainty and the country's economic development. Finally, it concludes with important considerations on the proposal for a new interpretation of item III of article 24 of the Ferrari Law.

3197

Keywords: Motor vehicle concession contract. Taxability of article 24 of the Ferrari Law. Case law. Legal certainty.

I. LEI FERRARI E O CONTRATO DE DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. PRINCIPAIS ATRIBUTOS

Promulgada antes da Constituição de 1988, a Lei Ferrari ganhou novo texto com as alterações acrescidas pela Lei 8.132/1990. Desse modo, buscou-se adequá-la ao mercado que surgia com a chegada de novas marcas que ampliaram a competitividade do setor, a fim de proteger a livre concorrência.

Na forma em que está organizada, a Lei ganhou espaço nas relações econômicas que envolvem relevantes segmentos desse setor. A sua estrutura e objetivos compõem um cenário abrangente das relações entre seus setores, e constitui uma norma que visa proteger o

¹Mestrando em Direito Civil pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Advogado em Pinheiro Neto Advogados.

concessionário e o consumidor e, por outro lado, trazer o mínimo de segurança e previsibilidade para a concedente (montadora).

A Lei Ferrari buscou, conforme dispõe o caput do seu artigo 1º², de certa forma, a tipificação do Contrato de Concessão de veículos automotores, a partir da exposição dos principais regramentos desse Contrato³. Segundo Miguel Reale⁴, a Lei Ferrari determina que dentro do Contrato de Concessão de veículos automotores, os produtores (concedentes) e revendedores (concessionárias) “são obrigados a conformar as suas pretensões”, em clara obra do intervencionismo do legislador, que reduz o dirigismo contratual das partes “a fim de salvaguardar o justo equilíbrio das prestações e contraprestações”.

É certo também que Contrato de Concessão de veículos automotores não é muito estudado pela doutrina brasileira, existindo poucos estudos aprofundados sobre o tema. Para se ter ideia da falta de doutrina sobre o tema, é possível notar que alguns autores, estudam esse contrato através de uma aproximação com o contrato de distribuição de direito público⁵.

De todo modo, de acordo com a doutrina localizada, o Contrato de Concessão de veículos automotores é um acordo pelo qual uma parte concede à outra o direito de explorar determinada atividade econômica (no caso da distribuição de veículos, a distribuição de veículos automotores). Esse tipo de contrato estabelece as condições, direitos e obrigações de ambas as partes envolvidas, definindo as regras para a execução da concessão e os prazos estipulados. O objetivo principal do contrato de concessão é garantir a prestação de um serviço de interesse público com eficiência e qualidade, estabelecendo parâmetros para a relação entre o poder concedente e o concessionário⁶.

Rubens Requião⁷ leciona que a concedente deve renunciar ao seu direito de se relacionar com o varejo (em especial, com os consumidores) em prol dos concessionários, que ficam responsáveis pela interface com os consumidores e escoamento da produção da montadora. Por

² “Art. 1º A distribuição de veículos automotores, de via terrestre, efetivar-se-á através de concessão comercial entre produtores e distribuidores disciplinada por esta Lei e, no que não a contrariem, pelas convenções nela previstas e disposições contratuais”.

³ CASTRO, Fernando Botelho Penteado de. Contrato típico de concessão comercial: origem, conceito, disciplina, formas de extinção e efeitos decorrentes. 2008. 315 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

⁴ REALE, Miguel. Estrutura normativa da Lei n. 6.729 sobre concessões comerciais entre produtores e distribuidores de veículos automotivos terrestres: Separata de Revista da Faculdade de Direito USP, S. Paulo, v.91, 1996.

⁵ Rubens Requião, por exemplo, leciona que o contrato de concessão comercial é uma evolução realizada pelo direito comercial emprestada do direito público administrativo no que se refere a concessão de serviços públicos. (REQUIÃO, Rubens. Aspectos modernos de direito comercial: estudos e pareceres. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1988. p. 120).

⁶ CHAMPAUD, Claude, in La Concession Commerciale, Revue Trimestrielle du Droit Commercial, n. 24, 1963, p. 471. Apud FORGIONI, Paula A., in Contrato de Distribuição, 3ª Ed., São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2014, p. 81/82.

⁷ REQUIÃO, Rubens. Contrato de Concessão de Venda com Exclusividade. Revista Forense: São Paulo, 1972.

outro lado, os concessionários abdicam de sua autonomia para organizar seu negócio (como, por exemplo, acontece com a organização das instalações do estabelecimento), na medida que devem seguir especificações determinadas pelas concedentes.

Pela própria definição exposta por Rubens Requião acima sobre o Contrato de Concessão de veículos automotores, percebe-se que se trata de um contrato bilateral⁸, na medida que ambas as partes (concedente e concessionária) possuem obrigações e deveres e, por outro lado, ambas serão beneficiadas.

Adiante, Fernando Botelho Penteadado de Castro afasta o Contrato de Concessão de veículos como “contrato de adesão”, como defendido por parte da doutrina⁹. A partir de suas lições, compreende-se que o Contrato não seria de adesão, na medida que as concessionárias têm sim margem para negociação de termos específicos, diferentemente da realidade dos contratos de adesão típicos¹⁰. Como, por exemplo, observa-se que as concessionárias muitas vezes negociam melhores condições de financiamento de veículos, bônus, dentre outras condições – fato que, como bem observado pelo doutrinador anteriormente citado, afasta totalmente seu caráter adesivo.

Para o efeito do que se pretende nesse artigo, entende-se que as lições de Fernando Botelho sobre o caráter não adesivo do Contrato de Concessão devem prevalecer. Até porque, não obstante os pontos abordados acima, deve-se considerar que a rede de concessionárias, como regra, está sempre assessorada por bons advogados e, em muitos casos, as concessionárias são verdadeiras empresas, com fortíssima organização empresarial. Portanto, entende-se que esse contrato não pode ser classificado como adesivo, caso contrário se desnaturaria o próprio conceito de contrato de adesão.

De todo modo, mesmo com a escassez doutrinária, é possível, a partir da análise profunda da Lei Ferrari, perceber que a própria Lei traz inúmeras características desse contrato, expondo um verdadeiro “mapa” do Contrato de Concessão de veículos automotores.

⁸Segundo definição de Nelson Rosenvald e Cristiano Chagas, “todo contrato é negócio bilateral”, mas a recíproca não é válida. No contrato há sempre duas ou mais declarações de vontade, com conteúdos diversos, que se harmonizam ou se conciliam mutuamente, ajustando-se uma à outra, como as diversas partes de um mesmo objeto, pois se dirigem à produção de um resultado jurídico unitário”. (ROSENVALD, Nelson, FARIAS, Cristiano Chaves De. Contratos: Teoria Geral e Contrato em Espécie. 9ª edição. São Paulo. 2019. Página 290)

⁹ O Contrato de Concessão de Veículos automotores poderia ser classificado como de adesão, na medida que a própria Lei Ferrari, através do seu artigo 21, estipula que o Contrato obedecerá a “forma escrita padronizada”, o que demonstraria, portanto, que a concedente entrega pouca margem de negociação do Contrato para as concessionárias.

¹⁰Como leciona Nelson Rosenvald e Cristiano Chagas, uma das características do Contrato de Adesão é: “(...) esse conceito evidencia os três atributos dos contratos de adesão: predisposição das cláusulas, unilateralidade e rigidez”. (ROSENVALD, Nelson, FARIAS, Cristiano Chaves De. Contratos: Teoria Geral e Contrato em Espécie. 9ª edição. São Paulo. 2019. Página 341)

De início, observa-se que o artigo 20 da Lei Ferrari¹¹ estipula o formato do contrato, prevendo que será ajustado obedecendo “forma escrita padronizada”, sendo obrigatório a especificação dos produtos, área demarcada, distância mínima e quota de veículo automotores que serão comercializados.

Além disso, a Lei Ferrari prevê em artigo 21¹² que o Contrato de Concessão de veículos automotores deverá ser, geralmente, por prazo indeterminado. Tal disposição é bastante incomum, em especial por se tratar de contrato empresarial, que na maioria dos casos tem uma prevalência da vontade das partes para o fim da determinação do seu prazo de duração.

O artigo 22 da Lei Ferrari¹³ prevê expressamente como se dará a rescisão do contrato de concessão de veículos automotores, apontando para hipóteses de acordo entre as partes, força maior, expiração do prazo e iniciativa das partes. Por outro lado, o artigo 23¹⁴ prevê indenização exata para o caso de a concedente decidir não renovar o contrato de concessão.

A Lei também prevê como se dará a rescisão do contrato, a pedido da concedente, através do artigo 24. Esse artigo da Lei Ferrari é o principal ponto de estudo do presente artigo, em especial pela previsão do seu inciso III. Tal artigo prevê que se a concedente der causa à rescisão do contrato de prazo indeterminado, deverá reparar o concessionário com o pagamento de quatro rubricas indenizatórias obrigatórias:

¹¹ “Art. 20. A concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores será ajustada em contrato que obedecerá forma escrita padronizada para cada marca e especificará produtos, área demarcada, distância mínima e quota de veículos automotores, bem como as condições relativas a requisitos financeiros, organização administrativa e contábil, capacidade técnica, instalações, equipamentos e mão-de-obra especializada do concessionário”.

¹² “Art. 21. A concessão comercial entre produtor e distribuidor de veículos automotores será de prazo indeterminado e somente cessará nos termos desta Lei”.

¹³ “Art. 22. Dar-se-á a resolução do contrato:

I - por acordo das partes ou força maior;

II - pela expiração do prazo determinado, estabelecido no início da concessão, salvo se prorrogado nos termos do artigo 21, parágrafo único;

III - por iniciativa da parte inocente, em virtude de infração a dispositivo desta Lei, das convenções ou do próprio contrato, considerada infração também a cessação das atividades do contraente.

§ 1º A resolução prevista neste artigo, inciso III, deverá ser precedida da aplicação de penalidades gradativas.

§ 2º Em qualquer caso de resolução contratual, as partes disporão do prazo necessário à extinção das suas relações e das operações do concessionário, nunca inferior a cento e vinte dias, contados da data da resolução”.

¹⁴ “Art. 23. O concedente que não prorrogar o contrato ajustado nos termos do art. 21, parágrafo único, ficará obrigado perante o concessionário a:

I - readquirir-lhe o estoque de veículos automotores e componentes novos, estes em sua embalagem original, pelo preço de venda à rede de distribuição, vigente na data de readquirição;

II - comprar-lhe os equipamentos, máquinas, ferramental e instalações à concessão, pelo preço de mercado correspondente ao estado em que se encontrarem e cuja aquisição o concedente determinara ou dela tivera ciência por escrito sem lhe fazer oposição imediata e documentada, excluídos desta obrigação os imóveis do concessionário.

Parágrafo único. Cabendo ao concessionário a iniciativa de não prorrogar o contrato, ficará desobrigado de qualquer indenização ao concedente”.

Rubrica n° “i”: pagamento de indenização para readquirir o estoque de veículos automotores, implementos e componentes novos, pelo preço de venda ao consumidor, vigente na data da rescisão contratual (inciso I do artigo 24);

Rubrica n° “ii”: pagamento de indenização prevista pelo artigo 23, inciso II, da Lei Ferrari, que determina que a concedente deverá comprar da concessionária “os equipamentos, máquinas, ferramental e instalações à concessão, pelo preço de mercado correspondente ao estado em que se encontrarem e cuja aquisição o concedente determinara ou dela tivera ciência por escrito sem lhe fazer oposição imediata e documentada, excluídos desta obrigação os imóveis do concessionário” (inciso II do artigo 24);

Rubrica n° “iii”: indenização por perdas e danos através de uma fórmula fechada, à razão de “quatro por cento do faturamento projetado para um período correspondente à soma de uma parte fixa de dezoito meses e uma variável de três meses por quinquênio de vigência da concessão, devendo a projeção tomar por base o valor corrigido monetariamente do faturamento de bens e serviços concernentes a concessão, que o concessionário tiver realizado nos dois anos anteriores à rescisão” (inciso III do artigo 24); e por fim

Rubrica n° “iv”: eventuais reparações excedentes expressamente acordadas entre o produtor e sua rede de distribuição (inciso IV do artigo 24).

II. APLICABILIDADE DO ARTIGO 24, III DA LEI FERRARI E JURISPRUDÊNCIA SOBRE O TEMA

Como visto anteriormente, o artigo 24 traz uma fórmula indenizatória para hipótese da concedente der causa à rescisão do contrato de prazo indeterminado. Não parece existir dúvida quanto às rubricas “i”, “ii”, e “iv” acima destacadas, na medida que não é possível localizar na doutrina e, em especial, na jurisprudência, grandes polêmicas ou discussões.

Por outro lado, a rubrica “iii”, relativa ao pagamento de perdas e danos para hipótese da concedente der causa à rescisão do contrato de prazo indeterminado, causa grande controvérsia, em especial na jurisprudência, na medida que mesmo com a fórmula fechada proposta pela redação do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari (lei especial), muitos tribunais pátrios vêm fundamentando que a concessionária poderá ser indenizada em perdas e danos excedentes, se houver prova de dano, com base em lei geral¹⁵ (na maioria dos casos com base no Código Civil).

¹⁵ Cita-se como exemplo o REsp: 1811792 SP 2019, que será melhor abordado abaixo.

Através de um estudo da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (“STJ”), percebe-se um movimento hesitante da jurisprudência da Corte Superior sobre a definição se uma vez incidente indenização da Lei Ferrari (lei especial), poderá ou não ser cobrada indenização em verbas excedentes com base em legislação geral. Em um primeiro momento nota-se o precedente REsp 10.391 do STJ, de 1993, no qual litigam a Volvo e ex-concessionária, em caso com contornos de ordem fática bastante peculiares. O cerne da discussão gira em torno do fato se a Volvo deveria ou não indenizar a contraparte por rubricas excedentes àquelas indicadas no artigo 24 da Lei Ferrari.

A tese defendida pela ex-concessionária foi a de que, antes mesmo de ser assinado o contrato de concessão, este foi rescindindo, a pedido da Volvo, sem tempo para cobrir-se do altíssimo investimento realizado na construção do prédio. Portanto, se a concessionária foi fechada antes mesmo da abertura da loja, não havia obviamente “faturamento” para cálculo da razão prevista pelo inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari.

Entre os elementos componentes da indenização requerida pela ex-concessionária inclui o valor da diferença entre a área construída, conforme projeto elaborado pelo arquiteto da Volvo, e aquela que corresponderia a construção sem os requisitos impostos pela Volvo, isto é, ao seu direito de construir, dando ao terreno outra destinação, de acordo com o potencial de edificação.

3202

A Volvo se defendeu alegando que houve aproveitamento deficitário do terreno, alegando, em síntese, que nenhuma indenização poderia ser exigida além das previstas na Lei especial, no caso, da Lei Ferrari.

Ao longas discussões em primeira e segunda instância, o STJ definiu que ante “peculiaridades do caso concreto” (em especial ao fato de que a ex-concessionária não possuía faturamento) as indenizações pleiteadas pela ex-concessionárias poderiam ser excedentes àquelas previstas pela Lei Ferrari “não se restringindo às verbas previstas nos artigos 24 e 25 daquele diploma”. Destaca-se abaixo:

“DIREITO INTERTEMPORAL. APLICAÇÃO DA LEI NOVA A CONTRATO EM EXECUÇÃO. IMPOSSIBILIDADE. PRECEDENTES. PECULIARIDADES DO CASO CONCRETO. DIREITO CIVIL E COMERCIAL. RESCISÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO COMERCIAL POR CULPA DO CONCEDENTE. LIMITES DA INDENIZAÇÃO DEVIDA AO CONCESSIONÁRIO. INTELIGÊNCIA DA LEI 6.729/79. EXTENSÃO AOS DANOS ABRANGIDOS PELO DIREITO COMUM. PROCESSO CIVIL. EFEITOS DA REVELIA. RECURSO PROVIDO”

[...]”

“A reparação dos danos não abrangidos pela lei 6.729 /79, que venham a ser cabalmente comprovados como consequentes da resolução do contrato de concessão comercial, por culpa do

concedente, encontra suporte jurídico nas disposições do direito comum no que tange à responsabilidade civil, não se restringindo às verbas previstas nos artigos 24 e 25 daquele diploma (STJ - REsp 10.391/PR, rel. Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira, Quarta Turma, julgado em 03/08/1993, DJ 20/09/1993, p. 19178)

Fica absolutamente cristalino, a partir da análise desse precedente, que o entendimento do STJ foi muito baseado nas particularidades do caso concreto, visto que como não havia faturamento, muito possivelmente a rubrica do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari seria reduzida à zero.

Por outro ao lado, após o precedente de 1993, é possível localizar outros precedentes do STJ no sentido de que a indenização prevista na Lei Ferrari (lei especial) fixa uma forma fechada de indenização quando a concedente dá causa à rescisão do contrato. É o que se denota do REsp nº 1308074/SP¹⁶.

Por fim, em 2022, o STJ prolatou a sua decisão mais recente sobre o tema (RESP 1.811.792/SP), no qual litigam a concessionária Barucar e a Volkswagen. No caso concreto, a ex-concessionária também defende o arbitramento de indenizações excedentes àquelas previstas pela Lei Ferrari.

Na ocasião, sob Relatoria da Ministra Nancy Andrighi, o STJ definiu que (i) a Lei Ferrari tem natureza de “direito especial”, e não de “direito excepcional”, fato que permite, portanto, a complementação através de disposições do Direito Civil sempre que necessário para a consecução de suas finalidades, em especial para o fim indenizatório de perdas e danos, e (ii) é vedado expressamente o bis in idem, na medida que na hipótese do reconhecimento de outras verbas indenizatórias ao lado das reparações previstas na própria Lei Ferrari não significa que um mesmo dano possa ser indenizado mais de uma vez¹⁷.

¹⁶ “RECURSO ESPECIAL. CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. INDENIZAÇÃO. CONCESSIONÁRIA DE VEÍCULO. RESCISÃO CONTRATUAL. LEI FERRARI. CULPA DA CONCEDENTE. SÚMULA Nº 7/STJ. OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR. PRECEDENTES. 1. As instâncias de origem, soberanas na análise das circunstâncias fáticas da causa, decidiram pela culpa da concedente pelo distrato. Logo, a desconstituição de tal conclusão, como pretendido pela recorrente, ensejaria incursão no acervo probatório da causa, o que, como consabido, é vedado nesta instância especial, nos termos da Súmula nº 7 desta Corte Superior. 2. A Lei nº 6.729/79, conhecida como “Lei Renato Ferrari”, estabelece, em seus artigos 23, 24 e 25, a forma de indenização quando a concedente dá causa à rescisão do contrato. De fato, estipula as perdas e danos a que a concessionária faz jus, encerrando a obrigação de pagar o que se gastou, inclusive com a re aquisição de produtos, além da projeção do faturamento com a média de vendas anteriores. 3. A propósito: REsp 780.764/GO, Min. Massami Uyeda, DJe 26/11/2007, e REsp 10.391/PR, Rel. Min. Sálvio de Figueiredo, DJ 29/9/93. 4. Recurso especial não provido”. (STJ - REsp: 1308074 SP 2012/0021909-2, Relator: Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Data de Julgamento: 27/11/2012, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 06/12/2012)

¹⁷ “RECURSO ESPECIAL. CIVIL. LEI FERRARI. CONTRATO DE CONCESSÃO COMERCIAL. OMISSÕES. AUSÊNCIA. EXAME DA PROVA PERICIAL. OCORRÊNCIA. RESPONSABILIDADE CIVIL. REQUISITOS. REEXAME. SÚMULA 7/STJ. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS RECURSAIS. FIXAÇÃO DE OFÍCIO. POSSIBILIDADE. ALTERAÇÃO DA BASE DE CÁLCULO DE OFÍCIO. IMPOSSIBILIDADE. ROL DE REPARAÇÕES DO ART. 24 DA LEI FERRARI. NÃO TAXATIVO. (...)”. (STJ - REsp: 1811792 SP 2019/0008881-0, Data de Julgamento: 03/05/2022, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 05/05/2022)

No curso do julgamento do RESP 1.811.792/SP, o Ministro Raul Araújo apresentou voto divergente bastante relevante no julgamento do Agravo Interno interposto em face do acórdão que julgou os Embargos de Declaração opostos em face do acórdão que deu parcial provimento ao Recurso Especial, apontando que o STJ possui vasta jurisprudência no sentido de que “*arestos paradigmas prestigiaram a lei especial e entenderam não haver possibilidade de cumular indenizações da mesma natureza e relativas aos mesmos danos, sob o mesmo fundamento, por violar a justa indenização e configurar inegável bis in idem*”.

De toda sorte, como adiantado, o posicionamento do Ministro Raul se sagrou vencido frente ao voto da Ministra Nancy Andrighi, no sentido de que a cumulação do Código Civil com a Lei Ferrari seria possível, na medida que essa última legislação seria um patamar indenizatório mínimo.

Mesmo com o posicionamento recente do STJ sobre o tema, percebe-se que a jurisprudência dos tribunais estaduais não é pacífica pela aplicação do RESP 1.811.792/SP. Inclusive, a partir da análise da jurisprudência do Tribunal de Justiça de São Paulo e Tribunal de Justiça de Minas Gerais, não é possível localizar precedentes desses tribunais com a aplicação dessa recente decisão do STJ.

Nesse cenário, percebe-se que há uma indefinição no posicionamento majoritário sobre a taxatividade ou não da rubrica “iii”, referente às perdas e danos da Lei Ferrari, frente ao fato de que o próprio STJ possui firme entendimento no sentido de que uma vez incidente indenização da lei especial, fica afastada a aplicação da lei geral para fins indenizatórios, sendo certo que esta somente poderá ser aplicada nas lacunas daquela¹⁸.

3204

Assim sendo, com objetivo de apresentar uma proposta alternativa para interpretação das perdas e danos previstas pelo inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, a fim de atestar a possibilidade da mesma ser interpretativa de forma taxativa (sem a cumulação com indenizações baseada na lei geral) propõe-se a análise dessa rubrica (i) frente às cláusulas de prefixação de danos e cláusula penal compensatória, (ii) frente às regras de interpretação de lei especial, e (iii) como potencial geradora de insegurança jurídica, em especial pela indefinição profunda dos tribunais se a fórmula do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari é ou não uma fórmula fechada para fins de pagamento de indenização de perdas e danos.

¹⁸Destaca-se a esse respeito: REsp 1.622.555/MG; REsp 908.752/MG; AgInt no REsp 1.577.569/DF.

III. DO PARALELO COM A CLÁUSULA PENAL COMPENSATÓRIA E A CLÁUSULA DE LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Se o Contrato de Concessão de veículos automotores é tipificado pela Lei Ferrari, pode-se inferir que tal artigo entrega uma “fórmula” de prefixação de danos. Para tanto, como forma de buscar uma interpretação alternativa para atestar a validade da taxatividade desse artigo (isto é, para demonstrar que outras indenizações não podem ser cumuladas), propõe-se um paralelo com as cláusulas de prefixação de danos e penal compensatória.

Orlando Gomes¹⁹ define a cláusula penal compensatória como um “pacto acessório pelo qual as partes de um contrato fixam, de antemão, o valor das perdas e danos”, asseverando, portanto, a finalidade de prefixação do valor das perdas e danos.

A cláusula penal compensatória, segundo ensinamento da doutrina²⁰, possui duas diferentes funções: (i) meio de coerção, a fim de intimidar o devedor para o cumprimento da obrigação acordada, e (ii) como forma de prefixação das perdas e danos para hipótese de inadimplemento dessa obrigação – para essa hipótese Cleyson Mello²¹ ensina que “partes já estipulam no próprio instrumento contratual, através da cláusula penal, o valor das perdas e danos”.

A doutrina brasileira se debruça constantemente em favor da utilização da cláusula penal compensatória como forma de prefixação de danos, na medida que isso gera vantagens para o credor e para o devedor. José Fernando Simão²² aponta que o devedor se beneficia pela previsibilidade da limitação, na medida que o credor não poderá se beneficiar da faculdade entre exigir o valor da cláusula penal ou demandar a parte por perdas e danos adicionais, visto que todos os danos estão prefixados nessa cláusula.

O próprio doutrinador aponta para existirem exceções limitadas para permitir que o devedor demande a integralidade dos danos (via indenização excedente): na hipótese de dolo

¹⁹ “A cláusula penal, também chamada pena convencional, é o pacto acessório pelo qual as partes de um contrato fixam, de antemão, o valor das perdas e danos que por acaso se verifiquem em consequência da inexecução culposa de obrigação. Admite-se, entretanto, que, para exigir o pagamento da multa, não precisa o credor alegar prejuízo.” (GOMES, Orlando, Obrigações, 16. ed., Atual. Edvaldo Brito, Rio de Janeiro: Forense, 2004, n. 122, p. 186)

²⁰ “Não constitui apenas reforço da obrigação, nem somente pré-avaliação dos danos, nem, ainda que excepcionalmente, tão só uma pena. Reveste-se conjuntamente destas três feições. É reforço, porque efetivamente assume o caráter de garantia da obrigação principal. É pré-avaliação dos danos porque seu pagamento é compulsório, independentemente de prova do prejuízo da inexecução ou da execução inadequada. E ainda mesmo que não haja prejuízo, o pagamento não deixa de ser servido. E finalmente, é pena, na acepção lata do termo (mas nem por isso menos técnica), porque significa uma punição, infligida àquele que transgride a ordem contratual e, via de consequência, a própria ordem jurídica.” (FRANÇA, Rubens Limongi, Teoria e prática da cláusula penal, São Paulo: Saraiva, 1988, p. 157).

²¹ MELLO, Cleyson De Moraes. Direito Civil, Obrigações, 3ª ed. Freitas Bastos, págs. 403/404

²² SIMÃO, José Fernando. Código Civil Comentado. ANDERSON SCHREIBER et al. Ed. Forense, 5ª Edição, pág. 297

no momento da celebração da cláusula ou se o próprio contrato autorizar a cobrança de valores excedentes ou suplementares.

A respeito do caráter vinculativo da pena/indenização prefixada nessa cláusula penal compensatória, Giovanni Nanni²³ leciona ao credor seria absolutamente vedado “desconsiderá-la e pleitear a reparação do prejuízo em toda a sua extensão”, isto é, em um movimento do credor pleitear uma indenização “excedente” àquela inicialmente prefixada pela cláusula.

Através de uma análise da jurisprudência vigente o tema, é possível perceber que a jurisprudência²⁴ dos tribunais pátrios possui entendimento absolutamente pacificado no sentido de que a prefixação de danos da cláusula penal compensatória é absolutamente legal, sendo vedada a sua cumulação com pleitos indenizatórios excedentes²⁵.

Desta forma, sob um argumento por analogia com a cláusula penal compensatória, percebe-se que a cláusula do artigo 24, inciso III, da Lei Ferrari, ora sob análise, não deveria ser considerada como um “mínimo” indenizatório, como determinado pelo STJ nos precedentes indicados acima, mas sim como uma norma de prefixação de danos, que pré-estipula as perdas e danos para hipótese de rescisão a pedido da concedente.

É nítida a semelhança do teor da rubrica do inciso III da Lei Ferrari, com a cláusula penal compensatória de prefixação de danos, basta ver que ambas: **(i)** buscam a prefixação de danos para hipótese de inadimplemento e rescisão contratual – a Lei Ferrari elenca uma fórmula absolutamente matemática para esse cálculo; **(ii)** trazem uma previsibilidade ao devedor e credor, **(iii)** as partes do contrato (no caso da Lei Ferrari, parte concedente e concessionária) possuem pleno conhecimento a respeito de sua incidência para hipótese de rescisão, sendo certo também que essas partes não são hipossuficiente e, portanto, sabem das consequências para hipótese de rescisão.

A diferença entre ambas reside justamente no fato de que a indenização prevista pelo inciso III da Lei Ferrari é prevista pela própria lei, enquanto a cláusula penal compensatória é uma convenção entre as partes para prefixação dos danos. De toda sorte, é certo que a previsão dessa prefixação de danos pela própria Lei Ferrari (lei especial) deveria servir apenas para

²³ NANNI, Giovanni Ettore. Comentários ao Código Civil. 3ª ed. São Paulo, RT, 2023, p. 556

²⁴ TJ-MG - Apelação Cível: 5006312-55.2018.8.13.0480, Relator: Des.(a) Cavalcante Motta, Data de Julgamento: 06/02/2024, 10ª CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 15/02/2024;

²⁵ TJ-MG - AC: 51680295720168130024, Relator: Des.(a) Cavalcante Motta, Data de Julgamento: 11/10/2022, 10ª CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 13/10/2022

umentar, ainda mais, o seu caráter taxativo e frear os intentos que buscam sua cumulação com indenizações de perdas e danos excedentes.

Assim sendo, à vista das semelhanças expostas entre a cláusula penal compensatória e a indenização prevista pelo inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, e considerando que a doutrina e a jurisprudência não permitem a cumulação da cláusula penal compensatória (como forma de prefixação de danos) com outra indenização excedente também baseada em perdas e danos, não é crível que se permita a cumulação da rubrica da Lei Ferrari com demais indenizações também baseadas em “perdas e danos”.

Nota-se também, que dentro dessa “fórmula” do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, que faz com que essa norma se aproxime de uma cláusula penal compensatória, chama bastante atenção que o legislador previu expressamente que as perdas e danos serão calculadas “à razão de quatro por cento do faturamento projetado para um período correspondente à soma de uma parte fixa de dezoito meses e uma variável de três meses por quinquênio de vigência da concessão”.

A razão de quatro por cento do faturamento projetado parece satisfazer e recompor, de forma bastante satisfatória, as “perdas e danos” sofridas pela concessionária na hipótese de rescisão do Contrato de Concessão a pedido da concedente. Assim, ao permitir que outras indenizações baseadas em “perdas e danos” sejam cumuladas com o inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, faz com que a própria razão de quatro por cento do faturamento projeto necessite de uma revisão legislativa.

Ora, ao legislar sobre o tema com a previsão do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, por óbvio, o legislador trouxe uma fórmula generosa para pagamento de indenização por perdas e danos. Se as perdas e danos são cumuladas com indenizações baseadas na lei geral, é certo que não cabe que essa fórmula generosa seja mantida (pelo menos não à razão de quatro por cento do faturamento), caso contrário as concessionárias serão sempre beneficiadas com as indenizações arbitradas.

Outro paralelo possível para se demonstrar a validade da restritividade da indenização prevista pelo inciso III do art. 24 da Lei Ferrari – feita também através de um argumento por analogia – é com base nas cláusulas de limitação de responsabilidade. Esta, diferentemente da cláusula perda de prefixação de danos, não aponta um valor prefixado para fins indenizatórios, mas sim coloca um limite no valor a ser desembolsado.

A cláusula de limitação de responsabilidade nada mais é que uma previsão entre as partes através da qual contratante e contratada limitam o pagamento de indenização, em termos previamente acordados, a determinado valor prefixado em caso de responsabilidade contratual (como, por exemplo, nos casos de quebra de contrato)²⁶.

Essas cláusulas são comuns no ordenamento jurídico brasileiro. São inúmeros os Contratos Empresariais celebrados por multinacionais que preveem a limitação de responsabilidade, justamente buscando uma maior previsibilidade das indenizações a serem pagas. Tais cláusulas são também bastante difundidas no resto do mundo, conforme lições de Wanderley Fernandes sobre esse tema em direito comparado²⁷, que indica que a legislação civilista Italiana e Portuguesa preveem expressamente normas gerais aplicáveis às limitações de responsabilidade.

Arnold Wald²⁸ ensina que as cláusulas de limitação de responsabilidade são absolutamente válidas em nosso ordenamento jurídicos, sendo os seus fundamentos balizares a bilateralidade, a igualdade de posições, não exoneração do agente em caso de dolo ou culpa grave e não isenção pelo pagamento de indenização.

Carlos Ari Sundfeld²⁹ atesta inclusive para validade da cláusula de limitação de responsabilidade em contratos administrativos. Isto é, não fosse suficiente a validade dessa estipulação no direito privado, é certo que até nos contratos com a Administração Pública a prévia estipulação e limitação de danos é permitida.

O STJ historicamente tem se manifestado de forma favorável à cláusula de limitação da responsabilidade. Na visão da Corte Superior, além da validade dessa pactuação privada entre as partes, não é lógico e nem razoável a determinação de indenização adicional excedente ao limitador previsto. Destaca-se abaixo trecho do mais recente precedente do STJ³⁰.

Nesse cenário, mais uma vez – agora através de um argumento por analogia com a cláusula de limitação de responsabilidade -, pode-se aproximar o inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari de uma cláusula de limitação de responsabilidade, na medida que a indenização a ser desembolsada pela concedente à concessionária é limite à razão prevista nessa rubrica.

²⁶ MONTEIRO, Antônio Pinto. Cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade civil. Coimbra: Almeida, 2003. p. 100.

²⁷ FERNANDES, Wanderley. Cláusulas de exoneração e de limitação de responsabilidade. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 198

²⁸ WALD, Arnold. A cláusula de limitação de responsabilidade no direito brasileiro. In: Revista de Direito Civil Contemporâneo: RDCC, São Paulo, v. 2, n. 4, jul./set. 2015, pág. 133

²⁹ SUNDFELD, Carlos Ari. Cláusula De Limitação De Responsabilidade Em Contrato Administrativo. Pareceres - Carlos Ari Sundfeld | vol. 2 | p. 653 - 659 | Mar / 2013 | DTR\2013\7094

³⁰ STJ - REsp: 1989291 SP 2022/0062883-6, Relator: Ministro RICARDO VILLAS BÓAS CUEVA, Data de Julgamento: 07/11/2023, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 23/11/2023

Se colocarmos a indenização do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari frente à frente com a cláusula de limitação de danos, percebe-se que todos os requisitos para considerar essa rubrica como uma limitante de responsabilidade estão presentes, na medida que (i) existe bilateralidade de consentimento, na medida que ambas as partes (concedente e concessionária) tem ciência e consentem com os termos da Lei Ferrari, (ii) a relação entre concedente e concessionária não é de consumo, sendo possível atestar que não há hipossuficiência entre as partes, (iii) o inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari não prevê exoneração do agente em caso de dolo ou culpa grave, e (iv) não há previsão de isenção da concedente ao pagamento da indenização.

Assim sendo, considerando que a cláusula de limitação de danos não permite a acumulação dos demais rubricas indenizatórias, não é crível que se permita que a indenização da Lei Ferrari seja cumulada com perdas e danos do Código Civil (como determinado pelo STJ em precedentes recentes), na medida que o inciso III do artigo 24 dessa lei já aponta um limite máximo indenizatório a ser desembolsado pela concedente à concessionária no caso de rescisão do contrato.

IV. LEI ESPECIAL VERSUS LEI GERAL

Com efeito, a interpretação sugerida acima acerca da vedação da cumulação da indenização prevista pela fórmula taxativa da Lei Ferrari com perdas e danos do Código Civil poderia ser suficiente para que essa discussão fosse encerrada. De toda forma, há ainda um argumento adicional – este já suscitado em alguns precedentes – que merece atenção. Trata-se do fato de que ao permitir a cumulação das indenizações de perdas e danos, autoriza-se que lei geral se sobreponha à lei especial, o que, por óbvio, viola as normas de interpretação das leis do ordenamento jurídico brasileiro. 3209

Como adiantado, é princípio de interpretação das normas do direito brasileiro que lei geral se prevalece sobre lei especial. De forma exemplificativa, o princípio roga que no caso de conflito entre norma especial e geral, a primeira deverá prevalecer sobre a última.

Esse princípio também deveria ser utilizado como forma de interpretação da indenização prevista pelo inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, na medida que a Lei Ferrari é especial frente ao Código Civil – que é como regra a base legal para que demais concessionárias pleiteiem o arbitramento de indenizações excedentes àquelas da Lei Ferrari.

Assim sendo, como lei especial, é certo que a indenização do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari seria interpretada de forma restritiva e taxativa e, por consequência, teria supremacia

sobre quaisquer indenizações à título de perdas e danos excedentes pleiteadas por concessionárias com base no Código Civil – excluindo, portanto, o arbitramento de perdas e danos excedentes.

Não fosse a incidência do princípio em questão suficiente para interpretação taxativa do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, é certo também a jurisprudência do STJ possui inúmeros precedentes nos quais se fundamenta que se há previsão em lei especial (como é o caso da indenização ora em discussão) não cabe aplicação do Código Civil (regra geral). Destaca-se dois precedentes elucidativos localizados no ementário de jurisprudência do STJ (ênfase do artigo):

“RECURSO ESPECIAL. CIVIL. SUSCITAÇÃO DE DÚVIDA. REGISTRO DE IMÓVEIS. PROMESSA DE COMPRA E VENDA. BEM GRAVADO COM HIPOTECA CEDULAR. CÉDULA DE CRÉDITO RURAL. NECESSIDADE DE PRÉVIA ANUÊNCIA DO CREDOR. DL 167/67, ART. 59. LEI ESPECIAL. PREVALÊNCIA. 1. É necessária a prévia anuência do credor hipotecário, por escrito, para a venda de bens gravados por hipoteca cedular, nos termos do art. 59 do DL 167/67. 2. **A regra geral do Código Civil não prevalece sobre a norma especial** do art. 59 do DL 167/67, que disciplina o financiamento concedido para o implemento de atividade rural. 3. Recurso especial desprovido”³¹.

“ADMINISTRATIVO. SERVIDOR PÚBLICO. PRESCRIÇÃO. LEI ESPECIAL. CÓDIGO CIVIL. INAPLICABILIDADE. 1. Consoante o entendimento desta Corte, **havendo lei especial que regula** a prescrição das pretensões contra a Fazenda Pública (Decreto n. 20.910/1932), **não há que se falar na aplicação do Código Civil, norma geral.** 2. Hipótese em que, sendo a discussão relacionada ao reenquadramento de servidora do Ministério das Relações Exteriores, não pode ser aplicada a causa impeditiva de transcurso do prazo prescricional previsto no art. 198, II, do Código Civil, já que há lei específica quanto ao tema. 3. Agravo interno desprovido”³².

3210

É bastante razoável a aproximação dos precedentes acima destacados com a discussão sobre a interpretação restritiva e taxatividade do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, na medida que se denota que a Lei Ferrari, como lei especial, traz uma solução indenizatória que deveria - frente às normas de interpretação do direito brasileiro e jurisprudência relacionada -, prevalecer sobre indenizações baseadas em legislação geral.

Nesse cenário, percebe-se, portanto, que os argumentos em favor da interpretação restritiva e taxativa do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari também encontram guarida em princípios de interpretação da norma do direito brasileiro (lei especial deve prevalecer sobre lei geral) e em precedentes análogos sobre a aplicação desse princípio.

Assim sendo, é certo também que a interpretação não restritiva do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari - que acaba, conseqüentemente, permitindo a cumulação dessa rubrica

³¹ STJ - REsp 908.752/MG, relator Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 16/10/2012, DJe de 26/10/2012

³² STJ - AgInt no REsp n. 1.577.569/DF, Relator Ministro GURGEL DE FARIA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 23/5/2022, DJe de 25/5/2022

indenizatória da Lei Ferrari com outras verbas pleiteadas com base na legislação geral – viola os princípios norteadores do ordenamento jurídico brasileiro e jurisprudência análoga e, por consequência, gera instabilidade e insegurança jurídica.

V.POTENCIAL INSEGURANÇA JURÍDICA GERADA COM A NÃO TAXATIVIDADE DESSA RUBRICA INDENIZATÓRIA

A segurança e a certeza são vetores do desenvolvimento socioeconômico de qualquer país. Há mais de 350 anos, Thomas Hobbes, em *Leviatã* de 1651³³, já transitava sobre a ideia de incerteza como algo fortemente perigoso para o desenvolvimento humano: “não há lugar para a indústria, pois seu fruto é incerto; conseqüentemente não há cultivo da terra, nem navegação, nem uso das mercadorias que podem ser importadas pelo mar; não há construções confortáveis, nem instrumentos para mover e remover as coisas que precisam de grande força; não há conhecimento da face da Terra, nem cômputo do tempo, nem artes, nem letras; não há sociedade; e o que é pior de tudo, um constante temor de morte violenta”.

Sobre um plano unicamente jurídico de segurança, segundo ensinamentos de José Afonso da Silva³⁴, “a segurança jurídica consiste no 'conjunto de condições que tornam possível às pessoas o conhecimento antecipado e reflexivo das conseqüências diretas de seus atos e de seus fatos à luz da liberdade reconhecida'. Uma importante condição da segurança jurídica está na relativa certeza que os indivíduos têm de que as relações realizadas sob o império de uma norma devem perdurar ainda quando tal norma seja substituída”.

O jurista português José Gomes Canotilho³⁵ aproxima o princípio da segurança jurídica ao Estado de Direito: “o homem necessita de segurança jurídica para conduzir, planificar e conformar autônoma e responsabilmente a sua vida. Por isso, desde cedo se consideravam os princípios da segurança jurídica e proteção à confiança como elementos constitutivos do Estado de direito. Estes dois princípios - segurança jurídica e proteção à confiança - andam estreitamente associados, a ponto de alguns autores considerarem o princípio da proteção da confiança como um subprincípio ou como uma dimensão específica da segurança jurídica. Em geral, considera-se que a segurança jurídica está conexiada com elementos objetivos da ordem jurídica - garantia de estabilidade jurídica, segurança de orientação e realização do direito”.

³³ HOBBS, Thomas. *Leviatã*. São Paulo: Martins Fontes. P. 522. 2019

³⁴ SILVA, José Afonso da. *Comentário Contextual à Constituição*. São Paulo: Malheiros, P. 133, 2006.

³⁵ CANOTILHO, José Gomes. *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*. Coimbra: Almedina, P. 256, 2000.

Percebe-se, portanto, que a segurança jurídica das relações é de suma importância para o desenvolvimento econômico de qualquer país. No caso de países emergentes, como é o caso do Brasil, o desenvolvimento econômico vem principalmente de volumosos investimentos estrangeiros no país, seja através da instalação de multinacionais em territórios nacional, seja através de investimentos em empresas nacionais.

Fato é que dinheiro estrangeiro é repellido por insegurança jurídica. O exemplo do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari é só mais um exemplo disso de como a insegurança pode acarretar o afastamento de capital estrangeiro do Brasil.

Imagina-se na posição das montadoras estrangeiras, que ao analisarem o mercado automobilístico brasileiro buscando mudanças (muitas vezes visando fechar alguma concessionária deficitária, por exemplo), leem o artigo 24 da Lei Ferrari e enxergam, por óbvio, uma fórmula fechada para calcular qual é a contingência (em outras palavras: quanto custará) para encerramento de determinada operação de certa concessionária. Em um cenário absolutamente normal de interpretação, a empresa enxerga nas rubricas do referido artigo todas as indenizações (inclusive de perdas e danos) que serão desembolsados pela montadora para determinada movimentação no seu portfólio.

Acontece que, para sua surpresa das concedentes (montadoras multinacionais), as concessionárias, baseadas em precedentes absolutamente draconianos, pleiteiam indenizações excedentes. E para uma surpresa maior ainda, em certos casos, as concessionárias obtêm no Poder Judiciário “vitórias” em favor dos pleitos indenizatórios que não estão previstos na fórmula fechada prevista pelo artigo 24 da Lei Ferrari. 3212

Desta forma, conclui-se que a sedimentação da interpretação do artigo 24 da Lei Ferrari, especialmente no que tange ao inciso III, é de suma importância para segurança jurídica nacional que, por consequência, permitirá com que o Brasil atraia maior capital estrangeiro – fato que, ao final, gerará maior desenvolvimento econômico.

VI. CONCLUSÃO

Em consideração do exposto, demonstra-se, com base nas interpretações acima expostas, que a indenização de perdas e danos prevista pelo inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari, deve ser interpretada de forma restritiva através de argumentos por analogia construídos com base nas cláusulas de limitação de responsabilidade civil e nas cláusulas compensatórias de prefixação de danos.

Põe-se, portanto, que a aproximação da rubrica indenizatória do inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari com as cláusulas anteriormente indicadas apontam para uma vedação de sua incidência, com indenizações baseadas na legislação geral (muitas vezes baseadas no Código Civil).

Ainda, do ponto de vista dos princípios que regem o ordenamento jurídico pátrio, não parece haver margem para prevalência da interpretação que as perdas e danos previstas pelo inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari podem ser cumuladas com indenizações baseadas também em perdas e danos do Código Civil, na medida que a Lei Ferrari é especial frente ao Código Civil.

Ademais ainda que se fuja da análise puramente jurídica, percebe-se também que a da interpretação que as perdas e danos previstas pelo inciso III do artigo 24 da Lei Ferrari podem ser cumuladas com indenizações baseadas também em perdas e danos do Código Civil traz instabilidade ao ordenamento jurídico pátrio, ante a comprovada jurisprudência oscilante sobre o tema.

Assim, com base em tais considerações, seria necessário, sob a interpretação do presente artigo, que as rubricas indenizatórias previstas pela Lei Ferrari (como legislação especial), em especial o inciso III do artigo 24, fossem interpretadas de forma restritiva e taxativa, evitando-se, assim, instabilidade e insegurança jurídica ao nosso ordenamento, a fim de que, ao final, a lei seja prestigiada.

VII. BIBLIOGRAFIA E JURISPRUDÊNCIA

- BULGARELLI, Waldirio. *Questões atuais de direito empresarial*. São Paulo: Malheiros, 1995.
- CANOTILHO, José Gomes. *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*. Coimbra: Almedina, P. 256, 2000.
- CASTRO, Fernando Botelho Penteadado de. *Contrato típico de concessão comercial: origem, conceito, disciplina, formas de extinção e efeitos decorrentes*. 2008. 315 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.
- CHAMPAUD, Claude. *La Concession Commerciale*, *Revue Trimestrielle du Droit Commerciale*, n. 24, 1963, p. 471. Apud Forgioni, Paula Andrea., in *Contrato de Distribuição*, 3^a Ed., São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2014, p. 81/82.
- COELHO, José Washington. *A concessão comercial de veículos automotores: Lei n. 6.729 de 28.11.79*. São Paulo: Ed. Resenha Universitária, 1981.

FERNANDES, Wanderley. Cláusulas de exoneração e de limitação de responsabilidade. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 198.

FRANÇA, Rubens Limongi. Teoria e prática da cláusula penal, São Paulo: Saraiva, 1988, p. 157.

FORGIONI, Paula Andrea. Contrato de Distribuição, 3ª Ed., São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2014, p. 81/82.

GOMES, Orlando. Obrigações, 16. ed., Atual. Edvaldo Brito, Rio de Janeiro: Forense, 2004, n. 122, p. 186.

HOBBS, Thomas. Leviatã. São Paulo: Martins Fontes. P. 522. 2019.

LEÃES, Luiz Gastão Paes de Barros. O Conceito de Área Demarcada na Concessão Comercial de Veículos. In Revista de Direito Mercantil Industrial Econômico e Financeiro, nova série, v. 36, n. 110, p. 16-21, abr./jun. 1998.

LINHARES, Marcel Queiroz. Venda de veículos novos através da Internet: reflexos no campo da exclusividade inerente à concessão de veículos automotores. In Revista de direito mercantil, industrial, econômico e financeiro, v. 40, n. 121, p. 95-120, jan./mar. 2001.

MELLO, Cleyson De Moraes. Direito Civil, Obrigações, 3ª ed. Freitas Bastos, págs. 403/404.

MONTEIRO, Antônio Pinto. Cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade civil. Coimbra: Almeida, 2003. p. 100.

NANNI, Giovanni Ettore. Comentários ao Código Civil. 3ª ed. São Paulo, RT, 2023, p. 556.

3214

REALE, Miguel. Estrutura normativa da Lei n. 6.729 sobre concessões comerciais entre produtores e distribuidores de veículos automotivos terrestres: Separata de Revista da Faculdade de Direito USP, S. Paulo, v.91, 1996.

REQUIÃO, Rubens. Aspectos modernos de direito comercial: estudos e pareceres. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1988. p. 120.

ROSENVALD, Nelson. FARIAS, Cristiano Chaves De. Contratos: Teoria Geral e Contrato em Espécie. 9ª edição. São Paulo. 2019.

SILVA, José Afonso da. Comentário Contextual à Constituição. São Paulo: Malheiros, P. 133, 2006.

SIMÃO, José Fernando. Código Civil Comentado. ANDERSON SCHREIBER et al. Ed. Forense, 5ª Edição, pág. 297.

STJ - REsp 10.391/PR, rel. Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira, Quarta Turma, julgado em 03/08/1993, DJ 20/09/1993, p. 19178.

STJ - REsp: 1308074 SP 2012/0021909-2, Relator: Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Data de Julgamento: 27/11/2012, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 06/12/2012.

STJ - REsp: 1811792 SP 2019/0008881-0, Data de Julgamento: 03/05/2022, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 05/05/2022.

STJ - REsp: 1989291 SP 2022/0062883-6, Relator: Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Data de Julgamento: 07/11/2023, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 23/11/2023.

STJ - AgRg no AREsp 15.262/MT, Relatora Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, QUARTA TURMA, Data de Julgamento 16/2/2012, Data de Publicação 28/2/2012.

STJ - AgInt no REsp n. 1.577.569/DF, Relator Ministro GURGEL DE FARIA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 23/5/2022, DJe de 25/5/2022.

STJ - REsp 908.752/MG, relator Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 16/10/2012, DJe de 26/10/2012.

SUNDFELD, Carlos Ari. Cláusula De Limitação De Responsabilidade Em Contrato Administrativo. Pareceres - Carlos Ari Sundfeld | vol. 2 | p. 653 - 659 | Mar / 2013 | DTR\2013\7094.

THEODORO JÚNIOR, Humberto. Concessão comercial de revenda de veículos automotores: resolução por culpa da concessionária: questões processuais em torno de apelação e coisa julgada. In Revista dialética de direito processual, n. 44, p. 121- 140, nov. 2006.

TJ-MG - Apelação Cível: 5006312-55.2018.8.13.0480, Relator: Des.(a) Cavalcante Motta, Data de Julgamento: 06/02/2024, 10ª CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 15/02/2024.

3215

TJ-MG - AC: 51680295720168130024, Relator: Des.(a) Cavalcante Motta, Data de Julgamento: 11/10/2022, 10ª CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 13/10/2022.

TJ-RJ - APL: 00086570520118190045 202300152965, Relator: Des(a). DES. FERNANDO CESAR FERREIRA VIANA, Data de Julgamento: 04/07/2023, SEXTA CAMARA DE DIREITO PUBLICO (ANTIGA 21ª CÂMARA, Data de Publicação: 06/07/2023.

TJ-SP - AC: 10012781120188260512 SP 1001278-11.2018.8.26.0512, Relator: Itamar Gaino, Data de Julgamento: 27/07/2020, 21ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 28/07/2020.

WALD, Arnold. A cláusula de limitação de responsabilidade no direito brasileiro. In: Revista de Direito Civil Contemporâneo: RDCC, São Paulo, v. 2, n. 4, jul./set. 2015, pág. 133.