



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
SECRETARIA DE DIREITO ECONÔMICO  
DEPARTAMENTO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR

Nota Técnica n. 107 -2009/CGAJ/DPDC/SDE

Protocolado:

Data: 21 de 05 de 2009.

Assunto: Proteção à saúde e segurança.

Ementa: Parecer Técnico. Proteção à saúde e segurança. Detecção do alto grau de nocividade e periculosidade. Recall: Aviso de Risco e Eliminação do Potencial Danoso. Atribuições legais do Departamento Nacional de Trânsito, especialmente no que tange ao segmento de veículos automotores.

Sr. Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran,

Trata-se de parecer técnico acerca da necessidade da implementação de uma ação conjunta e complementar entre os órgãos públicos governamentais com vistas a coibir a comercialização de produtos ou serviços com alto grau de nocividade e periculosidade no mercado pátrio e potencializar resultados para a efetiva defesa dos cidadãos, especialmente no segmento de veículos automotores, que representa o maior número de *recalls* no Brasil.

**I) Da Proteção à Saúde e Segurança:**

O direito à vida e a proteção à saúde e segurança dos cidadãos é tema recorrente em muitas legislações pátrias, porém, na grande maioria das vezes, essa temática é analisada de forma particular sem as interfaces adequadas, sendo necessária uma análise conjunta desses institutos para a definição das políticas públicas que assegurem o direito consagrado na Constituição Federal.

**A) Da proteção à saúde e segurança no Código de Defesa do Consumidor**

O Código de Defesa do Consumidor (CDC) possui como objetivo fundamental, dentre outros, a proteção da vida, saúde e segurança e a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos. Em vista disso, o legislador concedeu especial proteção aos consumidores e terceiros não necessariamente envolvidos em uma relação de consumo e o incontestável direito de não serem expostos a quaisquer perigos que atinjam a sua incolumidade psicofísica. Trata-se do princípio da proteção à saúde e segurança, balizador do referido *Codex* e elevado a direito básico do consumidor, conforme dispõe o artigo 6º, inciso I:

São direitos básicos do consumidor:

I – a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

O direito de proteção, fruto do princípio de confiança e de segurança, é conhecido atualmente, nos dizeres de Antônio Herman Benjamin, como Teoria da Qualidade, que impõe ao fornecedor o dever de assegurar qualidade-adequação e qualidade-segurança em todos os produtos disponibilizados no mercado de consumo.

A respeito do tema são oportunos os ensinamentos da Professora Cláudia Lima Marques:

**(...) O CDC impõe uma teoria da qualidade: os produtos e serviços colocados no mercado pelos fornecedores deverão ter uma "qualidade segurança" (arts. 8º a 17) e uma "qualidade-adequação" (arts. 18 a 25), quebrando assim a *summa* divisa entre a responsabilidade extracontratual e contratual, pois, ao impor deveres próprios e a solidariedade entre fornecedores, contratantes ou não, e em relação a todos os consumidores (art. 2º, parágrafo único, art. 17 e art. 29), estabeleceu novo paradigma na responsabilidade objetiva por fato do produto e do serviço (arts. 12 a 17), falha na qualidade-segurança, dano à incolumidade física e psíquica do consumidor, e na responsabilidade objetiva por vício (aparente ou oculto) do produto e do serviço (arts. 18 a 25). Assim, da aceitação de uma teoria da qualidade nasceria, no sistema do CDC, um dever anexo para o fornecedor, uma verdadeira garantia implícita de segurança razoável e de adequação conforme a confiança despertada, inclusive incluindo a falha informacional como defeito ou vício do produto ou do serviço. O art. 8º é a base da responsabilidade para riscos à saúde e segurança de produtos, relacionando-se, assim, com os demais artigos e com o recall e sanções administrativas"<sup>1</sup>. (g.n.)**

Neste contexto, verifica-se que o principal elemento da teoria da "qualidade segurança" é a constatação da existência ou não de defeito baseado no grau de perigo dos produtos ou serviços. Essa análise depende, entre outros fatores, da apresentação, do uso e riscos que razoavelmente se esperam e da época em que foi colocado em circulação o produto ou serviço. É notório que a legislação consumerista não estabelece um sistema de segurança absoluta, mas requer uma segurança dentro da legítima expectativa da coletividade de consumidores admitindo a nocividade e periculosidade normal e esperada, mas repudiando o alto grau de insegurança.

Destarte, o produto ou serviço será considerado defeituoso se apresentar uma alta potencialidade danosa, sendo dever do fornecedor, após a inserção desses produtos no mercado e baseado no princípio da segurança, prestar de imediato todas as informações necessárias e adequadas às autoridades competentes e aos consumidores e empreender todos os esforços para evitar a ocorrência de um acidente de consumo. Esse procedimento, de chamar os cidadãos para informar sobre os defeitos detectados nos produtos ou serviços que colocara no mercado, e saná-los, possui o nome de RECALL – em inglês, significa "chamamento" –, e está previsto no artigo 10, § 1.º do Código de Defesa do Consumidor, transcrito abaixo *in verbis*:

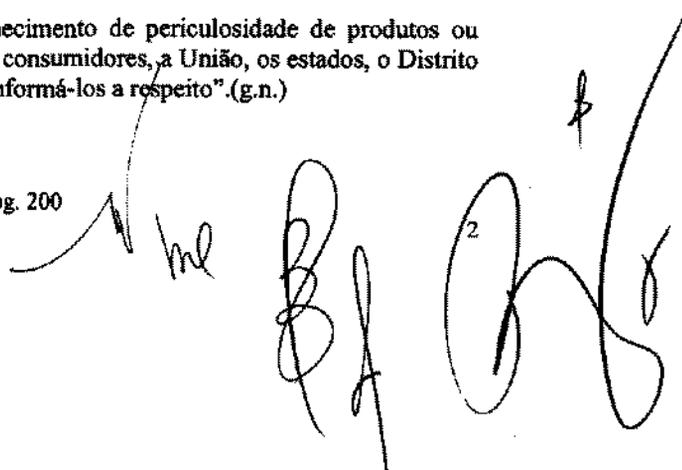
"O fornecedor não poderá colocar no mercado de consumo produto ou serviço que sabe ou deveria saber apresentar alto grau de nocividade ou periculosidade à saúde ou segurança.

§ 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.

§ 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.

§ 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". (g.n.)

<sup>1</sup> *in*, "Comentários ao Código de Defesa do Consumidor", RT, 2003, pg. 200

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page. There are three distinct signatures: one on the left that appears to be 'me', a large stylized signature in the middle, and another large stylized signature on the right with a small '2' written above it.

Logo, o instituto de *recall*, conforme delineado no Código de Proteção e Defesa do Consumidor, trata-se, na verdade, de um instrumento por meio do qual a norma busca que o fornecedor pratique atos que impeçam, ou procurem impedir, mesmo que tardiamente, que o consumidor sofra algum dano em função do defeito que o produto ou o serviço tenha apresentado após sua comercialização.

No Brasil, a análise da segurança dos produtos não é atribuída exclusivamente a um órgão governamental, o que exige a articulação precisa dos órgãos competentes para o eficaz tratamento do tema.

Atualmente, exercem tal competência o Ministério da Saúde, juntamente com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, através do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, bem como o Ministério da Justiça, por meio de seu Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor - DPDC, responsável pela Política Nacional das Relações de Consumo.

Nesse cenário, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e o Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO exercem a atividade primária de regulamentação e fiscalização do padrão de segurança dos produtos colocados no mercado de consumo, nas suas respectivas áreas de atuação. Tais órgãos possuem mandato legal, expertise e corpo técnico necessários para a análise e concessão de registros e certificados para produção e comercialização de produtos, bem como para cassá-los, suspendendo e interrompendo imediatamente sua produção e comercialização.

A Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária e cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária:

Art. 2º Compete à União no âmbito do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária:

(...)

III - normatizar, controlar e fiscalizar produtos, substâncias e serviços de interesse para a saúde;

(...)

VII - atuar em circunstâncias especiais de risco à saúde; e

(...)

§ 1º A competência da União será exercida:

(...)

II - pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária, em conformidade com as atribuições que lhe são conferidas por esta Lei;

A Lei nº 10.683, de 28 de Maio de 2003, estabelece em seu art. 27 as competências do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento:

Art. 27. Os assuntos que constituem áreas de competência de cada Ministério são os seguintes:

I - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento:

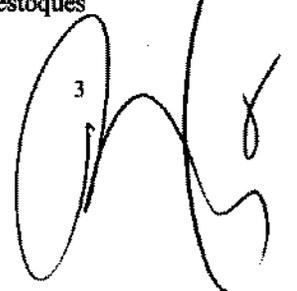
a) política agrícola, abrangendo produção e comercialização, abastecimento, armazenagem e garantia de preços mínimos;

b) produção e fomento agropecuário, inclusive das atividades da heveicultura;

c) mercado, comercialização e abastecimento agropecuário, inclusive estoques reguladores e estratégicos;







- d) informação agrícola;
  - e) defesa sanitária animal e vegetal;
  - f) fiscalização dos insumos utilizados nas atividades agropecuárias e da prestação de serviços no setor;
  - g) classificação e inspeção de produtos e derivados animais e vegetais, inclusive em ações de apoio às atividades exercidas pelo Ministério da Fazenda, relativamente ao comércio exterior;
- (...)

A Lei nº 5.966, de 11 de dezembro de 1973, por sua vez, instituiu o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial:

Art. 1º É instituído o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, com a finalidade de formular e executar a política nacional de metrologia, normalização industrial e certificação de qualidade de produtos industriais.

Parágrafo único. Integrarão o Sistema de entidades públicas ou privadas que exerçam atividades relacionadas com metrologia, normalização industrial e certificação da qualidade de produtos industriais.

(...)

Art. 5º O INMETRO será o órgão executivo central do Sistema definido no artigo 1 desta Lei, podendo, mediante autorização do CONMETRO, credenciar entidades públicas ou privadas para a execução de atividades de sua competência, exceto as de metrologia legal.

O DPDC, por sua vez, não detém mandato legal específico para autorizar a produção, comercialização ou utilização de produtos. Uma vez detectado o defeito pelo órgão com atribuição legal, expertise e corpo técnico para tal, o DPDC exigirá dos fornecedores a comunicação imediata do aviso de risco – recall aos consumidores, nos termos da Portaria MJ n. 789/2001, que regulamenta o artigo 10, §1º. O DPDC, como coordenador do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, concentra-se, ainda, no acompanhamento e fiscalização de tais comunicados.

Vale ressaltar que o DPDC pode solicitar o auxílio a outros órgãos para fiscalizar a segurança de bens e serviços, nos termos do art. 106, VIII, da Lei n. 8.078/90:

“O Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, da Secretaria de Direito Econômico (MJ), ou outro órgão que venha substituí-lo, é organismo de coordenação da política do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, cabendo-lhe:

VIII – solicitar o concurso de outros órgãos e entidades da União, Estados, do Distrito Federal e Municípios, bem como auxiliar a fiscalização de preços, abastecimento, quantidade e segurança de bens e serviços”.

Em razão do exposto e considerando os dados de *recalls* realizados no Brasil, disponibilizados pelo DPDC, por meio do Sistema de Monitoramento *on-line*, onde se verifica que o maior número de *recalls* no Brasil refere-se a veículos automotores, sendo que, ao todo, já foram promovidos mais de 200 (duzentos) processos de chamamento desde 1998, bem como o crescente número da frota brasileira de veículos, com base nos dados apresentados no Anuário Estatístico do Denatran – Renaest 2006<sup>2</sup>, reputa-se de suma importância a análise das disposições da legislação de trânsito sobre a temática da segurança dos cidadãos, como ver-se-á a seguir.

<sup>2</sup> <http://www2.cidades.gov.br/renaest/listaArquivoPrincipal.do?op=1&doDownload=true&arquivo.codigo=188> (acesso em 09 de abril de 2009)

## **B) Da proteção à saúde e segurança na legislação de trânsito**

A experiência internacional e, especificamente, a experiência norte-americana, demonstram ganhos e avanços significativos quando se delega a análise da segurança de veículos automotores aos órgãos nacionais de trânsito.

Nos Estados Unidos da América, a Nacional Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) estabelece procedimentos para reforçar a política federal norte-americana de padrões de segurança veiculares, bem como aqueles determinados em regulações específicas, além de investigar possíveis defeitos relacionados à segurança e a não-conformidade dos veículos. Em síntese, a NHTSA possui mandato legal, expertise e corpo técnico necessários para o controle e fiscalização do padrão de segurança dos veículos expostos ao consumo.

No Brasil, como se verá adiante, há normas em vigor que atribuem aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito competências similares.

A Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e estabeleceu como objetivo básico, dentre outros, o direito ao trânsito seguro para todos os cidadãos. Com o intuito de erigir tal direito como primordial, o legislador proclamou, no § 2º do artigo 1º que:

“O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

A legislação de trânsito estabelece dois conceitos principais de segurança: segurança viária e segurança veicular. A *contrario sensu* do estabelecido pelo Código de Defesa do Consumidor, os conceitos de segurança descritos na legislação ora em comento não estabelecem graus de segurança para os veículos circularem nas vias, mas dispõe que todos os veículos devem ser seguros, isto é, isentos de proporcionar qualquer tipo de risco ou perigo aos usuários das vias.<sup>3</sup>

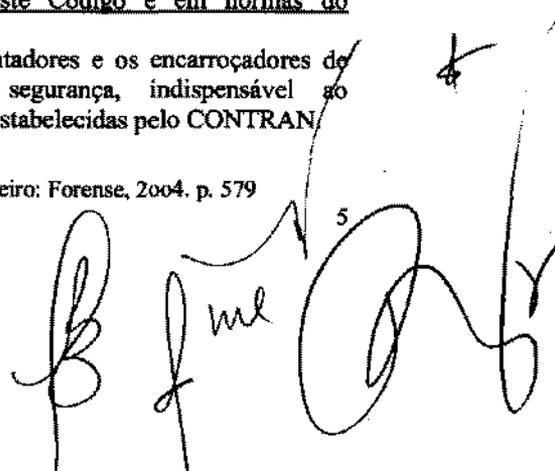
O escopo imediato do direito ao trânsito seguro é garantir a segurança estrutural e dinâmica dos veículos e como consequência atingir a segurança viária necessária. Diante desse regramento objetivo, o CTB e as normas expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, estabeleceu-se uma série de requisitos e condições de segurança para os veículos, como por exemplo: emissão de certificado de segurança veicular e certificado de adequação à legislação de trânsito e inspeção veicular.

Neste cenário, depreende-se que existe grande preocupação da legislação de trânsito com a segurança veicular e viária, sendo inclusive atribuição dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito impedir que os veículos automotores que apresentem nocividade e periculosidade sejam inseridos no mercado de consumo. Essa tarefa está disciplinada, entre outras disposições, no artigo 103 e 104 do Código de Trânsito Brasileiro que estabelecem:

“Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

<sup>3</sup> MITIDIERO, Nei Pires. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 579



§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregados comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído." (g.n.)

Similar preocupação encontra-se presente na própria estrutura organizacional do Denatran, órgão máximo executivo de trânsito da União, com a criação da Coordenação-Geral de Infra-Estrutura de Trânsito, com atribuições específicas de elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos; para emitir o Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT); para emitir pareceres técnicos sobre segurança veicular, engenharia de trânsito e sinalização; entre outras.

Em complementação aos dispositivos legais supramencionados, o Denatran expediu a Portaria n. 47, de 29 de dezembro de 1998, que estabelece os procedimentos para a emissão do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT). Os fabricantes ou as montadoras devem apresentar requerimento, devidamente instruído, ao órgão superior de trânsito demonstrando o atendimento aos requisitos de identificação e de segurança, especialmente no que tange ao certificado de segurança veicular (CSV). O DENATRAN, no prazo máximo de 10 dias corridos e após a análise percuente de toda a documentação, emitirá em nome do interessado o CAT.

Não obstante suas atribuições referentes à concessão e cancelamento do certificado, é prerrogativa do DENATRAN, a qualquer tempo e quando julgar necessário, requisitar uma amostra dos lotes dos veículos para fins de comprovação do atendimento às exigências de identificação e segurança veicular, nos termos do artigo 7º da referida Portaria, *in verbis*:

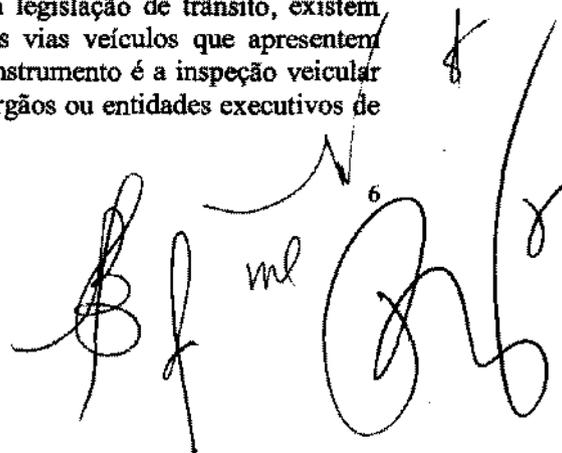
"O DENATRAN, quando julgar necessário, devidamente justificado, poderá requisitar uma amostra dos lotes de veículos nacionais ou importados, a serem comercializados no país, para fins de comprovação do atendimento às exigências de identificação e de segurança veicular, mediante a realização de ensaios, executados de acordo com a legislação vigente.

(...)

§ 4º A constatação do não atendimento às exigências da legislação implica no indeferimento da concessão do código de marca-modelo-versão e no cancelamento do CAT, aplicadas as sanções estabelecidas na legislação".

Deflui-se, do regramento exposto, que a atribuição do órgão executivo de trânsito não se encerra com a concessão do CAT, ao contrário, pode e deve ser exercida a qualquer tempo, quando julgar necessário, para verificar a ocorrência de defeitos no projeto ou componentes dos veículos automotores que estejam sendo causa de muitos acidentes, sendo tal medida a verdadeira execução da política pública de prevenção aos acidentes de trânsito.

Importante consignar que, além das disposições da legislação sobre a emissão do certificado de segurança veicular e o certificado de adequação à legislação de trânsito, existem outras ferramentas para garantir a segurança viária, alijando das vias veículos que apresentem qualquer tipo de risco ou perigo aos participantes do trânsito. Esse instrumento é a inspeção veicular descrita no artigo 22, inciso III, que dispõe ser competência dos órgãos ou entidades executivos de

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page. There are three distinct signatures: one on the left, one in the middle with the initials 'ml', and one on the right.

trânsito dos Estados e do Distrito Federal vistoriar e inspecionar quanto às condições de segurança os veículos automotores, mediante delegação do órgão federal competente.

Vale repisar, contudo, que a Resolução n. 84/98 que estabelecia os procedimentos para a inspeção veicular está suspensa pela Resolução n. 107/99, ambas do Contran. A referida inspeção é instrumento valioso para verificar, seja no licenciamento, seja na transferência do veículo, se o proprietário atendeu a convocação e providenciou o reparo, reforçando assim o índice de atendimento do *recall* e mitigando os riscos de acidente.

Por fim, vale mencionar que a Lei n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998, que regulamentou o artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, instituiu o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET para custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de Trânsito. A destinação específica desse valor demonstra a clara preocupação do legislador com a segurança no trânsito, o crescente número de acidentes e a necessidade de implementação de ações estruturantes para coibir abusos e educar todos os agentes envolvidos no trânsito.

## **II) Da atuação dos órgãos governamentais:**

Inicialmente, deve-se observar que a política de prevenção de acidentes de consumo e de trânsito, através da efetiva promoção da proteção à saúde e segurança dos cidadãos brasileiros, é atribuição de diversos órgãos da Administração Pública.

Isso significar dizer que, no âmbito federal, em relação à execução de políticas públicas para a garantia do direito à vida, saúde e segurança, pode-se mencionar, além da atuação do Ministério da Justiça – por meio do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), a atuação do Ministério das Cidades – por meio do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), que é o órgão responsável pela promoção e controle de ações voltadas à segurança viária e veicular, além da vistoria e inspeção quanto às condições de segurança veicular de todos os automotores, função esta delegada aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Embora a efetiva promoção da proteção à saúde e segurança dos cidadãos brasileiros seja atribuição de diversos órgãos da Administração Pública, cada órgão possui mandato legal distinto e atribuições específicas.

Para Hely Lopes Meirelles, a legalidade, como princípio de administração, significa que o administrador público está, em toda a sua atividade funcional, sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não pode se afastar ou desviar. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da Lei e do Direito. É o que diz o inc. I do parágrafo único do art. 2º da Lei 9.784/99. Com isso, fica evidente que, além da atuação conforme à lei, a legalidade significa, igualmente, a observância dos princípios administrativos.

Ainda segundo o autor, na Administração Pública não há liberdade nem vontade pessoal. Enquanto na administração particular é lícito fazer tudo o que a lei não proíbe, na Administração Pública só é permitido fazer o que a lei autoriza.

As leis administrativas são, normalmente, de ordem pública e seus preceitos não podem ser descumpridos, nem mesmo por acordo ou vontade conjunta de seus aplicadores e destinatários, uma vez que contém verdadeiros poderes-deveres, irrevogáveis pelos agentes públicos. Por outras palavras, a natureza da função pública e a finalidade do Estado impedem que seus

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page. On the left, there is a signature that appears to be 'B'. In the center, there are the initials 'ml'. On the right, there is a large, stylized signature that appears to be 'f' followed by a large flourish. A small number '7' is written near the bottom right of the page.

agentes deixem de exercitar os poderes e de cumprir os deveres que a lei lhes impõe. Tais poderes, conferidos à Administração Pública para serem utilizados em benefício da coletividade, não podem ser renunciados ou descumpridos pelo administrador sem ofensa ao bem comum, que é o supremo e único objetivo de toda ação administrativa.

#### **A) Do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor (SNDC)**

O Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, regulamentado pelo Decreto n. 2.181, de 20 de março de 1997, é composto pelos órgãos públicos federais, estaduais e municipais envolvidos na defesa do consumidor. A coordenação da Política Nacional das Relações de Consumo é feita pelo Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, órgão vinculado a Secretária de Direito Econômico do Ministério da Justiça e tem como principais atividades a proteção dos interesses dos consumidores, a repressão de infrações às normas de defesa do consumidor, a integração de todo SNDC e a educação para o consumo.

Atualmente, na qualidade de órgão público federal coordenador do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor (SNDC), a atenção do DPDC tem se concentrado no acompanhamento e fiscalização dos procedimentos de *recall* empreendidos pelos fornecedores, nos termos da Portaria n. 789, de 24 de agosto de 2001 do Ministério da Justiça, a qual regulamenta o artigo 10, §1º da Lei n. 8.078/90. A atribuição dos órgãos de defesa do consumidor consiste em verificar a eficácia do alerta de risco feito pelos fabricantes e acompanhar a eliminação do potencial danoso desses produtos, através dos relatórios de atendimento apresentados pelas empresas.

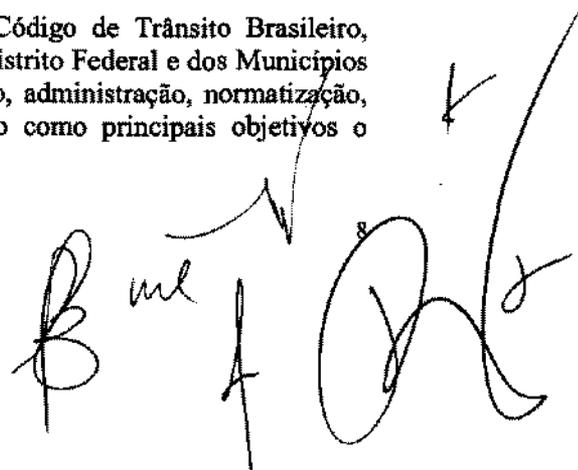
Tendo em vista que a proteção contra os riscos à saúde e segurança dos consumidores constitui verdadeira questão de Estado, o DPDC mantém um Sistema de Monitoramento *on-line* de *recall*<sup>4</sup>, além de um banco de dados com informações mais completas sobre as campanhas de chamamento comunicadas, servindo aos órgãos públicos e entidades civis como ferramenta de gestão de políticas públicas voltadas à proteção da saúde e segurança dos consumidores. Através dos dados do referido sistema é possível afirmar que a maior concentração dos procedimentos de *recall* está relacionado aos veículos automotores, sendo medida necessária a ação articulada com os órgãos de trânsito para coibir a inserção desses produtos defeituosos no mercado e mitigar as consequências danosas após a sua introdução.

Por fim, cumpre destacar a criação de grupo de trabalho, no âmbito do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – Conmetro, com a participação do DPDC, do INMETRO, do MAPA, da Anvisa, do Instituto de Defesa do Consumidor – IDEC, entre outros, para articular ações que envolvem procedimentos de *recall*, bem como a criação do “Grupo de Estudos Permanentes de Acidentes de Consumo” – GEPAC; iniciativa do DPDC que congrega representantes do Ministério Público Federal de São Paulo, do Ministério Público Estadual de São Paulo, da Fundação Procon/São Paulo, do IDEC, do INMETRO, entre outros. O GEPAC atua com vistas à definição e promoção de procedimentos e estratégias de ação para coibir a comercialização de produtos ou a prestação de serviços com alto grau de nocividade ou periculosidade no mercado pátrio, além da prevenção, identificação, acompanhamento e repressão aos acidentes de consumo.

#### **B) Do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)**

O Sistema Nacional de Trânsito, instituído pelo Código de Trânsito Brasileiro, congrega o conjunto de órgãos e entidades da União, Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, educação e fiscalização relacionadas ao trânsito brasileiro, tendo como principais objetivos o

<sup>4</sup> [www.mj.gov.br/recall](http://www.mj.gov.br/recall)



estabelecimento da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, educação e fiscalização do trânsito, além do estabelecimento de fluxo permanente de informações entre os diversos órgãos e entidades do seu Sistema.

A coordenação máxima do SNT compete ao Ministério das Cidades, conforme estabelecido pelo Decreto n. 4.711, de 29 de maio de 2003, tendo como seu órgão máximo consultivo o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Especificamente quanto ao DENATRAN, cabe destacar a importância de suas atribuições, uma vez que o órgão tem o mandato legal para a supervisão, coordenação, controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito, bem como para elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos.

A Política Nacional de Trânsito, editada em setembro de 2004, além de eleger a preservação da vida, da saúde, do meio ambiente e da educação contínua para o trânsito como os objetivos prioritários das políticas públicas sobre trânsito, definiu as metas até 2006, 2010 e 2014, vinculadas aos objetivos de: aumentar a segurança no trânsito, promover a educação no trânsito, garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental para toda a sociedade e fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito.<sup>5</sup>

Impende destacar, ainda, a existência da Câmara Temática de Assuntos Veiculares, órgão técnico vinculado ao CONTRAN, integrada por especialistas e criada com o objetivo de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico. A supracitada Câmara é composta por representantes do: DENATRAN, DNIT, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, órgãos e entidades executivas de trânsito, rodoviários, de policiamento e de fiscalização dos Estados e do Distrito Federal, especialistas representantes de segmentos da sociedade e demais especialistas, tais como: ANFAVEA, INMETRO E FENASEG.

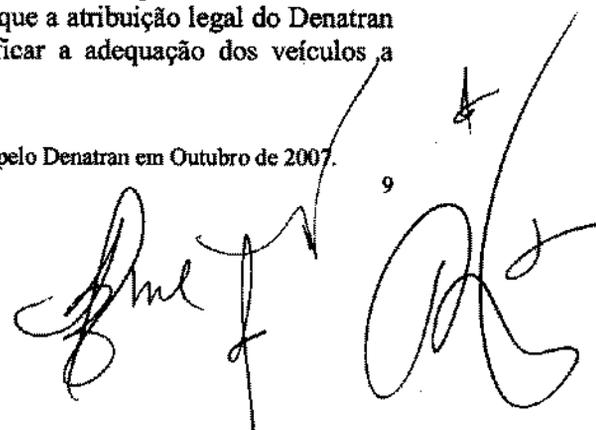
#### **IV) Conclusão**

Diante de todo o exposto, é possível concluir que as disposições do Código de Defesa do Consumidor e do Código de Trânsito Brasileiro são complementares no tocante à proteção à saúde e segurança, pois a legislação de consumo estabelece as regras e os procedimentos para os fornecedores informarem os consumidores da ocorrência dos defeitos, além da adoção de medidas complementares para impedir a ocorrência de acidentes de consumo ou a sua devida reparação no âmbito judicial, e a legislação de trânsito atribui aos seus órgãos o dever de diligência visando impedir a colocação de veículos defeituosos no mercado de consumo, através das análises de segurança veicular, além do dever de inspecionar a segurança dos mesmos, através de testes periódicos, sempre que existir a indicação de existência de alto grau de nocividade e periculosidade para os cidadãos.

Em síntese, a atribuição legal do DPDC e dos demais órgãos do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor (SNDC) consiste em verificar a eficácia do aviso de risco – *recall* feito pelos fabricantes e acompanhar a eliminação do potencial danoso desses produtos, através dos relatórios de atendimento apresentados pelas empresas, ao passo que a atribuição legal do Denatran e dos demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito é verificar a adequação dos veículos a

<sup>5</sup> Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor, editado pelo Denatran em Outubro de 2007.

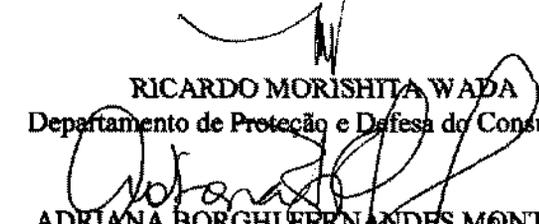
9



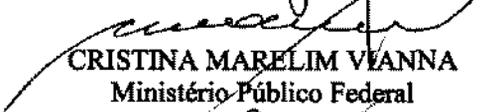
parâmetros determinados de segurança veicular e impedir que os veículos automotores que apresentem nocividade e periculosidade sejam inseridos no mercado de consumo.

Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União, a atividade primária de controle e fiscalização do padrão de segurança dos veículos expostos ao consumo, sem prejuízo das atribuições do SNDC que, no mandato constitucional existente, continuará aplicando, quando cabível e a cada caso concreto, as normas de proteção e defesa do consumidor.

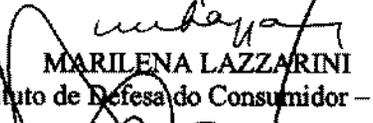
Nesse sentido, é urgente e de extrema importância a atuação primária e complementar dos órgãos públicos federais, e, em especial do Denatran, representante das políticas públicas de segurança viária e veicular, para eficácia e garantia do interesse público confiado pela lei à Administração.

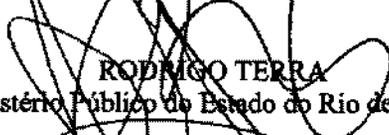
  
RICARDO MORISHITA WADA  
Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor

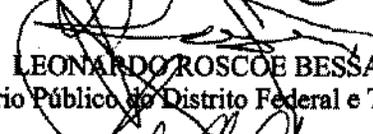
ADRIANA BORGHI FERNANDES MONTEIRO  
Ministério Público do Estado de São Paulo

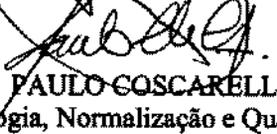
  
CRISTINA MARELIM VIANNA  
Ministério Público Federal

  
ANDRÉA DE SÁNCHEZ  
Fundação Procon/SP

  
MARILENA LAZZARINI  
Instituto de Defesa do Consumidor - IDEC

  
RODRIGO TERRA  
Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro

  
LEONARDO ROSCOE BESSA  
Ministério Público do Distrito Federal e Territórios

  
PAULO COSCARELLI  
Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO