

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROJETO DE LEI Nº 1.634, DE 2015

(Apenso: PL nº 2.604/2015)

Acresce parágrafo ao art. 10 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para dispor sobre recall de veículos automotores de via terrestre.

Autor: Deputado NELSON MARCHEZAN JUNIOR

Relator: Deputado MARCO TEBALDI

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.634, de 2015, de autoria do Deputado Nelson Marchezan Junior, cria uma obrigação para os fabricantes de veículos automotores que apresentem defeitos após a comercialização.

Nos termos da proposição, além de providenciar os anúncios publicitários a que se refere a atual redação do art. 10 da Lei nº 8.078, de 1990 – o Código de Proteção e Defesa do Consumidor –, os produtores de tais veículos devem enviar correspondências aos seus proprietários, comunicando-lhes sobre a realização de “recall”. Essas cartas remetidas aos consumidores devem conter, ainda, informações sobre as condições e locais para substituição das peças defeituosas, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Vê-se, de pronto, que o propósito imediato do Projeto de Lei de autoria do Deputado Nelson Marchezan é ampliar o acesso a informação por parte dos consumidores e, com isso, aumentar a efetividade das campanhas denominadas “recall”. O ilustre Parlamentar reconhece fragilidades na comunicação de consumidores acerca da necessidade de substituição de

peças defeituosas de veículos. E, de modo a resolver tal problema, propõe o acréscimo de um parágrafo ao mencionado art. 10 do Código de Defesa do Consumidor, com o conteúdo descrito acima.

Cuida-se, portanto, de iniciativa destinada a assegurar que os consumidores sejam cientificados de fatos pertinentes a relações de consumo de que sejam parte. O interesse dos consumidores na informação relativa a defeitos em veículos de sua propriedade é evidente: caso não sejam feitos os reparos necessários, não apenas o valor do seu bem pode deteriorar-se, como sua segurança pode ser colocada em risco.

Por despacho da Mesa da Câmara dos Deputados, a matéria foi encaminhada para apreciação das Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS); de Defesa do Consumidor (CDC); e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), respectivamente.

No curso da tramitação do Projeto de Lei nº 1.634, de 2015, foi-lhe apensado o Projeto de Lei nº 2.604, de 2015, de autoria do Deputado Vinícius Carvalho. Essa proposição determina um dever adicional para os produtores de veículos caso o “recall” seja motivado por determinados defeitos. Se o problema de fabricação gerar risco de acidente cuja consequência possa causar invalidez, sequelas irreversíveis ou risco de morte, a montadora fica obrigada a substituir o veículo por outro novo do mesmo modelo e com todos os acessórios do veículo substituído. De acordo com o Projeto nº 2.604, de 2015, o veículo novo deve ser entregue imediatamente após a solicitação do proprietário ou, caso não esteja em estoque, em até 30 (trinta) dias. O PL prevê ainda punição aos que descumprirem suas determinações, a saber, o pagamento de multa diária de 5% (cinco por cento) do valor do veículo constante da Tabela Fipe.

Na CDEICS, foi apresentado substitutivo às proposições citadas. A Deputada Jozi Araújo, relatora da matéria naquela Comissão, ponderou que a iniciativa dos Deputados Nelson Marchezan Junior e Vinicius Carvalho poderia ser complementada, para tornar-se ainda mais efetiva. Nesse sentido, propôs que a informação sobre o recall fosse incluída no “Certificado

de Licenciamento e Registro de Veículos”. Em suas palavras, como tal Certificado é anual, “*a informação da existência de um recall aplicável àquele veículo não passaria despercebida (...) e (...) o veículo que não atendesse ao chamamento estaria impedido de ser licenciado*”.

O supramencionado substitutivo aprovado pela CDEICS atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) a tarefa de enviar comunicado os proprietários dos veículos que sejam objeto de “*recall*”, com a ressalva de que os custos incorridos em tal comunicação deverão ser suportados pelas montadoras ou importadoras.

Nesta Comissão de Defesa do Consumidor, em que fui incumbido de relatar a mencionada proposição, não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Tomo a liberdade de iniciar meu voto com um reconhecimento: o tratamento legislativo acerca da comunicação aos consumidores da necessidade de reparação de vícios em veículos automotores deve ser aprimorado. A atual disciplina da matéria, estabelecida pelo art. 10 do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, é inadequada, por prever uma solução pouco efetiva para tal problema e por atribuir responsabilidades reparatórias de modo injusto.

Digo que a solução não é efetiva porque os consumidores de veículos não podem ser – e, de fato, não são – obrigados a acompanhar anúncios publicitários. Assim, as regras estabelecidas pelos §§ 1º e 2º do art. 10 da Lei nº 8.078, de 1990¹, que determinam a comunicação da

¹ “Art. 10. O fornecedor não poderá colocar no mercado de consumo produto ou serviço que sabe ou deveria saber apresentar alto grau de nocividade ou periculosidade à saúde ou segurança.

§ 1º O fornecedor de produtos e serviços que, posteriormente à sua introdução no mercado de consumo, tiver conhecimento da periculosidade que apresentem, deverá comunicar o fato imediatamente às autoridades competentes e aos consumidores, mediante anúncios publicitários.

periculosidade de produto introduzido no mercado de consumo mediante anúncios publicitários, não alcançará parte significativa de seu público-alvo. De fato, o Deputado Nelson Marchezan nos esclarece que, de janeiro a novembro de 2015, a média de comparecimento a “recalls” foi de apenas 50% (cinquenta por cento).

Ocorre que a ciência acerca de defeitos em veículos automotores é demasiadamente grave para que nos contentemos com uma solução que resolve apenas metade do problema. É preciso, como fizeram os Deputados Vinicius Carvalho e Nelson Marchezan Junior, inicialmente, e a Deputada Jozi Araújo, depois, pensar em novas soluções para o enfrentamento da questão em exame.

Além da falta de efetividade das regras previstas no art. 10, §§ 1º e 2º, os §§ 1º e 3º² daquele artigo do CDC alocam injustamente as responsabilidades pela comunicação dos consumidores acerca da necessidade de reparação de seus veículos. Com efeito, o referido § 3º determina que os entes da Federação, sempre que tiverem conhecimento de periculosidade de produtos ou serviços à saúde ou segurança dos consumidores, deverão informá-los a respeito disso. E o § 1º do mesmo artigo comanda que os fornecedores de produtos e serviços perigosos noticiem tal periculosidade às autoridades competentes. A combinação de tais regras cria um cenário em que a comunicação sobre “recalls” acaba sendo atribuída, ao menos parcialmente, à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios. Como a promoção de tal anúncio acarreta custos, pode-se dizer que o Código de Proteção e Defesa do Consumidor onera os entes da Federação indevidamente. A responsabilidade pela correção de vícios em produtos e serviços, que inclui o envio de mensagem aos consumidores sobre a sua existência, deve ser integralmente assumida pelo fornecedor.

§ 2º Os anúncios publicitários a que se refere o parágrafo anterior serão veiculados na imprensa, rádio e televisão, às expensas do fornecedor do produto ou serviço”.

² “§ 1º O fornecedor de produtos e serviços que, posteriormente à sua introdução no mercado de consumo, tiver conhecimento da periculosidade que apresentem, **deverá comunicar o fato imediatamente às autoridades competentes** e aos consumidores, mediante anúncios publicitários.

§ 3º **Sempre que tiverem conhecimento de periculosidade** de produtos ou serviços à saúde ou segurança dos consumidores, **a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão informá-los a respeito**”. (sem grifos no original)

Daí a necessidade de se repensar a repartição de custos e responsabilidades no que toca à comunicação de consumidores sobre “*recalls*”, outra das preocupações enfrentadas pelas proposições que ora analisamos.

À luz dessas considerações, Senhor Presidente, estou seguro de que a iniciativa dos Deputados Nelson Marchezan Júnior, Vinícius Carvalho e Jozi Araújo é de inquestionável pertinência e produzirá sensível aumento da proteção de consumidores de veículos automotores.

Feito esse comentário introdutório, passo à análise mais aprofundada dos termos do Substitutivo aprovado pela CDEICS.

A proposição em referência não altera o texto dos três parágrafos que compõem a atual redação do art. 10 do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, mas acrescenta outros oito parágrafos àquele artigo (§§ 4º ao 11). Cada um dos novos dispositivos será apreciado a seguir.

O § 4º indica quais são as autoridades a que os produtores ou importadores de veículos devem comunicar a periculosidade de produto oferecido ao consumo, nos termos do § 1º do mesmo artigo 10 do CDC. São elas: o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor da Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

A escolha me parece acertada. Esses órgãos não apenas cuidam de assuntos pertinentes àqueles enfrentados pela proposição, como têm atuação em todo o território nacional. Assim, é razoável que sejam eles os responsáveis por centralizar informações acerca de defeitos em veículos.

Já o § 5º obriga a montadora ou importadora de veículos a disponibilizar aos consumidores a possibilidade de correção, sem qualquer custo adicional, de defeito em montagem, programação de *software* ou peça que resulte em ameaça à segurança dos passageiros.

Acerca desse ponto, observo que a responsabilidade pela reparação de vício do produto está disciplinada pelo art. 18 do CDC. Nos termos desse dispositivo, “*os fornecedores (...) respondem solidariamente pelos vícios de qualidade ou quantidade que os tornem impróprios ou*

inadequados ao consumo a que se destinam ou lhes diminuam o valor (...) podendo o consumidor exigir a substituição das partes viciadas”.

A previsão de uma obrigação específica para os fornecedores de veículos reforça a previsão do mencionado dispositivo e, assim, merece prosperar.

A seu turno, o Projeto de Lei nº 2.604, de 2015, do Deputado Vinícius Carvalho, trata da responsabilidade dos fornecedores de veículos defeituosos sob perspectiva inovadora. Em seu art. 2º, a proposição determina que, em casos de defeitos graves, a montadora fica obrigada a substituir o veículo por outro, novo, do mesmo modelo e com todos os acessórios do automóvel substituído.

Tal proposta merece considerações adicionais. Quando se trata de veículos automotores, parece ser difícil definir precisamente quais peças podem ocasionar acidentes graves. Não é exagero dizer que todos os defeitos que motivem a convocação de um “recall” aumentam a probabilidade da ocorrência de acidente e todo acidente automotivo pode ter resultados dramáticos. Então, o citado art. 2º pode acabar por impor a substituição do veículo por outro novo em todos os eventos determinadores de “recalls”.

Invariavelmente, a substituição do veículo por outro novo é uma solução mais custosa do que a troca da peça defeituosa. Parece-me, contudo, que, se a troca da peça é suficiente para garantir a total segurança dos consumidores, não há que se impor a solução mais custosa. Pondero que eventual aumento de custos das montadoras teria efeitos sobre o preço dos automóveis, a empregabilidade na indústria automotiva, entre outras consequências indesejáveis para o mercado consumidor.

Sigo adiante. Os §§ 6º e 7º do Substitutivo referem-se a informações prestadas pela montadora ou importadora às autoridades referidas no § 4º. O § 6º prevê que a montadora deverá apresentar, por meio eletrônico, a relação dos veículos afetados por defeito, na forma a ser regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Em semelhante sentido, o § 7º prevê que a montadora ou importadora deverá apresentar, também por meio

eletrônico, relatórios periódicos de atendimento ao chamamento de “*recall*”, na forma a ser regulamentada pelo Contran.

Tais comunicações são relevantes, por permitirem que órgãos da Administração Pública mantenham algum tipo de controle sobre os “*recalls*”. Dados sobre defeitos na produção de veículos e efetividade das campanhas de reparação podem ser importantes, inclusive, para informar futuras iniciativas de intervenção estatal no setor automotivo.

A seu turno, o § 8º determina que o Denatran deverá enviar comunicação de chamamento ao “*recall*” aos proprietários dos veículos objeto de campanha. A forma adequada para tal comunicação é o envio de carta registrada com aviso de recebimento, na forma a ser regulamentada pelo Contran. Tal medida é oportuna, por ampliar o acesso à informação por parte dos consumidores, assegurando que eles possam tomar as decisões que melhor atendam aos seus interesses.

Por sua vez, o § 9º do Substitutivo estabelece que o Denatran, em poder das informações de que trata o § 6º, fará constar informação sobre o “*recall*” no sistema de “Consulta do Veículo” dos departamentos de trânsito dos Estados – Detran/UF, e no “Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos”. E, nos termos do § 10, o Denatran providenciará a atualização do sistema de “Consulta do Veículo” e a baixa da anotação no “Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos”.

Novamente, as propostas de que tratam os §§ 9º e 10 criam mecanismos de controle relacionados aos “*recalls*”. A gravidade das consequências de defeitos em veículos automotores muitas vezes não pode ser reparada com responsabilização civil. Não há indenização que repare a perda de um ente ocasionada por defeito em automóvel, por exemplo. Em circunstâncias como essas, é plenamente justificável a intervenção estatal voltada a prevenir complicações.

Por fim, o §11 contém regra sobre o licenciamento anual e a transferência de propriedade ou de domicílio para outro Município ou Estado. Consoante o dispositivo, tais providências somente poderão ser efetivadas após a comprovação de atendimento à campanha de “*recall*”.

A restrição imposta aos consumidores é justificada pela gravidade do risco à sua segurança decorrente de defeito em veículo automotor.

À luz das razões expostas acima, votamos pela **aprovação** dos Projetos de Lei nº 1.634 e nº 2.604, ambos de 2015, na forma **do Substitutivo aprovado pela CDEICS**.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado MARCO TEBALDI
Relator