



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 64, DE 2011

Disciplina o procedimento que deverá ser executado pelo fabricante do veículo que necessite proceder a chamada para consertos e/ou troca de peça (*recall*), estabelece exigência para vistoria anual e transferência de propriedade de veículo automotor e dá outras providências.

Autor: Deputado Otavio Leite

Relator: Deputado Romero Rodrigues

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em tela disciplina o procedimento que deverá ser executado pelo fabricante de veículo automotor que necessite realizar chamada para conserto por falha de fabricação e/ou troca de peça (*recall*), daqueles já vendidos ao público.

O fabricante deve prover as seguintes informações aos órgãos oficiais de registro dos veículos, (Detrans e/ou afins):

- a ocorrência do *recall*;
- quando do anúncio público, lista com os números dos chassis, marca e modelo da série em questão;
- bimestralmente, os números dos chassis dos veículos que atenderam ao *recall* e tiveram concluída a troca ou conserto da peça defeituosa.

Estas informações poderão ser realizadas pela internet.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O órgão responsável pela vistoria do veículo passa a incluir a comprovação do conserto no veículo pelo *recall* como item obrigatório.

Faculta-se ao fabricante a descentralização do envio das informações previstas nesta lei pela rede de revendedores, de forma descentralizada. O sistema terá que ser aprovado pelo órgão vistoriador.

Mesmo com o final do *recall*, o fornecedor permanece obrigado a realizar a pronta reparação sem qualquer ônus para os consumidores. Os adquirentes do veículo posteriores ao primeiro também terão o mesmo direito ao conserto da peça.

É obrigação tanto do consumidor quanto do fabricante guardar o comprovante do conserto.

Além desta Comissão, a proposição em tela foi encaminhada às Comissões de Defesa do Consumidor e Constituição e Justiça e de Cidadania. Não foram apresentadas emendas após o prazo regimental na presente Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Um dos principais problemas do consumidor de automóveis é a sua assimetria de informação frente ao produto que está sendo adquirido. A capacidade de o consumidor avaliar a existência de eventuais defeitos em automóveis, inclusive aqueles que ameaçam sua própria segurança, é naturalmente muito limitada.

Estes defeitos apresentam frequência maior em alguns modelos específicos. E a montadora muitas vezes apenas constata estes defeitos quando tais modelos vão para o “teste das ruas”, quando um número mais significativo de automóveis do mesmo modelo apresentam o mesmo tipo de problema. Daí que há a obrigação de a montadora fazer o chamado *recall*, promovendo a troca da peça defeituosa e a correção do problema.

Além da questão da proteção do consumidor que adquire o automóvel, a existência de certos tipos de defeitos podem comprometer também a segurança de outros motoristas e pedestres nas ruas e estradas do país. Assim,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

como a correção de problemas nos automóveis beneficia também outros motoristas e pedestres, há externalidades positivas no processo de recall.

Um exemplo conhecido e importante de peça com defeito foi o do pedal do acelerador do Corolla da Toyota que podia ficar preso no tapete ou nos grampos que fixam a forração do assoalho. Foram registrados acidentes fatais no modelo e nos EUA foram chamados 2,17 milhões de veículos, um recall considerado de grandes proporções.

Em várias circunstâncias as montadoras têm interesse próprio em realizar o recall de forma a evitar danos maiores à reputação de seus modelos. No entanto, também ocorre de a montadora, pela mesma razão de atenuar o impacto do defeito constatado sobre sua reputação, minimizar a gravidade do problema, evitando chamar muito a atenção e investindo menos que o necessário na campanha do recall. Ademais, recalls são custosos para as montadoras que gastam nas peças novas, no serviço de troca e na própria campanha. É possível que, em alguns casos, os custos do recall para a montadora sejam superiores aos seus benefícios privados. Isto pode se refletir em uma decisão da montadora de simplesmente não fazer a campanha ou de fazê-la com divulgação e alcance limitados.

À autoridade pública, de outro lado, cabe zelar para que não só que o recall ocorra, como que seja bem sucedido, de forma a garantir a que o motorista potencialmente afetado seja devidamente informado e o problema equacionado no máximo de unidades afetadas.

Em apertada síntese, há pelo menos duas razões do ponto de vista econômico para uma intervenção do estado nesta relação de recall. Primeiro, induzir uma satisfatória correção da assimetria de informações na relação de consumo do produto em tela e, segundo, garantir a realização de externalidades positivas da maior segurança no trânsito para toda a sociedade.

É nesse contexto que se insere a proposição em comento. Sua tônica é induzir um fluxo adequado de informação para o consumidor e para os Detrans sobre o processo de recall.

Seguido do anúncio público do recall, a montadora informará aos Detrans e afins os chassis, marca e modelo das séries com potencial de defeito. O acompanhamento do número de automóveis consertados também



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ocorrerá por lista bimestral de quais automóveis já passaram pelo processo a ser enviada pela montadora aos Detrans.

Os devidos incentivos para que os condutores levem o automóvel à montadora para o recall são garantidos pela exigência deste quesito na vistoria anual. Tendo em vista a existência de externalidades, faz sentido a autoridade também garantir que os motoristas não faltarão ao procedimento. Afinal de contas, o desconforto de levar o automóvel à oficina autorizada e até ficar sem o automóvel por um ou dois dias, pode desestimular a adesão de alguns motoristas ao programa, comprometendo a segurança não apenas dele, como de terceiros.

O Projeto garante que a montadora não limitará indevidamente o direito ao recall. O art. 5º define que, mesmo que a campanha do recall tenha tempo limitado, permanecerá o consumidor com o direito de realizar a troca da peça defeituosa sem qualquer ônus. Também proíbe-se que o recall seja limitado ao primeiro proprietário no art. 7º.

Efetuamos alguns ajustes no projeto com base nas discussões havidas nesta Comissão.

Primeiro, esclarecemos que aplicam-se as mesmas sanções previstas no Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.978/90, pelo descumprimento do disposto nesta lei. De fato, a lei mais genérica do consumidor já dispõe dos critérios adequados para a definição das sanções a serem aplicadas pela falta de cumprimento das regras do recall.

Segundo, a vistoria anual prevista no art. 3º do projeto original é mais a exceção do que a regra no país. Daí que a previsão de que o Detran deverá incluir como item necessário da vistoria a verificação do recall possui escopo limitado. Assim, ficou previsto que o recall será verificado na vistoria realizada quando da transferência do veículo.

Terceiro, incluímos a determinação de que o Detran mantenha em seu registro para consulta dos proprietários de automóveis na internet a informação sobre se o recall já foi efetuado ou não. Isso constituiria mais um meio de comunicação com o proprietário sobre a necessidade de proceder ao recall. Previmos também a inclusão de atalhos ou “links” na página de consulta às informações do veículo, que levem a informações sobre como e onde realizar o procedimento.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Tendo em vista a determinação de registro das informações na página de consultas do Detran, entendemos ser desnecessário obrigar ao consumidor manter comprovante de que o recall foi realizado. A crescente informatização das informações relevantes da sociedade, especialmente via internet, deveria atenuar e não aumentar as obrigações de guarda de documentos pelo cidadão.

Tendo em vista o exposto, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 64, de 2001, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado **Romero Rodrigues**
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 64, DE 2011

Disciplina o procedimento que deverá ser executado pelo fabricante do veículo que necessite proceder a chamada para consertos e/ou troca de peça (*recall*), estabelece exigência para vistoria anual e transferência de propriedade de veículo automotor e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina o procedimento que deverá ser executado pelo fabricante de veículo automotor que necessite proceder à chamada para conserto por falha de fabricação e/ou troca de peça (*recall*), daqueles já vendidos ao público.

Art. 2º O fabricante dos veículos automotores que tenham sido submetidos a recolhimento para conserto por falha de fabricação, ou substituição de peça (*recall*), fica obrigado a informar tal providência aos órgãos oficiais de registro dos veículos, (Detrans e/ou afins) de acordo com os seguintes procedimentos:

I – quando do anúncio público da convocação para conserto por falha de fabricação e/ou troca de peça (*recall*), imediatamente encaminhar lista com os números dos chassis, marca e modelo da série em questão.

II – enviar lista bimestral, informando os números dos chassis, dos veículos que atenderam ao chamado e tiveram concluída a troca ou conserto da peça defeituosa, até a localização e correção dos defeitos do último veículo da série convocada.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 1º Tais procedimentos poderão ser informados através da internet, em sistema próprio, aceito pelos órgãos oficiais de registro dos veículos.

§ 2º Os órgãos oficiais de registro dos veículos, (Detrans e/ou afins) manterão, com base nas informações previstas neste artigo, registro em seu sistema de consultas dos dados do veículo pela internet sobre se cumpriu ou não o chamado de recall.

§ 3º Caso o veículo ainda não tenha passado pelo recall, deverá o órgão oficial de registro de trânsito incluir no sistema de consultas, atalhos que levem o proprietário à informação na internet de onde e como poderá levar o veículo para efetuar o procedimento.

Art. 3º O órgão responsável pela vistoria do veículo (Detran ou afins), quando da transferência da propriedade, deverá incluir como item necessário para vistoria, a comprovação de que o veículo automotor, quando for o caso, foi submetido ao conserto por falha de fabricação e/ou troca de peça (recall).

Art. 4º O fabricante poderá se valer de sua rede de revendedoras para descentralizar o envio das informações exigidas por essa lei, desde que em sistema previamente aprovado pelo órgão vistoriador.

Art. 5º Enquanto houver no mercado produtos que apresentem os problemas que levaram ao chamamento para conserto por falha de fabricação e/ou troca de peça (recall), o fornecedor será responsável por sua pronta reparação, sem qualquer ônus para os consumidores, ainda que a campanha do fabricante estipule um prazo para seu encerramento.

Art. 6º Uma vez efetuada a reparação, o fabricante deverá guardar o comprovante de que a mesma foi efetuada.

Art. 7º O proprietário do veículo objeto do recall, ainda que não tenha sido o primeiro adquirente, mantém o direito ao recall anunciado.

Art. 8º O descumprimento do previsto nesta lei sujeita o infrator às sanções previstas, no que couber, na Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data da sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado **Romero Rodrigues**

Relator