



12894177



08084.004976/2020-32



Ministério da Justiça e Segurança Pública
Secretaria Nacional do Consumidor
Coordenação de Consumo Seguro e Saúde

NOTA TÉCNICA Nº 378/2020/CCSS/CGCTSA/DPDC/SENACON/MJ

PROCESSO ADMINISTRATIVO N. 08084.004976/2020-32

REPRESENTANTE: DEPARTAMENTO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR

REPRESENTADO: GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA.

ASSUNTO: REALIZAÇÃO EXTREMAMENTE TARDIA DE RECALL.

EMENTA: REALIZAÇÃO EXTREMAMENTE TARDIA DE RECALL. INDÍCIOS DE NEGLIGÊNCIA. ACIDENTE COM RESULTADO EM MORTE DE CONSUMIDOR, SUPOSTAMENTE RELACIONADO AO RECALL. RECALL APRESENTADO POSTERIORMENTE AO FATO DANOSO. SUPOSTA INOBSERVÂNCIA DO ART. 10 DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. RISCO À SAÚDE E SEGURANÇA. PELA INSTAURAÇÃO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR.

I. Relatório

Trata-se de averiguação preliminar iniciada no âmbito do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC/ Representante), da Secretaria Nacional do Consumidor (SENACON), em face da General Motor do Brasil (GM/ Representada), devido a acidente, com o veículo Celta, 1.0 LT, cor vermelha, ano de fabricação 2013, placa de identificação (OER- 4435 - Aracaju/SE), conforme o Laudo Q0426/2020/IAPF, o qual resultou na morte do consumidor condutor do veículo.

Na data de 16 de julho de 2020, por meio da petição n. 12164849, a Representada informou ao DPDC que foi instada pelo Portal G1 a se manifestar sobre acidente de trânsito, ocorrido em 20 de janeiro de 2020, em Aracaju-SE. Informou que o condutor faleceu e, segundo o laudo pericial, a causa seria a suposta falha no airbag do veículo Celta, ano de fabricação 2013 - referido acima e que desconhecia tanto o acidente quanto as conclusões técnicas e que iniciaria avaliação do caso.

Com a finalidade de buscar esclarecimentos adicionais, o DPDC enviou a Notificação n. 442/2020/CCSS/CGCTSA/DPDC/SENACON à Representada, solicitando as seguintes informações: (i) manifestação acerca do acidente ocorrido com o consumidor, com apresentação de dados técnicos; (ii) a especificação sobre o fornecedor do airbag do veículo em questão; (iii) e as razões pelas quais não houve formalização de recall até a presente data, considerando que o veículo é do ano de fabricação de 2013.

Em resposta, a Representada afirmou que foi informada sobre o acidente apenas seis meses depois, de modo que não teria conseguido ter acesso ao veículo, embora tivesse tentado. Aduziu que, ainda

que a Polícia Civil do Estado de Sergipe tenha fotografado o airbag, não seria possível verificar a etiqueta de rastreabilidade do produto em comento. Vale notar que a petição foi, originalmente, protocolada no procedimento n. 08084.005135/2020-42, no qual houve a formalização da campanha de chamamento.

Alegou, ainda, que não foi possível realizar a análise do airbag, tendo em vista que não houve a disponibilização de elementos, tais como o deflagrador e a bolsa de airbag. Assim, sustentou que também tentou o contato com a família da vítima, primeiramente para prestar solidariedade, e depois para analisar o veículo, que teria sido devolvido para a família, mas não obteve êxito. Em relação aos demais questionamentos da notificação, a representada esclareceu que a Takata foi a fabricante do airbag e que, em 23.7.2020, iniciou campanha preventiva de *recall*.

Em relação ao laudo pericial juntado, em caráter restrito por conter fotos da vítima do acidente (o que impõe, por sua vez, a necessidade de preservação da intimidade e do luto dos familiares e amigos), a Polícia Civil associou o acidente ao fabricante, Takata, e apontou que:

Durante o exame perinecrocópico da vítima, constatou-se que a lesão perfurocontusa observada em seu pescoço, possivelmente, fora ocasionada por alguma peça proveniente do volante do veículo, o qual apresentava-se danificado (fotografias 47, 48 e 49), sendo informado posteriormente pelo Perito Médico Legista, responsável pela necropsia do cadáver, que uma peça metálica havia sido retirada da área da lesão (fotografia 50), que foi solicitado a autoridade policial que recolhesse o veículo para exames complementares no item de segurança (airbag). Posteriormente, a Autoridade Policial, através do Ofício 07/2020, encaminhou o objeto metálico ao perito signatário, o qual apresentava uma massa bruta de 18,5g, com diâmetro de 2,0cm (fotografia 51). (pg 36).

(...) que a peça retirada da área do pescoço da vítima, tinha compatibilidade com o insuflador do airbag, peça responsável pelo armazenamento da substância que faz o airbag inflar quando o veículo sofre uma colisão, que o airbag foi recolhido, armazenados e levado ao IAPF/SE (Instituto de Análises e Pesquisas Forenses de Sergipe), para que pudesse ser realizado exames complementares no item de segurança, com objetivo de detectar a substância presente na bolsa, informo que até a presente data de conclusão deste documento não obtivemos respostas sobre a conclusão dos exames complementares, que a peça metálica, recolhida do corpo da vítima, estar sendo encaminhada, junto a este documento, a Autoridade Policial responsável pelas investigações do caso, que a bolsa do airbag apresentava uma perfuração incompatível com as normalmente encontradas em airbags, possivelmente, ocasionada pela passagem da peça metálica pela bolsa (fotografias 57 e 58) (pg. 40)

(...) Que durante a realização dos exames periciais, constatou-se que o volante do veículo colidido V1 (Celta), apresentava-se danificado, verificamos que o airbag do volante, apresentava-se solto na área interna do veículo V1, que também a bolsa do airbag apresentava um furo atípico, possivelmente, perfuração ocasionado pela passagem da peça metálica do insuflador no momento da colisão. (pg 52)

Através das pesquisas realizadas para a elaboração deste documento, observou-se que a fabricante do airbags, "TAKATA", no início dos anos 2000, criou uma nova tecnologia para os airbags, onde usa o Nitrato de Amônio (NH4NO3) para fazer com que as bolsas do airbag inflasse, ou seja, quando o carro sofre uma desaceleração brusca, caso de uma colisão, o Nitrato de Amônio sofre uma reação química, gerando um gás que infla o airbag, esta reação ocorre em um tempo médio de 0,04 segundos, todo este processo precisa ser muito bem controlado, contudo o Nitrato de Amônio é muito instável, o mesmo se altera quando entra em contato com altas temperaturas e umidade do ar, causando uma maior velocidade de reação, fazendo com que algumas das cápsulas, que armazenam a substância química (NH4NO3), se rompesses e fragmentos de metal fossem lançados para o compartimento interno do veículo, semelhante ao que aconteceu com o veículo V1. Que esta cápsula, chamada insuflador, que é um tipo de caixa metálica que abriga a substância química que faz a bolsa do airbag inflar, por apresentar falhas, gerando trincas no dispositivo e, com a explosão do airbag, a peça metálica é estilhaçada, arremessando pedaços de metal, a uma grande velocidade, contra os ocupantes

do veículo, causando ferimentos que podem ser fatais, no caso em tela ocasionou a morte da do motorista do veículo V1. Os airbags da Takata, como vimos, usam o composto químico (Nitrato de Amônio) para fazer a bolsa de ar inflar. O nitrato, por si só, é relativamente pouco explosivo. Ele se apresenta como um pó branco e é seguro, desde que não aquecido. O risco é maior após longa exposição do carro ao calor ou a ambientes úmidos. A montagem do dispositivo da Takata permite que a umidade penetre no airbag e corrompa partes metálicas, que se quebram na explosão, rompem a bolsa e atingem os ocupantes. (pg 53).

Conclusão

Que a morte da vítima se deu pela ruptura anormal do insuflador do airbag Takata, o qual devido explosão, arremessou fragmentos da peça contra os ocupantes do veículo.

Diante do exposto, conclui-se que no local em tela ocorreu uma colisão traseira entre dois veículos que trafegavam na mesma pista e em mesmo sentido, com o veículo V1 (Celta), considerado o causador determinante do acidente, colidindo a traseira do veículo V2 (Astra), que a colisão ocasionou o acionamento do airbag do veículo V1 (Celta), e que devido a uma ruptura anormal do insuflador do airbag do volante do veículo V1, estilhaços metálicos foram arremessadas para o compartimento interno do veículo V1, vitimando fatalmente PLÍNIO LOBATO, motorista do veículo V1 (Celta), ocasionado nas circunstâncias (dinâmica do evento) acima descritas. (pg 60).

Por fim, o DPDC juntou, em 17/08/2020, ao presente procedimento captura de tela relacionada a consulta ao site do fabricante do veículos (Sei n. 12410859) de documento que evidencia que chassi do veículo envolvido no acidente foi, também, objeto de recall protocolado perante o Departamento em data posterior ao fato.

Cumprir notar, ainda, que, na campanha de chamamento n. 08084.005135/2020-42, relacionada ao acidente em comento, o risco ao consumidor foi descrito como "*em caso de colisão, ocasião na qual o acionamento do sistema de airbag é esperado, constatou-se a possibilidade de falha do componente "insuflador" do airbag localizado no volante do veículo. Devido a uma possível degradação do insuflador, o componente torna-se sujeito a romper-se*"; e as implicações de risco como "*o que pode provocar a dispersão de fragmentos de metal de sua carcaça, podendo causar danos materiais, lesões físicas graves, ou até mesmo fatais, ao motorista e aos ocupantes do veículo*".

É o relatório.

II. Fundamentação

A Constituição Federal (CF) estabelece o direito à vida como fundamental, sendo essencial à luz da dignidade da pessoa humana. Para resguardar tal direito, é necessária a atuação do Estado e dos particulares, devido à eficácia horizontal dos direitos fundamentais. No âmbito do direito do consumidor, ainda no rol de direitos e garantias fundamentais, o inciso XXXII do art. 5º da CF atribui ao Estado a defesa do consumidor. Tais disposições se relacionam ao caso em comento pelo risco à vida daqueles que conduzirem veículos com *airbags* inapropriados para o uso.

O processo de chamamento – *recall*, instituído pela Lei 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor), é o instrumento por meio do qual a Lei atribui ao fornecedor o dever de praticar atos que impeçam – ou busquem impedir – que o consumidor sofra algum dano em função do defeito que o produto ou o serviço tenha apresentado após sua comercialização. Ademais, na essência do instituto está o dever de informação, que recai sobre o fornecedor quando este passa a ter conhecimento de periculosidade ou nocividade que envolve produtos já inseridos por ele no mercado de consumo. Em outras palavras, o *recall* tem o objetivo de proteger a vida, a integridade, a saúde e a segurança do consumidor.

Diante disso, é dever do fornecedor informar, de forma imediata, às autoridades competentes e ao público, sobre os defeitos detectados e as ações corretivas necessárias para sanar os riscos. Nesse contexto, o descumprimento do **caráter imediato** da ação pode configurar ofensa à legislação, na medida em que o lapso temporal constitui o centro da obrigação estabelecida pelo mencionado diploma legal.

Com efeito, o artigo 10, §§1º e 2º do referido *Codex*, que disciplina o instituto do *recall*, dispõe que:

*§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.(grifo nosso)

Como se vê, **a lei estabelece o dever de comunicação imediata**, o que não ocorreu no caso em apreço, tendo em vista que o ano de fabricação, envolvido no acidente, é de 2013 e o defeito dos airbags Takata é de conhecimento público e de dimensão internacional há muitos anos.

Portanto, não são situações recentes e inéditas, de modo que o fornecedor poderia ter realizado a campanha de chamamento em data anterior para a segurança dos consumidores.

Sabe-se que os airbags Takata possuíam defeito no deflagrador, que expande a bolsa de ar e amortece o impacto nos acidentes. Os airbags em questão utilizavam nitrato de amônia, substância instável e explosiva. Assim, no caso de colisão, o deflagrador defeituoso poderia explodir e lançar estilhaços de metal, tal como, aparentemente, ocorreu no acidente em comento. Confira-se o seguinte trecho do laudo pericial (grifos acrescidos):

*Durante o exame perinecropsóxico da vítima, **constatou-se que a lesão perfurocontusa observada em seu pescoço, possivelmente, fora ocasionada por alguma peça proveniente do volante do veículo, o qual apresentava-se danificado** (fotografias 47, 48 e 49), sendo informado posteriormente pelo Perito Médico Legista, responsável pela necropsia do cadáver, que uma peça metálica havia sido retirada da área da lesão (fotografia 50), que foi solicitado a autoridade policial que recolhesse o veículo para exames complementares no item de segurança (airbag). Posteriormente, a Autoridade Policial, através do Ofício 07/2020, encaminhou o objeto metálico ao perito signatário, o qual apresentava uma massa bruta de 18,5g, com diâmetro de 2,0cm (fotografia 51). (pg 36).*

*(...) que **a peça retirada da área do pescoço da vítima, tinha compatibilidade com o insuflador do airbag, peça responsável pelo armazenamento da substância que faz o airbag inflar quando o veículo sofre uma colisão**, que o airbag foi recolhido, armazenados e levado ao IAPF/SE (Instituto de Análises e Pesquisas Forenses de Sergipe), para que pudesse ser realizado exames complementares no item de segurança, com objetivo de detectar a substância presente na bolsa, informo que até a presente data de conclusão deste documento não obtivemos respostas sobre a conclusão dos exames complementares, que a peça metálica, recolhida do corpo da vítima, estar sendo encaminhada, junto a este documento, a Autoridade Policial responsável pelas investigações do caso, que a bolsa do airbag apresentava uma perfuração incompatível com as normalmente encontradas em airbags, possivelmente, ocasionada pela passagem da peça metálica pela bolsa (fotografias 57 e 58) (pg. 40).*

Ademais, no caso em tela, observa-se o aparente nexos causal entre o acidente, descrito em trechos do laudo pericial transcritos no relatório, e o defeito no produto objeto de recall. A campanha de chamamento foi protocolada em data extremamente posterior ao acidente, que ocasionou na morte do condutor justamente por suposto defeito do airbag do veículo. Como se nota nas fotos juntadas no laudo

pericial, classificado em acesso restrito por conter fotos da vítima, o acidente não foi de grande impacto, o que dificilmente causaria a morte de um condutor em situações normais.

Para evitar situações como a do presente procedimento, o art. 10 do Código de Defesa do Consumidor (CDC) veda a comercialização de produtos com alto grau de nocividade ou periculosidade à saúde ou segurança. Quando tais produtos são indevidamente inseridos no mercado de consumo, **o § 1º do art. 10 do CDC estabelece de forma inequívoca o dever de comunicação imediata** às autoridades competentes e aos consumidores. **Esta comunicação ocorre por meio do processo de chamamento, que é o instrumento por meio do qual o fornecedor deve adotar medidas que impeçam ou busquem impedir que o consumidor sofra qualquer dano devido a defeitos do produto ou do serviço após a sua comercialização.**

A ausência de comunicação do *recall* ou a comunicação tardia (sem prejuízo de circunstâncias que justifiquem uma investigação mais demorada quanto à constatação da presença, ou não do risco, o que seria compreensível em outros contextos) pode violar princípios e direitos dos consumidores. A boa-fé, que deve pautar as relações de consumo conforme o inciso III do art. 4º do CDC, não se mostra presente em situações em que o consumidor é exposto a riscos de vida e saúde. É necessário considerar que o consumidor é a parte vulnerável da relação de consumo, segundo o inciso I do art. 4º do CDC, pois não poderia ter conhecimento prévio sobre o defeito no airbag do veículo. Presume-se, por boa-fé, que produtos comercializados são adequados ao consumo. Por isso, o inciso I do art. 6º do CDC também garante ao consumidor a proteção da vida, da saúde e da segurança no fornecimento de produtos e garante, no inciso VI do mesmo artigo, o direito de prevenção e reparação de danos.

Para que os referidos princípios e direitos sejam resguardados, é fundamental que ocorra a atuação célere dos fornecedores no caso de produtos ou serviços defeituosos. No caso em apreço, não se notou tal postura da Representada, tendo em vista a ausência de campanha de chamamento imediata, ou seja, sinalização forte de negligência.

Em tal diapasão, compreende o legislador como vulnerabilidade do consumidor a sua impotência perante o fornecedor, o que exige maior proteção àquele. O consumidor é certamente quem não dispõe de poder sobre os atos e escolhas do fornecedor, submetendo-se ao poder dos titulares de tais produtos e serviços. Portanto, tem-se que a demora na realização da campanha de chamamento (*Recall*) fere o objetivo da lei, vez que ignora o consumidor como parte mais fraca da relação jurídica de consumo, e, ainda, em razão da gravidade dos riscos que este se expõe, majorada pelo atraso do chamamento.

Nesta linha, deve-se ter em mente a dimensão internacional do caso Takata e a ampla notoriedade acerca da presença de Nitrato de Amônio em relação às diversas montadoras identificadas como o fabricante em tela, durante ciclo que supera 5 anos.

Ainda, a própria representada já apresentou outras campanhas de recall envolvendo outros modelos que tenham empregado airbags da marca Takata que tenham utilizado o nitrato de amônio como insumo (por exemplo: autos 08000.031338/2019-33 (12894155); autos 08000.060209/2019-52 (12894159) e autos 08084.000824/2020-61 (12894165)).

No presente caso, há quantidade extremamente significativa dos veículos envolvidos no tocante a campanha 08084.005135/2020-42 (235.845 - duzentos e trinta e cinco e oitocentos e quarenta e cinco - Chevrolet Celta, modelos 2013 a 2016, chassi número DG124288 a GG100849, produzidos de 22 de agosto de 2012 a 15 de abril de 2015, e Chevrolet Classic, modelos 2013 a 2016, chassi número DB186193 a GR160004, produzidos de 04 de julho de 2012 a 10 de junho de 2016), e não resta dúvida de que a comunicação de recall ocorrida em 23 de julho de 2020 e somente após a ciência da empresa acerca do acidente em comento (15 de julho de 2020 segundo alegação da empresa - pag 2 - 12220213), sinaliza fortemente ao encontro de uma postura negligente e contrária ao instituto do recall que visa a garantia da razoabilidade no tocante ao processo de investigação, comunicação e reparo efetivo de produtos defeituosos inseridos no mercado de consumo.

Vale reforçar que a própria empresa reconheceu expressamente, por meio do recall acima referido (12220213 - pg. 2):

"em 01 outubro de 2014, a General Motors dos Estados Unidos iniciou uma extensiva investigação de abrangência global, em todos os seus modelos de veículos que utilizam airbags Takata com insufladores do tipo PSAN (não-dessecados de nitrato de amônio estabilizado por fase). Esta investigação teve o objetivo de verificar se os airbags fornecidos pela Takata e utilizados nos veículos GM apresentavam alguma situação de risco. O resultado desta investigação mostrou que a primeira indicação de risco (0,01% de probabilidade de falha), para os insufladores em veículos GM, ocorre após 16 anos de uso em alta temperatura e alta umidade. Baseado no resultado desta investigação, os insufladores nos veículos GM vendidos no Brasil estão funcionando adequadamente como projetados, não existindo qualquer risco à segurança neste momento. Nada obstante, tendo em vista o resultado da investigação descrita acima a qual concluiu pela existência de risco somente a partir de 16 anos de exposição, a General Motors decidiu iniciar o chamamento à partir de 05 de agosto de 2020, para reparar os veículos realizando a substituição do airbag do lado do motorista."

Neste sentido, em que pese a matriz da GM, do ponto de vista global, confirmar a execução de ampla investigação a partir de 1 de outubro de 2014, a referida afirmação da empresa acima no sentido de que atualmente o cenário pressupõe a inexistência de risco à saúde e segurança dos consumidores no tocante ao recall nº 08084.005135/2020-42 (pg. 2 do 12220213), bem como no sentido de defender que trata-se de **uma campanha de recall meramente preventiva sem a possibilidade de risco neste momento**, o conjunto de elementos disponibilizados pela Polícia Civil do Estado de Sergipe sinalizam o seguinte, *verbis* (grifos acrescidos):

"a título de utilidade pública, ressalvo que essa pode ser a razão pela qual ainda não houveram tantas ocorrências no Brasil, já que o componente só se tornou obrigatório, por aqui, em 2014. Entretanto, **isso indica a possibilidade de que carros que se não forem consertados podem vir a explodir em um futuro próximo**, como já está acontecendo, No Brasil, até a presente data já são registrados 40 ocorrências de rompimento do insuflador, sendo 39 em automóveis da Honda, deixando 16 feridos e 01 (uma) morte, ocorrida no dia 27 de Janeiro de 2020, o Acidente ocorreu no Estado do Rio de Janeiro e tratava-se de um veículo da marca Honda, modelo New Civic, ano 2008, que o airbag que equipava o veículo era da marca Takata, mesma fabricante do airbag do veículo V1, onde o acidente ocorreu 07 dias antes do caso do Rio de Janeiro. Devido ao enorme número de modelos afetados, é fundamental que todos os proprietários de veículos façam consultas junto às fabricantes para saber se seus carros estão convocados para o reparo. **Para o veículo V1 (Celta), em consulta realizada via internet, não foi constatada convocação, por parte da montadora, para realização de recall, até a data do acidente de tráfego alvo dos exames periciais.** Que através das análises feitas nos veículos e também no local do acidente, o signatário é levado a admitir que no local em tela, ocorrerá um acidente de tráfego, do tipo colisão traseira entre dois veículos que trafegam inicialmente na mesma pista e em mesmo sentido, com choque entre os veículos V1 (Celta) colidente, que estava transitando a retaguarda do veículo colidido V2 (Astra). **Que a morte da vítima se deu pela ruptura anormal do insuflador do airbag Takata, o qual devido explosão, arremessou fragmentos da peça contra os ocupantes do veículo.**" (pg 54 - 12249012).

Vale destacar que, no tocante ao acidente em tela, a representada afirma (12220213 - pg. 2) que está investigando mas não nega a possibilidade de conexão direta com o defeito inerente ao caso Takata quando afirma que

"a General Motors não tem conhecimento, até o momento, da existência de ocorrência relacionada aos airbags da Takata no país com os veículos envolvidos na presente campanha. Entretanto, foi informada em data de 15 de julho de 2020 de uma ocorrência de campo onde supostamente teria ocorrido falha no airbag. Tão logo teve ciência, a GM do Brasil iniciou um

procedimento investigatório com o objetivo de identificar se o caso em comento poderia estar relacionado ao estudo realizado a respeito dos airbags Takata. Até a presente data, a GM ainda não dispõe das conclusões de referida ocorrência. De toda forma, a GM do Brasil informa os dados desta ocorrência sem, no entanto, dispor de condições de concluir a respeito de efetiva relação com a presente campanha de recall: "Por outro lado, faz-se necessário o reforço no sentido de que consta a informação, por meio do laudo da Polícia Civil de Sergipe no sentido de que "a morte da vítima se deu pela ruptura anormal do insuflador do airbag Takata, o qual devido a explosão, arremessou fragmentos da peça contra os ocupantes do veículo" (pg 54 - 12249012).

Em caráter de suprema importância, é preciso levar em conta que a investigação global realizada pela GM a partir de 1º de outubro de 2014, bem como o fato de que outros modelos ligados ao mesmo caso Takata já haviam sido comunicados antes do recall em comento pela GM do Brasil (por exemplo: 08012.003049/2014-09; 08000.031338/2019-33; 08000.060209/2019-52; 08084.000824/2020-61), além de que a alegação da empresa no sentido da "ausência de qualquer risco à segurança neste momento no tocante ao recall nº 08084.005135/2020-42 - 12220213 - pg. 2" colide frontalmente com o laudo da Polícia Civil de Sergipe, e, especialmente, naquilo que se refere ao conjunto de elementos presentes nos autos os quais apontam para a existência de indícios suficientes no tocante a uma postura negligente da empresa em comento e contrários ao instituto do recall, que visa a garantia da razoabilidade ligada diretamente a eficiência no tocante à consecução de processo regular de investigação, comunicação ampla, conscientização e reparo efetivo destinado aos consumidores.

Em especial, considera-se o contexto fático, agravado pela data de fabricação, quantidade extremamente significativa de unidades e pelo tempo bastante elevado de circulação dos referidos veículos afetados pelo recall em tela, antes da apresentação da campanha. Ainda, parte-se da premissa da gravidade do caso Takata ligado diretamente ao risco de lesões físicas graves e/ou até fatais, amplamente divulgado. Também deve ser destacado que o veículo envolvido se trata de modelo bastante popular, expondo a risco quantidade significativa de consumidores, muitos deles em condições financeiras mais modestas.

Com a mesma relevância, este Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor identificou o comprovante, por meio do documento (12410859), no sentido de que o veículo ligado ao acidente que resultou na morte do Sr. Plínio Lobato estava fatalmente relacionado na lista de unidades afetadas pelo recall em tela, conforme anexação realizada no SEI em 17 de agosto de 2020, referida no relatório acima.

Além disso, a própria empresa, durante o momento da apresentação do recall em tela (23 de julho de 2020) e após a ocorrência do acidente em comento, confirma a ligação direta da campanha em tela com a investigação interna no tocante a substância de nitrato de amônio quando salienta que (supostamente, levando cerca de seis anos para concluir investigação de risco do qual aparentemente já tinha conhecimento em outras campanhas):

"em 01 outubro de 2014, a General Motors dos Estados Unidos iniciou uma extensiva investigação de abrangência global, em todos os seus modelos de veículos que utilizam airbags Takata com insufladores do tipo PSAN (não-dessecados de nitrato de amônio estabilizado por fase). Esta investigação teve o objetivo de verificar se os airbags fornecidos pela Takata e utilizados nos veículos GM apresentavam alguma situação de risco. (...) Nada obstante, tendo em vista o resultado da investigação descrita acima a qual concluiu pela existência de risco somente a partir de 16 anos de exposição, a General Motors decidiu iniciar o chamamento a partir de 05 de agosto de 2020, para reparar os veículos realizando a substituição do airbag do lado do motorista." (12220213 - pg. 2).

Na mesma direção, o laudo da Polícia Civil de Sergipe disponibiliza subsídios relevantes no tocante a ligação direta do caso Takata e a substância de nitrato de amônio a qual encontra-se inerente ao defeito presente no recall dos veículos Chevrolet Celta, modelos 2013 a 2016, chassi número DG124288 a

GG100849, produzidos de 22 de agosto de 2012 a 15 de abril de 2015, e Chevrolet Classic, modelos 2013 a 2016, chassi número DB186193 a GR160004, produzidos de 04 de julho de 2012 a 10 de junho de 2016.

Por último, torna-se evidente que a empresa GM do Brasil reconheceu expressamente a existência de risco quando insistiu na alegação de que os veículos afetados estão "*seguros neste momento*" conforme a sua narrativa de que o risco depende de determinado período de tempo para se manifestar, ou seja, a própria empresa afastou a possibilidade de "inexistência de risco". Nesta linha, o fato de alegar que determinada campanha não possui risco imediato (o que representa algo que colide frontalmente com os indícios suficientes presentes nos elementos e fatos disponibilizados neste autos) não afasta definitivamente a urgência e a gravidade de apresentação do recall em tela inclusive levando em conta o desafio da efetividade que o caso Takata enseja.

É fato notório de que além da extrema necessidade da comunicação imediata que os recalls do caso Takata pressupõem, não resta dúvida de que a comunicação em questão deva ser necessariamente compatibilizada com a consecução de um processo de investigação adequado, eficiente, e que respeite prazo adequado de finalização, bem como a pertinência da busca de resultados satisfatórios no tocante a implementação de processo de atendimento dos consumidores (reparo efetivo visando eliminação do risco), com a maior brevidade possível, o que entra em colisão direta com os elementos consistentes presentes no laudo da Polícia Civil e de encontro ao contexto fático o qual encontra-se agravado pela data de fabricação dos veículos afetados, quantidade extremamente significativa de unidades e pelo tempo bastante elevado de circulação dos referidos veículos afetados pelo recall em tela antes da apresentação da campanha, e partindo da premissa da gravidade do caso Takata ligado diretamente ao risco de lesões físicas graves e/ou até fatais, bem como pela acessibilidade dos veículos afetados, já o que o recall trata de modelo que tem o perfil de maior alcance de compra pela população em geral em comparação com outros modelos mais onerosos.

Vale reforçar que a gravidade do caso em tela não se restringe ao processo de análise do acidente narrado acima. A conduta infrativa a ser apurada, independentemente de tal vinculação, consiste na formalização extremamente tardia de recall, expondo à coletividade que faça utilização, na condição de motoristas ou de passageiros (ou ainda, de *bystanders*) a risco de lesões físicas graves e/ou fatais, sendo a concretização do evento lesivo irrelevante para a se reconhecer a caracterização da infração.

O respeito ao prazo e processo adequado de investigação, comunicação ampla do recall às autoridades competentes e coletividade em geral e implementação de processo de atendimento visando o reparo efetivo do conjunto integral de veículos afetados guarda relação direta com o atendimento das exigências do instituto do recall, respaldado pelo Código de Defesa do Consumidor, e entra em colisão frontal com a sinalização forte de negligência presente no caso em tela conforme o conjunto suficiente de fatos e elementos disponibilizados.

Fato é que, para além das previsões específicas do CDC, nada impede que sejam aplicadas as disposições do Código Civil referentes aos atos ilícitos. Nesse sentido, o artigo 186 do Código Civil assim estabelece: *Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.*

Não parece razoável que, desde 2014, com a existência de evidências no sentido de que outros modelos ligados ao mesmo caso Takata já haviam sido comunicados antes do recall em comento pela GM do Brasil, ou seja, diante da gravidade do caso Takata ligado diretamente ao risco de lesões físicas graves e/ou até fatais, amplamente divulgado e conhecido; bem como a ampla notoriedade acerca da presença de Nitrato de Amônio, somado à também já mencionada campanha de 2014 envolvendo a Representada e o fabricante Takata, reforçam o dever de avaliar o risco e diante de todo esse contexto, atuar de forma imediata na formalização do recall. Assim, verifica-se que tanto sob a ótica do CDC quanto sob a ótica do Código Civil, a Representada aparentemente incorreu em violação, na medida em que, mesmo ciente do risco, e ainda que o risco não fosse imediato, deixou de atuar de maneira diligente, no sentido de apresentar a campanha de recall de modo desarrazoadamente tardio, inclusive posterior ao evento danoso, no caso em análise.

Desse modo, entende-se que existem indícios de infração aos artigos 4º, I; 6º I e VI; 8º (*caput* e parágrafos), 9º (*caput* e parágrafos), 10 (*caput* e parágrafos), 18, *caput* e § 6º, inc. II, 39, *caput*, do Código de Defesa do Consumidor, em razão da ausência de apresentação de campanha de chamamento de forma regular, conforme o conjunto de elementos fáticos e técnicos apresentados.

III. Conclusão

Considerando o exposto, sugere-se a instauração de processo administrativo em face da Representada, em decorrências das imputações formuladas ao longo da presente Nota Técnica, e a sua notificação para a apresentação de defesa no prazo de dez dias, conforme o artigo 44 da Lei n. 9.784/1999 e o artigo 42 do Decreto n. 2.181/1997. Pondera-se que o não cumprimento do solicitado implicará as consequências legais pertinentes.

Por oportuno, sugiro ainda o encaminhamento de ofícios circulares aos dirigentes dos **Procons estaduais e municipais das capitais, bem como aos membros do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor e ao Denatran**, para que tomem ciência da instauração do Processo Administrativo no âmbito deste Departamento e para que tomem as medidas que julgarem cabíveis no âmbito de suas competências.

À Consideração Superior.

LEONARDO AGUILAR VILLALOBOS
Chefe do Serviço de Consumo Seguro e Saúde

LOUISE GABRIELLE ESTEVES SOARES DE MELO
Coordenadora de Consumo Seguro e Saúde



Documento assinado eletronicamente por **Louise Gabrielle Esteves Soares de Melo, Coordenador(a) de Consumo Seguro e Saúde**, em 15/10/2020, às 17:48, conforme o § 1º do art. 6º e art. 10 do Decreto nº 8.539/2015.



Documento assinado eletronicamente por **LEONARDO AGUILAR VILLALOBOS, Chefe do Serviço de Consumo Seguro e Saúde**, em 15/10/2020, às 18:56, conforme o § 1º do art. 6º e art. 10 do Decreto nº 8.539/2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.autentica.mj.gov.br> informando o código verificador **12894177** e o código CRC **B26F1451**.
O trâmite deste documento pode ser acompanhado pelo site <http://www.justica.gov.br/aceso-a-sistemas/protocolo> e tem validade de prova de registro de protocolo no Ministério da Justiça e Segurança Pública.