
**VEÍCULOS DEFEITUOSOS E A CONDENAÇÃO DE MONTADORA DE VEÍCULOS NOS EUA:
DA *IMPLIED WARRANTY OF MERCHANTABILITY* À PROTEÇÃO DOS CONSUMIDORES NO
BRASIL**

Flaviana Rampazzo Soares *

Recentemente, noticiou-se o julgamento de uma ação indenizatória coletiva proposta no ano de 2016, por proprietários de veículos fabricados pela General Motors (GM) dos EUA, entre 2010 e 2014¹. Esses veículos continham defeito no motor, especificamente nos anéis de pistão dos modelos afetados, fazendo-os consumir óleo em excesso, com potencial elevado de vazamento indevido do líquido para outras partes do motor, acentuando o risco de danos prematuros e graves. Isso reduzia a vida útil dos automóveis e aumentava a possibilidade de acidentes.

De acordo com as informações disponíveis, a GM estaria ciente do problema e, ainda em 2010, teria recomendado às suas concessionárias que limpassem os pistões dos veículos afetados, a qual foi considerada ineficaz. No ano seguinte, a montadora teria modificado o *design* da peça, por sugestão dos engenheiros da sua própria equipe, medida esta implementada e sem efeito para equacionar a questão, que seguiu sem solução, a ponto de ensejar a interrupção da produção do modelo com o motor defeituoso, em 2014.

No julgamento do caso (*Siqueiros v. General Motors LLC*, 16-cv-07244-EMC²), o júri federal da Califórnia (*Northern District of California*) concluiu que a GM, ciente do problema, teria ocultado dos consumidores e autoridades que o defeito no motor faria com que houvesse consumo excessivo de óleo, risco de vazamento de óleo no motor e a redução considerável e irreversível da sua vida útil. Ademais, considerou-se que a montadora teria deixado de tomar providências

* Mestre e Doutora em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC/RS). Especialista em Direito Processual Civil. Advogada e Professora.

¹ Os veículos afetados são os que contam com motores LC9 Generation IV, 5.3 Liter V8 Vortec 5300 com Active Fuel Management, fabricados entre 10/02 de 2011, os quais foram instalados nos seguintes modelos: Chevrolet Avalanche, 2010-2014; Chevrolet Silverado, 2010-2014; Chevrolet Suburban, 2010-2014; Chevrolet Tahoe, 2010-2014; GMC Sierra, 2010-2014; GMC Yukon, 2010-2014 e GMC Yukon XL, 2010-2014. Fonte: <https://www.lawyers4lemons.com/102-6-million-verdict-in-gm-engine-defect-class-action-lawsuit/>. Acesso em 02 fev. 2024.

² Vide: <https://casetext.com/case/siqueiros-v-gen-motors-llc> e https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCOURTS-cand-3_16-cv-07244.zip. Acesso em 02 fev. 2024.

efetivas para extirpar o defeito (notadamente por *recall*) e tampouco teria assumido os prejuízos dos consumidores que tiveram custos e prejuízos com a redução da vida útil do motor.

Assim, a montadora foi considerada culpada e responsável pelo pagamento de indenização arbitrada no montante de US\$ 102,6 milhões, cabendo US\$ 2.700 a cada um dos trinta e oito mil consumidores envolvidos na ação.

Sob o enfoque da fundamentação jurídica da causa, foi reconhecida a ocorrência de violação à *Consumer Protection Act* e à *implied warranty of merchantability* (garantia implícita de comercialização), a qual determina que o produto adquirido deve funcionar de acordo com os fins para os quais foi produzido e de acordo com o que seja aceitável e exigível segundo a sua natureza e condições, tais como as legítimas expectativas de performance, funcionalidade, qualidade, segurança e durabilidade.

Segundo o texto dos arts. 1.792 e 1.792.1 do Código Civil da Califórnia (Título 1.7 – Garantias ao consumidor, Capítulo 1³), o fabricante e do vendedor garantem implicitamente que todos os bens de consumo vendidos no varejo são comercializáveis porque atingem as legítimas expectativas antes indicadas, sob a premissa de que esses agentes de mercado sabem que os bens são adquiridos porque se destinam a suprir finalidade determinada e o comprador está confiando na habilidade ou julgamento do fabricante e do vendedor para fornecer bens adequados ao seu justo propósito. O fabricante, distribuidor ou varejista que conceder garantias expressas, não pode limitar, modificar ou negar as garantias implícitas asseguradas pela lei (art. 1.793).

Se a garantia de comercialização for desrespeitada pelo fornecedor, não somente o adquirente terá direito à indenização, como o varejista também terá esse direito a ser exercido contra o fabricante, em montante correspondente ao de qualquer responsabilidade que venha a arcar sob a modalidade de *Consumer Warranty Protection*.

Essa garantia pode ser excepcionalmente excluída (por meio de renúncia do comprador), se for anexado ao produto um aviso visível que informe claramente ao consumidor, antes da aquisição, em linguagem simples e concisa que:

- (1) a mercadoria é vendida "como está" ou "com todas as falhas";
- (2) todo o risco quanto à sua qualidade e ao seu desempenho é do comprador e
- (3) caso o produto apresente defeito após a venda, o comprador assume o custo total de reparo (art. 1792.4).

A lei californiana (Código Civil, art. 1.793.2) permite a substituição do veículo ou o reembolso do que foi pago pelo consumidor, em pretensão a ser exercida em face da montadora, menos o montante diretamente atribuível ao uso pelo comprador antes da descoberta da não conformidade⁴ (a ação que trata de consumidor de veículo defeituoso contra o fornecedor é

³ Texto disponível em: https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=CIV&division=3.&title=1.7.&part=4.&chapter=1.&article=3. Acesso em 02 fev. 2024.

⁴ O valor diretamente atribuível ao uso pelo comprador será determinado multiplicando o preço real do novo veículo motorizado pago ou a pagar pelo comprador, incluindo quaisquer despesas de transporte e opções instaladas pelo fabricante, por uma fração tendo como denominador 120.000 e tendo como seu numerador o número de milhas percorridas pelo novo veículo motorizado antes do momento em que o comprador entregou o veículo pela primeira vez ao fabricante ou distribuidor, ou seu serviço autorizado e oficina de

designada como *lemon law lawsuit*) e a escolha entre a restituição ou a troca é do consumidor. Para o exercício da pretensão, é necessário que alguns requisitos sejam atendidos, quais sejam:

- 1º) que o veículo tenha sido adquirido na Califórnia;
- 2º) que esteja sob a garantia do fabricante e que seja comprovada a desconformidade entre o produto e aquilo que foi garantido, explícita ou implicitamente, cujo prazo em geral compreende o período de 18 meses a contar da entrega ou nas primeiras 18.000 milhas percorridas;
- 3º) que, após oferecida a possibilidade de reparo, o fabricante não tenha conseguido eliminar o defeito.

Quanto ao último requisito, ressalta-se que são consideradas razoáveis pelos tribunais quatro tentativas de conserto. No entanto, duas podem ser tidas como suficientes, se outras tentativas puderem resultar mais riscos que benefícios como, por exemplo, se o adiamento para uma terceira tentativa puder colocar em risco a vida ou a integridade física de motoristas, passageiros ou terceiros.

Adicionalmente, considera-se não eliminado o defeito quanto o veículo permanecer na oficina sem ser efetivamente consertado, por período igual ou superior a trinta dias. O limite de trinta dias será estendido somente se os reparos não puderem ser realizados devido a condições fora do controle do fabricante ou de seus agentes.

O fornecedor tem o dever de manter instalações de serviço e reparo (próprias ou terceirizadas) na Califórnia, em número suficiente e razoavelmente perto de todas as áreas onde seus bens de consumo são vendidos para cumprir os termos das garantias legais ou contratuais (art. 1.793.2). Assim, não é considerado justificável o atraso decorrente de excesso de demanda no local de assistência.

Na hipótese de substituição, o fabricante trocará o veículo do comprador por um novo substancialmente idêntico ao que será devolvido. O veículo de substituição deverá ter as garantias expressas e implícitas que normalmente acompanham os veículos a motor novos do mesmo tipo. O fabricante também deverá pagar qualquer imposto sobre vendas ou uso, taxas de licença, de registro e outras que o comprador seja obrigado a pagar em razão da substituição, além de reembolsar ou custear os prejuízos incidentais deste, tais como reparo, reboque e custos de aluguel de carro (art. 1.793.2).

Há obrigações extensas de informações na venda ou oferecimento de veículos *lemons* (assim designados aqueles que foram readquiridos pelo fabricante em resposta a uma reclamação por defeito decorrente de desconformidade com a garantia), para que consumidores sejam efetiva e eficazmente advertidos quanto ao produto que pretendem comprar, as quais não serão aqui desenvolvidas porque ultrapassam o foco deste editorial, mas que são muito importantes para evitar que veículos com histórico de adversidades sejam transferidos a terceiros de boa-fé, tudo isso com a finalidade de permitir que o consumidor dimensione e gerencie (inclusive financeiramente) os seus riscos e despesas.

reparo para correção do problema que deu origem à não conformidade (art. 1.793.2 [D] [2]).

O Art. 1.793.23 do Código Civil da Califórnia estabelece que o fabricante que readquirir ou ajudar um revendedor a readquirir um veículo com defeito nos termos do Cap. 1 – *Consumer Warranty Protection* deverá, antes de qualquer revenda, arrendamento ou transferência do veículo, fazer com que o mesmo seja renomeado em nome do fabricante, solicitar ao Departamento de Veículos Automotores que inscreva o certificado de propriedade com a anotação *Lemon Law Buyback* e afixe um decalque no veículo de acordo com a Seção 11713.12 do *Vehicle Code*, se o fabricante sabia ou deveria saber que o veículo é legalmente obrigado a ser substituído, aceito para restituição devido à falha do fabricante em adequar o veículo às garantias aplicáveis de acordo com o parágrafo (2) da subdivisão (d) da Seção/art. 1793.2, ou admitido para restituição pelo fabricante devido à falha do fabricante em adequar o veículo às garantias exigidas por qualquer outra lei aplicável do estado, qualquer outro estado ou lei federal.

Esse breve relato demonstra que a promoção e a defesa dos interesses dos consumidores relacionadas ao mercado automotivo e que diz respeito ao dever de adequação, segurança e qualidade dos veículos oferecidos se concretiza mediante tutelas individuais ou coletivas. Igualmente indica que problemas congênitos podem ocorrer em projetos automotivos e devem ser sanados pelas fabricantes ou montadoras tão logo sejam identificados ou identificáveis, sob pena de responsabilização.

A responsabilidade pode ser ampliada, no sentido de que podem ser indenizados não apenas danos emergentes ou lucros cessantes, mas todos os menoscabos patrimoniais ou extrapatrimoniais experimentados pela vítima, mediante compensação ou reparação (conforme o caso), como demonstrou o paradigmático caso californiano *Grimshaw v. Ford Motor Company*⁵ (FMC), julgado em maio de 1981. A FMC lançara e vendera nos anos 1970 o veículo Pinto, o qual apresentara enorme risco de incêndio em caso de colisão traseira por rompimento do tanque de combustível. No caso indicado, uma colisão traseira ocasionou incêndio e explosão no veículo, que vitimou fatalmente Lilly Gray, motorista do Ford Pinto e causou lesões (queimaduras) extensas, graves e desfigurantes ao passageiro Richard Grimshaw, com treze anos de idade na ocasião.

As provas no processo demonstraram que, durante os exames pré-lançamento, a FMC testou o veículo mais de quarenta vezes, e o tanque rompera em todos os testes realizados sob velocidade superior a quarenta milhas por hora, rompimento esse causador do risco de incêndio. Uma solução seria forrar o tanque com um “balão” de náilon; adicionar uma proteção estrutural na traseira do carro e colocar um defletor de plástico entre o tanque de combustível e a carcaça do diferencial, tudo ao custo médio aproximado de US\$ 12,00 por carro. No entanto, a opção da FMC foi a de não assumir essa despesa e não tomar essa providência, porque havia uma rígida diretriz de não ultrapassar o peso máximo, o preço limite e o prazo para lançamento do veículo, tudo para supostamente assegurar a sua competitividade no mercado.

⁵ 119 Cal.App.3d 757, 174 Cal. Rptr. 348. Disponível em: <https://caselaw.findlaw.com/court/ca-court-of-appeal/1835119.html>, acesso em 04 fev. 2024.

Consta inclusive que o então presidente da FMC costumava afirmar "*safety doesn't sell*"⁶, a confirmar que, na época, a segurança não seria prioridade para a montadora. A decisão da companhia de não adotar as medidas de segurança tinha em conta inclusive a análise de custos com ações judiciais, no sentido de que seria mais compensador sob o ponto de vista financeiro pagar indenizações por danos em caso de incêndios nos veículos que arcar com os custos de torná-los seguros. Estima-se que entre 500 e 900 pessoas sofreram queimaduras por causa do defeito do veículo. Anos depois do lançamento, em 1978, a FMC realizou *recall* que abrangeu aproximadamente um milhão e meio de veículos Pinto.⁷

No julgamento, afirmou-se que

a conduta da administração da Ford foi repreensível no extremo. Expressou um desrespeito consciente e insensível pela segurança pública, a fim de maximizar os lucros corporativos. (...) Ao contrário da conduta maliciosa dirigida a um único indivíduo específico, a conduta ilícita da Ford colocou em perigo a vida de milhares de compradores do Pinto⁸.

Essas circunstâncias foram determinantes para que o júri decidisse por condenar a FMC ao pagamento de US\$ 2,516 milhões aos demandantes Grimshaws e US\$ 559.680 aos Grays em razão dos danos corporais e pela morte, mas também US\$ 125 milhões para punir Ford por sua conduta, montante esse que foi reduzido para US\$ 3,5 milhões⁹.

Dessa análise resulta que podem ser elevados os montantes pecuniários indenizatórios envolvidos em ações por defeitos em veículos, os quais poderão servir inclusive ao objetivo evitar que fornecedores ou produtores tomem decisões e ajam movidos unicamente por critérios econômicos, em detrimento da segurança do consumidor.

No Brasil, a tutela do direito do consumidor do mercado automotivo também pode ser exercida tanto individual quanto coletivamente, pois há regras legislativas aptas a um adequado sistema de proteção. Conquanto sejam várias as queixas de vícios ou defeitos em veículos noticiados tanto pela imprensa especializada como pelos próprios consumidores nas redes¹⁰, são

⁶ Afirmação que consta na seguinte reportagem: <https://www.nytimes.com/1971/07/18/archives/fords-iacocca-apotheosis-of-a-usedcar-salesman-fords-iacocca.html>. Acesso em 04 fev. 2024.

⁷ Informações disponíveis em: <https://www.tortmuseum.org/ford-pinto/>. Acesso em 04 fev. 2024.

⁸ Item n. 6 da decisão.

⁹ Na nota de rodapé n. 1 (<https://caselaw.findlaw.com/court/ca-court-of-appeal/1835119.html>) consta que o júri concedeu à Grimshaw US\$ 2.841.000 por *compensatory damages* e US\$ 125 milhões por *punitive damages* e aos Grays US\$ 659.680 por *compensatory damages*. Porém, como deveria haver compensação das quantias anteriormente recebidas pelos demandantes, com a dedução das que foram concedidas pelo júri, a sentença foi modificada para conceder *compensatory damages* em favor de Grimshaw de US\$ 2.516.000 e em favor dos Grays de US\$ 559.680.

¹⁰ Veja-se, v.g., o conhecido caso do veículo VW da "família Fox" (Fox, CrossFox e SpaceFox), cujo sistema de rebatimento do banco traseiro poderia funcionar de modo semelhante ao de uma "guilhotina", podendo "decepar" dedos de usuários. Após inúmeros acidentes, a VW firmou Termo de Ajustamento de Conduta no qual comprometeu-se a solucionar o problema por meio de *recall* de cerca de meio milhão de veículos, e a depositar três milhões de reais ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, do Ministério da Justiça (a notícia deste caso consta em: <https://jornaldocarro.estadao.com.br/fanaticos/defeitos-famosos-o-vw-fox-que-decepava-dedos/>). Há outras situações de queixas frequentes que não geraram qualquer penalidade ou determinação de recall, como os problemas de câmbio automatizado do Fiat Idea, problemas crônicos de câmbio do Peugeot Citroen AL4, com desengate de marchas; falhas no sistema de arrefecimento do Ford Ka, que pode gerar superaquecimento no motor (<https://chiptronic.com.br/blog/veja-quais-sao-os-10-carros-que-dao-mais->

parcas as ações efetivas tanto no âmbito do Poder Judiciário quanto fora dele no sentido de eliminar danos e suprimir ou mitigar riscos, se considerado percentualmente o volume de veículos em circulação (ou o número que apresenta vícios ou defeitos) *versus* o número de ações judiciais envolvendo defeitos ou vícios em veículos, ou inquéritos civis encerrados ou em andamento tratando desses temas.

Boa parte do acanhado uso das medidas judiciais individuais decorre da dificuldade da prova de que o problema constitua um vício ou defeito, dos custos envolvidos em uma ação judicial individual e a incerteza do resultado da ação. Outra parte diz respeito à ausência de notificação às autoridades de fiscalização a respeito de problemas desta categoria.

Geralmente a atuação dos órgãos de fiscalização ou medidas ou procedimentos extrajudiciais (como os inquéritos civis) ocorrem quando os casos tomam proporções elevadas (muitas denúncias ou então situações de danos graves), quando se torna possível vislumbrar ações de proteção de interesses metaindividuais. A tutela metaindividual nessas situações tende a ser a mais eficiente, e, portanto, a mais necessária.

Por conta da sua maior abrangência e possibilidades de ações efetivas e amplas, a referida modalidade de tutela deve ser incentivada, pois é no plano metaindividual que é tratado efetivamente o alcance do defeito quanto aos demais consumidores do produto, com a possibilidade de adoção de medidas mais abrangentes, como o *recall*, os compromissos de ajustamento de conduta, de modificações do próprio produto, a adoção de medidas preventivas inclusive aos órgãos envolvidos (como será visto no próximo parágrafo) e a indenização de todos os atingidos por eventuais vícios ou defeitos.

Isso se verifica, por exemplo, em recente ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal e o Ministério Público do Estado de Minas Gerais contra a FCA Fiat Chrysler Automóveis do Brasil Ltda., a União Federal e a Senatran/Ministério da Infraestrutura¹¹. No referido processo, que originou-se pelas inúmeras queixas de consumidores quanto a falhas no veículo Jeep Compass, buscaram os autores uma ordem judicial para:

- (a) determinar *recall* em automóveis Jepp Compass fabricados a partir de 2018 para sanarem vícios de fabricação, que abrangem inclusive a emissão de óxido de hidrogênio acima do permitido pela legislação ambiental, ou, na impossibilidade de conserto, que seja determinada a recompra dos veículos;
- (b) como medida preventiva, pediu-se que a SENATRAN avalie tecnicamente cada novo projeto de veículo para investigar a sua conformação de segurança, ambiental e viária; e,

problemas-mecanicos; <https://www.uol.com.br/carros/listas/5-carros-usados-com-problemas-cronicos-que-te-darao-dor-de-cabeca.htm>). Links acessados em 04 fev. 2024.

¹¹ Ação Civil Pública n. 1003247-34.2022.4.06.3803, inicialmente em tramitação perante a 1ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Uberlândia, MG, proposta em 22/11/22, redistribuída para a 17ª Vara Federal Cível da SJDF em 20/03/2023 sob n. 1022733-54.2023.4.01.3400 e posteriormente encaminhada à 2ª Vara Federal da SSJ de Belo Horizonte sob n. 1023617 09.2023.4.06.3800.

(c) como medida sancionatória, a condenação da fabricante ao pagamento de danos morais coletivos.¹²

Seria importante que o Poder Público criasse um meio de controlar os principais problemas detectados em veículos e fizesse averiguações mais detalhadas quanto a aqueles que pudessem gerar danos qualitativa ou quantitativamente graves. Com isso, não se dependerá da intuição de algum agente público ou de alguma notícia em meios de comunicação para que os instrumentos aptos à defesa da segurança do consumidor sejam movimentados.

Portanto, conquanto o setor automotivo seja importante à sociedade, é inevitável e crescente a necessidade de constante fiscalização e permanente atuação (inclusive preventiva) para a solução das questões de segurança nele envolvidas, inclusive porque o desenvolvimento tecnológico incrementará o campo de incidência de adversidades e trará mais situações desafiadoras, as quais deverão receber a devida atenção não somente dos agentes técnicos do setor automotivo como também dos juristas, para a apresentação de soluções justas e eficientes, aptas a conciliar os interesses da sociedade e dos seus partícipes aos vetores do direito.

¹² Conforme consta na p. 27 da petição inicial: “1) aumento do curso de pedal de freio e gases no sistema de frenagem; 2) ruído excessivo nos freios, amortecedores e motor; 3) perda de estabilidade durante paradas bruscas; 4) consumo excessivo de combustível; 5) falhas recorrentes na parte elétrica; 6) barulho e ineficiência do ar-condicionado; 7) pane elétrica total; 8) falhas recorrentes no sistema Star-stop; 9) falhas na central de multimídia; 10) falhas e barulhos na caixa de câmbio; 11) falha no sistema Arla32; 12) defeito nas bombas de óleo, com baixa pressão; 13) barulhos na turbina do turbo; 14) desalinhamento de peças no interior dos veículos, como plásticos e portas; 15) problema nos freios, a ponto de falharem completamente; 16) falhas nos sensores (dianteiros, traseiros e laterais); 17) defeito na injeção eletrônica e no motor dos veículos; 18) defeitos na coluna de direção; 19) falhas que permitem a presença de óleo no radiador, o que ocasiona problemas na transmissão; 20) problemas no alternador; 21) problemas no trocador de calor da transmissão; 22) aumento da emissão de óxido de nitrogênio (Nox) acima do permitido pela legislação ambiental”.