



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 OTÁVIO 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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

a segurança de outros motoristas e pedestres nas ruas e estradas do país. Assim, 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.

Identificamos a necessidade de uma redação mais abrangente no art. 1º. Define-se que a lei disciplina o *recall* para os automóveis “já vendidos ao público”. Um pouco mais preciso seria prever todos os automóveis “já colocados no mercado”, o que incluiria, além dos “já vendidos”, aqueles que ainda não foram vendidos ao público, mas que já foram colocados nas redes de revendedoras. Propomos uma emenda para este ajuste.

Tendo em vista o exposto, **somos pela APROVAÇÃO integral do Projeto de Lei nº 64, de 2001, com a aprovação da emenda em anexo.**

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado Romero Rodrigues
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº 1

Dê-se ao art. 1º do projeto a seguinte redação:

"Art. 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 colocados no mercado."



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado ROMERO RODRIGUES