



**SENADO FEDERAL**  
**Senador Oriovisto Guimarães**

## **PARECER Nº      , DE 2022**

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o **Projeto de Lei da Câmara nº 58, de 2017** (PL nº 6624/2009), do Deputado Carlos Bezerra, que *altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que “dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências”, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para estabelecer procedimentos para sanar defeitos de fabricação em veículos automotores comercializados.*

Relator: Senador **ORIOVISTO GUIMARÃES**

### **I – RELATÓRIO**

Chega para análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o PLC nº 58, de 2017, do Deputado Carlos Bezerra, que “altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que ‘dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências’, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, para estabelecer procedimentos para sanar defeitos de fabricação em veículos automotores comercializados”.

O projeto é composto de cinco artigos, sendo que o primeiro declara seus objetivos, o segundo e o terceiro alteram o Código de Defesa do Consumidor (CDC), o quarto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e o quinto determina a vigência imediata da lei que eventualmente sobrevier da proposta aqui analisada.

As alterações ao CDC determinam que os fornecedores de produtos e serviços, quando tiverem ciência de “periculosidade” e de “falta de segurança” nestes, deverão comunicar tal fato “imediatamente” às



SF/22795.33577-03

autoridades competentes e aos consumidores, tanto por meio de publicidade, como por correspondência registrada, informando-os dos fatos, bem como das medidas corretivas ou mitigadoras necessárias. Determina que, também, no caso em que a periculosidade se refira a veículo automotor, o fabricante deverá informar a numeração dos chassis envolvidos ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), e encaminhar correspondência registrada a seus proprietários. Finda a campanha de convocação dos proprietários (*recall*), os fabricantes deverão informar ao Denatran quais veículos foram reparados. Por fim, determina que os fabricantes sejam obrigados a informar a respeito de campanhas de *recall* realizadas no exterior em modelos comercializados também em nosso País.

No tocante ao CTB, o projeto determina que o Denatran divulgue a listagem contendo os veículos que foram alterados nas campanhas de *recall*, bem como emita “comprovante” para aqueles nessa situação, e proíbe o licenciamento daqueles que não compareceram às mencionadas campanhas.

O projeto foi distribuído a esta Comissão e à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC). Não foram oferecidas emendas.

## II – ANÁLISE

Compete à CCJ a análise tanto dos aspectos formais, como dos aspectos de mérito, já que é a comissão competente para a análise das questões ligadas a trânsito e transportes.

Em relação às questões formais, a Constituição determina que a União detém competência legislativa concorrente sobre direito do consumidor (art. 24, VIII), e privativa sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). Além disso, os assuntos aqui tratados não se encontram entre aqueles sob os quais o Presidente da República detém iniciativa privativa.

Em relação à juridicidade, o projeto contém generalidade, abstração, coercitividade e busca introduzir suas modificações nas legislações pertinentes, quais sejam, o Código de Defesa do Consumidor e o Código de Trânsito Brasileiro.

Entretanto, quanto à inovação no ordenamento jurídico, é necessário destacar que em 1º de julho de 2019 foi editada a Portaria Conjunta nº 3, dos Ministérios da Infraestrutura e da Justiça e Segurança



Pública, cujo objetivo é justamente o de disciplinar o procedimento de chamamento dos consumidores (*recall*) para substituição ou reparo de veículos que forem considerados nocivos ou perigosos após sua introdução no mercado de consumo. Em síntese, a mencionada Portaria:

(a) define quem são os fornecedores de veículos (fabricantes, montadoras, importadoras, encarroçadoras ou transformadoras de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques);

(b) estipula quais veículos se submetem ao *recall* (automotores, elétricos, reboques e semirreboques);

(c) estabelece que a comunicação ao Denatran deva ser feita imediatamente após a ciência da periculosidade ou nocividade, por meio eletrônico;

(d) especifica que o procedimento de notificação individual de *recall* de veículos e seu Aviso de Risco devam se dar preferencialmente por meio eletrônico, e subsidiariamente pela via postal;

(e) exige que o fornecedor emita um certificado de atendimento ao chamamento, contendo a identificação do *recall*, a indicação do local, data, horário e duração do atendimento, da medida adotada e a garantia dos serviços;

(f) determina que as informações referentes às campanhas de *recall* não atendidas no prazo de um ano, a contar da data de sua comunicação, devam constar no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

(g) fixa responsabilidades para o fornecedor quanto às informações sobre o *recall* e o custeio das despesas de avaliação caso haja denúncias sobre a nocividade ou periculosidade; e

(h) possibilita a suspensão do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT) do veículo na hipótese de descumprimento de comandos da Portaria.

Ou seja, verifica-se claramente que o aspecto fulcral da Portaria é o mesmo do projeto aqui analisado. Em outras palavras, a Portaria aumenta



a transparência e o rigor com que devem ser tratadas a periculosidade e a nocividade encontradas pelos fornecedores; define regras para a comunicação com os clientes; e prevê consequências caso as campanhas de *recall* não sejam atendidas, inclusive por meio de alteração do CRLV do veículo não reparado.

Nesse sentido, entendemos que o assunto já se encontra adequadamente encaminhado pela regulamentação citada, e que a aprovação do projeto aqui analisado, a despeito de seus méritos, poderia gerar insegurança jurídica.

Cabe ainda destacar que como não houve a edição de uma lei, em sentido estrito, sobre o mesmo tema, não podemos, de acordo com o Regimento Interno do Senado Federal, recomendar a prejudicialidade deste PLC. Resta-nos, infelizmente, a rejeição da matéria, que é o que recomendaremos no voto a seguir proferido.

### III – VOTO

Em vista do exposto, manifestamo-nos pela **rejeição** do Projeto de Lei da Câmara nº 58, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

