

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, órgão vinculado à Assembléia Legislativa, sem personalidade jurídica, especialmente constituído para defesa dos interesses e direitos dos consumidores, estabelecida à Rua Dom Manoel s/n, Praça XV, Rio de Janeiro-RJ, vem, por seus procuradores, propor a presente

AÇÃO COLETIVA DE CONSUMO

COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA

Em face de **FIAT AUTOMÓVEIS S.A.**, inscrita no **CNPJ sob o nº 16.701.716/0001-52**, com sede na Rodovia Fernão Dias, km.429, Betim, Minas Gerais - MG, cep.: 32530-000, **FORD MOTOR COMPANY BRASIL Ltda.**, inscrita no **CNPJ sob o nº03.470.727/0001-20**, com sede na Avenida do Taboão, 899, Prédio I, 1º andar – Rudge Ramos, São Bernardo do Campo, São Paulo - SP, cep.: 09655-900, **GENERAL MOTORS DO BRASIL Ltda.**, inscrita no **CNPJ sob o nº592.75792/0001-50**, com sede na Avenida Goiás, 1805, São Caetano do Sul, São Paulo - SP, cep.:09550-900, **HONDA AUTOMÓVEIS DO BRASIL Ltda.**, inscrita no **CNPJ sob o nº01.192.333/0001-22**, com sede na Rua Sena Madureira, 1500, 3º andar, Vila Clementino, São Paulo - SP, cep.:04021-001, **PEUGEOT CITROËN DO BRASIL AUTOMÓVEIS Ltda.**, inscrita no **CNPJ sob o nº67.405.936/0001-73**, com sede na Rua Mariz e Barros, 678, 7º andar, Tijuca, Rio de Janeiro – RJ, cep.:20270-002, **RENAULT DO BRASIL S.A.**, inscrita no **CNPJ sob o nº61.784.278/0001-91**, com sede na Avenida Renault, 1300, Borda do Campo, São José dos Pinhais, Paraná – PR, cep.:83070-900, **TOYOTA DO BRASIL Ltda.**, inscrita no **CNPJ sob o nº59.104.760/0001-91**, com sede na Rua Funchal, 263, Vila Olímpia, São Paulo – SP, cep.:04551-060 e **VOLKSWAGEN DO BRASIL Ltda.**, inscrita no **CNPJ sob o nº59.104.422/0001-50**, com sede na Rua Volkswagen, 291, Parque Jabaquara, São Paulo-SP, cep.:04344-010, com fundamento nos **artigos 81, parágrafo único e 82, inciso III da Lei 8.078/90 e art. 170, inciso V, da Constituição da República de**

1988, pelas razões fáticas e jurídicas que expõe a seguir:

PRELIMINARES

Da aplicação do Código de Defesa do Consumidor e da legitimidade ativa da autora

O **Código de Defesa do Consumidor, Lei Federal n.º 8.078/90**, norma especial de ordem pública e interesse social (**artigo 1º**), deve ser obrigatoriamente aplicado à presente demanda, tendo em vista que a relação existente entre as **Rés**, empresas montadoras de veículos e os adquirentes dos mesmos classifica-se como de consumo, enquadrando-se, aquelas empresas, no conceito de fornecedoras e estes, no de consumidores, a teor das definições fornecidas pelos **artigos 3º, caput e parágrafos e 2º** daquele diploma legal.

Tendo em vista que o CDC é, conforme acima mencionado, norma especial de ordem pública e interesse social, e por tratar de matéria processual, mais precisamente sobre a legitimidade ativa *ad causam* dos órgãos da administração pública para propositura de ações coletivas de consumo (que objetivam defender os direitos e interesses previstos no parágrafo único do **artigo 81**), deve ser aplicado prioritariamente em relação as demais normas processuais aplicáveis, no caso o **Código de Processo Civil e a Lei 7.347/85 (Lei de Ação Civil Pública)**, conforme expressamente determinado em seu **art. 90**.

“(…) Examinando agora a questão inicialmente proposta, entendemos que, após a vigência do Código de Defesa do Consumidor, apenas os entes legitimados pelo art. 82 podem propor ações coletivas em defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das pessoas equiparadas. Com efeito, o CDC é lei específica para proteção do consumidor, *tout court*, e prefere, neste ponto, à Lei da Ação Civil Pública, que cuida da ação de responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, com bem maior generalidade”. (COMENTÁRIOS AO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR: Direito Processual, Luiz Paulo da Silva Araújo Filho, ed. Saraiva, pp 66/67, grifei).

“As normas do CPC e da LACP são aplicáveis às ações individuais e coletivas fundadas no CDC, desde que não sejam incompatíveis com o microsistema do CDC. Caso contrarie dispositivo expresso do CDC ou seu espírito, a norma do CPC ou da LACP não pode ser aplicada” (Nelson Nery Junior, Código de Processo Civil Comentado e legislação processual civil extravagante em vigor, atualizado até 01.08.1997, 3ª edição, ed. RT, p. 1402) (Grifei).

“As disposições da LACP são integralmente aplicáveis às ações propostas com fundamento no CDC, naquilo em que não houver colidência, como é curial.

(…)

Há, por assim dizer, uma perfeita interação entre os sistemas do CDC e da LACP, que se completam e podem ser aplicados indistintamente às ações que versem sobre direitos ou interesses difusos,

coletivos e individuais, observado o princípio da especialidade das ações sobre relações de consumo, às quais se aplica o Título III do CDC e só subsidiariamente a LACP” (Nelson Nery Junior, Código Brasileiro de Defesa do Consumidor comentado pelos autores do anteprojeto, 8ª edição, ed. Forense Universitária, São Paulo 2005, pp. 1032/1033). (Grifei)

A legitimidade ativa da autora, que é, inegavelmente, um órgão da administração pública direta destinada à defesa dos direitos e interesses dos consumidores, decorre diretamente da leitura do **artigo 82, III, do CDC**, que não deixa margem para uma aplicação integrada com outras normas.

“Na nossa Federação, portanto, as entidades estatais, ou seja, entidades com autonomia política, são unicamente a União, os Estados-membros, os Municípios e o Distrito Federal, cuja organização é estudada em capítulo próprio. As demais pessoas jurídicas instituídas ou autorizadas a se constituírem por lei ou são autárquicas, ou são fundações, ou são entidades paraestatais, como veremos ao cuidar dos serviços públicos. Esse conjunto de entidades estatais, autárquicas, fundacionais e paraestatais constitui a Administração Pública em sentido instrumental amplo, ou seja, a Administração centralizada e descentralizada, atualmente denominada direta e indireta. (Direito Administrativo Brasileiro, 28ª edição, pp. 59).

Art. 82 CDC. Para os fins do artigo 81, parágrafo único, são legitimados concorrentemente:

III – as entidades e órgãos da administração pública, direta ou indireta, ainda que sem personalidade jurídica, especificamente destinados à defesa dos interesses e direitos protegidos por este Código;

Convém ressaltar que a atribuição específica para demandar em juízo, exigida por alguns aplicadores da lei (indevida, no entendimento da autora e no entendimento expressado no julgamento do recurso de apelação 2006.001.13728, 10ª Câmara Cível, Rel. Desembargador José Carlos Varanda), foi recentemente acrescentada ao Regimento Interno da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, com a inclusão da alínea “d” ao parágrafo 19 do seu artigo 26.

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DEFESA DO CONSUMIDOR. COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DESTE ESTADO. ILEGITIMIDADE. O ART. 82, III, DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, CONFERE LEGITIMAÇÃO EXTRAORDINÁRIA AOS ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO QUE NÃO TENHAM PERSONALIDADE JURÍDICA PARA ESTAR EM JUÍZO EM DEFESA DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR, MAS DESDE QUE TENHAM TAL FINALIDADE. A COMISSÃO AUTORA DESTA AÇÃO NÃO TINHA, QUANDO AJUIZADA A AÇÃO ESSA FINALIDADE DENTRE SUAS ATRIBUIÇÕES PREVISTAS NO REGIMENTO INTERNO DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA. É, PORTANTO, PARTE ILEGÍTIMA, O QUE, ALIÁS, FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ASSEMBLÉIA, QUE, EM RESOLUÇÃO DESTE ANO DE 2006, ALTEROU SEU REGIMENTO E INCLUIU TAL FINALIDADE. PROVIMENTO DO SEGUNDO APELO, PARA JULGAR EXTINTO O PROCESSO, FICANDO PREJUDICADO O PRIMEIRO RECURSO (TJRJ, ApCiv. 2005.001.53288, 15ª Cam.Civ. Rel. Dês. Sergio Lucio de Oliveira e Cruz).

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. EXTINÇÃO DO PROCESSO POR ILEGITIMIDADE DA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

1 – A Comissão de Defesa do Consumidor Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro não possuía a época do ajuizamento da ação legitimidade para estar em juízo.

2 – A circunstância de ter sido editada recentemente Resolução conferindo-lhe a mencionada atribuição de defesa do consumidor não interfere no resultado, na medida em que as questões relacionadas à capacidade para estar em juízo e legitimidade devem ser apreciadas a luz da legislação em vigor por ocasião do ajuizamento da ação.

3 – Desprovimento do recurso.

(TJRJ, ApCiv. 2006.001.22785, 15ª CamCiv, Rel. Des. Jaqueline Montenegro).

Art. 26, Regimento Interno da ALERJ.

§ 19 – À Comissão de Defesa do Consumidor compete:

- b) manifestar-se sobre composição, qualidade, apresentação, publicidade e distribuição de bens e serviços, relações de consumo e medidas de defesa do consumidor;
- c) acolher e investigar denúncias sobre matéria a ela pertinente e receber a colaboração de entidades e associação relacionadas à defesa do consumidor ;
- d) representar a título coletivo, judicialmente ou extrajudicialmente, os interesses e direitos previstos no parágrafo único do art. 81, conforme autorização expressa no art. 82, III, todos da Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990. (dispositivo acrescentado recentemente, publicado no DO Estadual do Poder Legislativo do dia 17/02/2006 (Grifamos)

Ementa do acórdão proferido no mencionado recurso de apelação n. °
2006.001.13728.

Ação Civil Pública. Direito do Consumidor. Comissão de Defesa do Consumidor da Assembléia Legislativa. Legitimação por força do inciso III do art. 82 do CDC. Sentença que se reforma. Recurso provido (TJRJ, ApCiv. 2006.001.13728, 10ª Cam. Civ. Rel. Des. José Carlos Varanda).

Portanto, não se pode negar que a autora possui legitimidade ativa para figurar no pólo ativo da presente demanda coletiva de consumo.

DA LEGITIMIDADE DO PÓLO PASSIVO

FIAT AUTOMÓVEIS S.A., FORD MOTOR COMPANY BRASIL Ltda., GENERAL MOTORS DO BRASIL Ltda., HONDA AUTOMÓVEIS DO BRASIL Ltda., PEUGEOT CITROËN DO BRASIL AUTOMÓVEIS Ltda., RENAULT DO BRASIL S.A., TOYOTA DO BRASIL Ltda., VOLKSWAGEN DO BRASIL Ltda., empresas montadoras de veículos comercializados no Brasil e no exterior, integram o pólo passivo da presente demanda porque adotam a política de vender um mesmo produto seguro no exterior e inseguro no Brasil, preterindo um dos principais requisitos consagrados pela **Lei nº8.078/90** para a inserção de produtos e oferta de serviços no mercado de consumo nacional: o fator segurança.

Motoristas brasileiros, portanto, correm mais riscos na direção do que os europeus, por exemplo.

Isto foi comprovado em teste de colisão (*crash test*) recentemente realizado pela **PRO TESTE (Associação Brasileira de Defesa do Consumidor)**, seguindo a metodologia do **Programa Europeu de Avaliação de Carros Novos (EuroNCAP)**, com um **VW FOX** fabricado e vendido no Brasil.

Conforme restará demonstrado abaixo, a versão básica do **VW FOX** “brasileiro” é desprovida de uma série de itens de segurança considerados itens de série deste mesmo modelo, quando fabricado no Brasil com a finalidade

de ser exportado para a Europa, onde as concessionárias não vendem um carro sem aqueles itens.

A edição de março de 2007 da revista **PRO TESTE (DOC. 01)**, que divulga o feito daquela Associação, traz uma tabela apresentando a segurança da versão mais básica dos modelos mais vendidos das montadoras nacionais *supra* mencionadas.

O que se percebe é que, na quase totalidade dos modelos e versões destas montadoras direcionados ao mercado interno, dos itens de segurança apresentados, que vão do cinto de segurança de 3 pontos para os ocupantes ao *airbag* duplo (motorista e passageiro), praticamente nenhum deles é incluído como item de série dos veículos, sendo que, na maioria dos casos, sequer são oferecidos como opcionais. Por outro lado, as montadoras brasileiras avaliadas incorporam, **como equipamento de série**, nos automóveis fabricados no Brasil para serem comercializados no mercado externo, todos aqueles itens de segurança.

As oito montadoras acima, apesar de disporem de tecnologia, não comercializam, no Brasil, automóveis seguros, o que indica o caráter reprovável de sua atuação no mercado de consumo e justifica a propositura desta ação em face das mesmas.

DOS FATOS:

Um dos itens mais importantes a serem observados para a inserção de um produto e oferta de um serviço no mercado de consumo é o fator segurança. Assim sendo, ignorar ou classificar como opcional um item básico de segurança representa grave desrespeito ao Código de Defesa do Consumidor.

Em se tratando de automóveis, num passado não muito distante, os mesmos eram vendidos sem qualquer equipamento de segurança, somente o pára-choque. A mudança da mentalidade do consumidor, que passou a exigir padrões de segurança mais rigorosos, levou à mudança nos padrões de fabricação. Pode-se também considerar que testes de colisão – *crash tests* – e a divulgação de seus resultados por associações de consumidores do mundo inteiro ajudaram nesse processo.

Em qualquer lugar do mundo, “segurança” é critério básico para se colocar um produto no mercado. No Brasil, este requisito está consagrado na **Lei nº 8.078/90**, mas é inteiramente ignorado pelas montadoras ora **demandadas**, que, no que se refere aos automóveis fabricados para serem introduzidos no mercado nacional, investem em conforto e desempenho, preterindo a segurança do consumidor.

A **PRO TESTE – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor**, declarada **Organização da Sociedade Civil de Interesse Público** que faz parte da *International Consumer Research & Testing (ICRT)*, organização de defesa do consumidor que congrega associações de consumidores de todo o mundo para a cooperação em testes comparativos, promoveu, em 2007, seu segundo teste de colisão (*crash test*) - o primeiro data de 2002 – com automóveis fabricados no Brasil comercializados no mercado interno.

A conclusão advinda dos resultados alcançados foi a de que os carros vendidos no Brasil não incorporam, **como**

de série, os itens de segurança que adotam na Europa, por exemplo. Existe, portanto, diferença na segurança entre os automóveis que são fabricados no País para serem vendidos aqui e os que são fabricados para serem comercializados nos países europeus.

Como podem os aceitar que uma mesma montadora adote, para o Brasil, uma política de segurança, e outra, superior, para o exterior?

Em 2005, o **Programa Europeu de Avaliação de Carros Novos (EuroNCAP)**, promoveu um *crash test* de carros pequenos. O **VW FOX, fabricado no Brasil e exportado para a Europa**, foi considerado um dos mais seguros de sua categoria (**DOC. 01, p. 08**).

Seguindo a metodologia do **EuroNCAP**, a **PRO TESTE**, em 2007, fez um *crash test* com o **VW FOX fabricado e vendido no Brasil**. O **VW FOX** fora escolhido para o teste não só por ser fabricado no Brasil e exportado para o mundo inteiro, como por contar com popularidade crescente no país, onde está entre os mais vendidos.

Comprado anonimamente numa concessionária no Brasil, o **VW FOX** objeto do teste pela **PRO TESTE** fora enviado para o mesmo laboratório na Alemanha que avaliou o carro em 2005.

Nos dois testes, o **VW FOX** se chocou com uma barreira a uma velocidade de 64km/h, o que equivale a uma colisão entre dois carros em sentido contrário a 56km/h. Pelos resultados, enquanto os passageiros do carro fabricado no Brasil e vendido na Europa não sofreriam grandes danos, o motorista do automóvel vendido no país dificilmente sobreviveria às lesões de gravidade intensa, advindas da falta de proteção aos adultos do banco da frente.

A diferença se explica pela presença, na versão europeia, de itens de segurança, como o *airbag* duplo, que evita que o motorista e acompanhante batam a cabeça, respectivamente, no volante e no painel e de um cinto de segurança mais moderno. **A dura realidade é, portanto, a de que a versão básica do VW FOX “brasileiro” é desprovido de uma série de itens de segurança, oferecidos, quando muito, como opcionais. Na Europa, as concessionárias não vendem um carro sem esses itens.**

Inegavelmente, inexistem, tanto na Europa quanto no Brasil, leis obrigando a que todos os carros sejam comercializados com os itens básicos de segurança.

Naquele continente, entretanto, não se compra um **VW FOX** sem, pelo menos, dois airbags e um cinto de segurança moderno, com pré-tensionador, limitadores de esforço e aviso sonoro caso o motorista não o coloque. Cintos de segurança considerados “modernos” são os que reduzem a pressão do equipamento ao mínimo necessário, atenuando o impacto sobre o tórax e os ombros, ou se já, eles travam e impedem que o passageiro seja jogado para frente.

Após cada *crash test* efetuado, a **EuroNCAP** avalia os carros atribuindo-lhes “estrelas”; quanto maior o número de estrelas, mais seguro é o veículo. O **VW FOX vendido** na Europa recebeu a mais alta pontuação para um veículo da sua categoria: 04 (quatro) “estrelas”.

Os resultados do teste do **VW FOX comercializado** no Brasil foram péssimos. Pelos critérios daquela associação européia, ainda que o veículo fosse perfeito num quesito não avaliado no teste realizado pela **PRO TESTE**, de colisão lateral, não receberia mais do que 1,5 “estrelas”, o que indica o alto índice de lesão fatal a que fica sujeito o motorista (**DOC. 01, p.11**).

O que mais impressiona é que, mesmo tendo alcançado péssimo resultado, caso o VW FOX vendido no Brasil fosse comparado a outros modelos nacionais semelhantes comercializados no país, provavelmente seria considerado mais seguro que os demais.

A edição do mês de março do corrente ano da revista **PRO TESTE (DOC. 01)**, mensalmente publicada pela Associação de Defesa do Consumidor homônima, detalha todo o procedimento empregado no teste de colisão, assim como os resultados alcançados. A matéria enfatiza que o **VW FOX** é apenas um exemplo, até porque a falta de segurança por ele apresentada pode ser verificada na grande maioria dos automóveis mais vendidos do país.

A segurança dos automóveis fora erigida como critério da avaliação de adequação dos mesmos no teste de colisão promovido pela **PRO TESTE**. O desconhecimento técnico e a falta de acesso aos meios de prova dificultam a defesa dos consumidores em juízo, que não têm como provar a incorreção e insuficiência das informações prestadas pelos fornecedores quanto à qualidade e desempenho de determinados produtos.

Por esta razão, a própria lei previu, expressamente, a inversão do ônus da prova (*ope legis*) quando houver forte presunção da existência de defeito no produto ou serviço, independentemente do direito básico do mesmo à inversão decretada por decisão judicial (*ope iudicis*). Presente a forte presunção de defeito no produto ou serviço, ao fornecedor incumbirá comprovar que o defeito não existe, utilizando-se, para isso, de inspeções técnicas especializadas—**testes**.

A metodologia aplicada ao teste é tão importante quanto o mesmo, e só quem dispõe dos meios técnicos que lhe possibilitam conhecê-la é capaz de fazer a contraprova demonstrativa de que o resultado poderia ter sido diverso na hipótese de a metodologia do teste ter sido errada ou inconsistente.

A seriedade da atuação da associação de defesa do consumidor em tela jamais foi questionada, sendo primordial sua existência, visto ser voltada para a realização de exames de desempenho e qualidade dos produtos e serviços oferecidos no mercado de consumo. Neste, o **teste representa fator de conscientização da necessidade de exatidão do teor da mensagem publicitária.**

A **VOLKSWAGEN DO BRASIL Ltda. (8ª Ré)** não é a única montadora nacional que não adota em seus veículos no Brasil os mesmos equipamentos de série que colocam na Europa!

A segurança da versão mais básica dos modelos mais vendidos no Brasil pelas demais **Rés - FIAT AUTOMÓVEIS S.A., FORD MOTOR COMPANY BRASIL Ltda., GENERAL MOTORS DO BRASIL Ltda., HONDA AUTOMÓVEIS DO BRASIL Ltda., PEUGEOT CITROËN DO BRASIL AUTOMÓVEIS Ltda., RENAULT DO BRASIL S.A. e TOYOTA DO BRASIL Ltda.**, consideradas as maiores montadoras nacionais, pode ser verificada pela tabela apresentada na página 12 da revista **PRO TESTE (DOC. 01)**, com dados de vendas fornecidos pela **Febrave – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores.**

Integram a supramencionada tabela itens de segurança que vão do encosto de cabeça para os ocupantes ao *airbag* duplo, e o que se conclui é que, em praticamente todos os modelos e versões de todas as montadoras pesquisadas tais itens não são oferecidos, nem como opcionais!

Dentre os **27 (vinte e sete)** modelos fabricados pelas **Rés** que foram pesquisados e, em se levando em consideração os **06 (seis)** itens de segurança estudados, chega-se às seguintes conclusões:

- **cinto de segurança de 3 pontos:** em apenas 06 (seis) modelos vem como item de série, nos outros 21 (vinte e um) **não é oferecido, nem como opcional (o passageiro que viaja no centro do banco traseiro é ignorado);**

- **airbag duplo (motorista e passageiro):** 10 (dez) modelos sequer o oferecem e em 08 (oito) modelos é vendido como item opcional. **Em mais de 65% dos automóveis pesquisados, portanto, tal artigo (item) não consta como item de série;**

- **vidros não-estilhaçáveis:** em 24 (vinte e quatro) modelos estão presentes, **mas apenas no vidro frontal;**

- **encosto de cabeça para os ocupantes:** em 22 (vinte e dois) modelos **não são oferecidos, nem como opcionais (o passageiro que viaja no centro do banco traseiro é ignorado);**

- **aviso luminoso (não-colocação do cinto):** está presente, como item de série, em apenas 13 (quatorze) modelos avaliados, nos 14 (quatorze) restantes, **não é oferecido, nem como opcional;**

- **aviso sonoro (não-colocação do cinto):** **não é oferecido, nem como opcional,** em 25 (vinte e cinco) modelos pesquisados.

O Brasil dispõe da tecnologia para desenvolver um automóvel seguro para o motorista, no entanto, a mesma é vendida como opcional (há casos em que sequer é oferecida). Não há razão aparente para que os europeus tenham direito a carros mais seguros fabricados no Brasil do que os próprios brasileiros.

Representa total desrespeito para com os consumidores brasileiros o posicionamento das **Rés** de ignorar ou classificar como opcionais no Brasil itens que consideram básicos de segurança na Europa e Estados Unidos. As rés preferem dar mais destaque, no momento da venda ao consumidor, “ao prazer advindo da instalação de um equipamento de som automotivo de última geração”.

É importante que as **Rés** sejam obrigadas a fabricar veículos, para serem vendidos no Brasil, com igual configuração mínima de segurança dos automóveis comercializados no exterior. A situação, realmente, vai impactar no preço, mas, como esses itens seriam fabricados em larga escala, os custos poderiam ser diluídos se os veículos saíssem de fábrica com eles.

Segundo a publicação de março da **PRO TESTE (DOC. 01, p. 10)**, o **VW FOX** “brasileiro” – sem cintos de segurança retráteis e com pré-tensionadores, *airbags*, indicação sonora de que não está usando cinto - fora adquirido (**1.0 City Total Flex**, versão mais modesta) por R\$ 29.000,00 (vinte e nove mil reais).

O preço do **VW FOX 1.2 (gasolina)** vendido na Europa, equipado com os itens de segurança acima citados, varia de R\$25.440,00 (vinte e cinco mil, quatrocentos e quarenta reais) a R\$34.500,00 (trinta e quatro mil e quinhentos reais), dependendo do país.

Para adquirir um **VW FOX** com os mesmos elementos de segurança do mercado europeu, os brasileiros têm que desembolsar **mais** R\$5.800,00 (cinco mil e oitocentos reais) pelos opcionais. O carro sai bem mais caro do que o europeu, cujo motor é, ainda, mais potente (1.2).

Num país em que os acidentes de trânsito são responsáveis, em média, por 50 mil mortes por ano, já é passada a hora de as montadoras brasileiras aumentarem o nível de segurança dos veículos que fabricam para serem vendidos no mercado interno. É inaceitável a atuação das Rés, que adotam a política de vender um mesmo produto com segurança no exterior e com insegurança no Brasil.

Trata-se de prática que fere os princípios da boa-fé objetiva, o que é vedado pelo espírito protetivo do **Código de Defesa do Consumidor e agora pelo novo Código Civil**.

Nada pior para o cidadão, como consumidor-vulnerável, do que se sentir enganado; se apercebendo ter sido tratado de forma indigna, constatando ter, ou estar, contribuindo para o enriquecimento de empresários inescrupulosos.

Mais grave seria aquilatar que a prática aviltante contra as relações de consumo não gerará qualquer consequência para os empresários faltosos. Com o objetivo de que isso não venha a acontecer, diante dos fatos expostos, vem esta Comissão, legitimada ativamente para tanto, submeter tal matéria ao Poder Judiciário, através da presente **Ação Civil Pública**.

DO DIREITO:

O **Código de Defesa do Consumidor**, conforme disposto nos seus **artigos 2º, 3º, 17 e 29**, deve ser aplicado ao presente caso, uma vez a relação entre as **Rés**, e todos aqueles que adquirem ou utilizam os automóveis que comercializam é, inegavelmente de consumo.

A **PRO TESTE (Associação de Defesa do Consumidor)**, fazendo uso da metodologia do **Programa Europeu de Carros Novos (EuroNCAP)**, realizou, em 2006, um teste de colisão (*cash test*) com automóvel fabricado no Brasil pela **8ª Ré - VOLKSWAGEN DO BRASIL Ltda.** – para ser comercializado no próprio país.

A conclusão advinda dos resultados alcançados foi a de que os carros fabricados no Brasil para atendimento do mercado interno não apresentam, **como de série**, os itens básicos de segurança – **airbag duplo e cintos de segurança de 3 pontos, com pré-tensionadores, limitadores de esforço e avisos luminosos e/ou sonoros caso os motoristas esqueçam de colocá-los** – que são incorporados aos veículos fabricados aqui, para serem exportados.

O automóvel avaliado alcançara péssimo resultado, conforme demonstrado quando da narrativa “dos fatos”, e, ainda assim, se fosse comparado a outros modelos nacionais semelhantes comercializados no país, provavelmente seria considerado ainda mais seguro que os demais!

A segurança da versão mais básica dos modelos mais vendidos pelas outras sete **Rés**, consideradas as maiores montadoras nacionais - **FIAT AUTOMÓVEIS S.A., FORD MOTOR COMPANY BRASIL Ltda., GENERAL MOTORS DO BRASIL Ltda., HONDA AUTOMÓVEIS DO BRASIL Ltda., PEUGEOT CITROËN DO BRASIL AUTOMÓVEIS Ltda., RENAULT DO BRASIL S.A. e TOYOTA DO BRASIL Ltda.**, consta de tabela ilustrativa da página 12 da revista **PRO TESTE (DOC. 01)**. Os dados de vendas foram fornecidos pela **Febrave – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores**.

As informações fornecidas pela tabela nos dão conta de que há diferença na segurança entre os automóveis que são fabricados no País, para serem vendidos aqui e os que as **Rés** fabricam para serem comercializados nos países europeus.

As **Rés**, montadoras nacionais, adotam uma política de segurança para o Brasil, e outra para o exterior. Mesmo dispondo da tecnologia para desenvolver um automóvel seguro para o motorista, quando se trata de atender ao mercado interno, tal tecnologia, na maioria dos casos, ou é oferecida como opcional, ou sequer é oferecida.

Cumprido destacar, que, com este procedimento, as **Rés** estão colocando em risco a vida e a saúde dos consumidores que adquiriram, encontram-se adquirindo e que virão a adquirir os veículos que são fabricados no Brasil, para serem comercializados aqui. A **Lei nº 8.078/90**, nesse sentido, é contumaz:

“Art. 6º. São direitos básicos do consumidor:

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

(...)

Art. 8º. Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, (...)”

(grifo nosso)

O **Código de Defesa do Consumidor** estabelece obrigações e princípios que devem ser observados pelos fornecedores nas relações de consumo. O **art. 4º** deste diploma legal instituiu a “Política Nacional das Relações de Consumo”, com vistas a alcançar a propalada harmonia que deve regê-las a todo o momento.

Ao não implantarem, como item de série, nos automóveis que fabricam no Brasil para serem comercializados no mercado interno, itens básicos de segurança para os motoristas, as **Rés** impedem a realização de um dos objetivos daquela Política, qual seja, o respeito à dignidade, **saúde e segurança dos consumidores (art. 4º, caput)**, retardando, assim, o atendimento a requisitos imprescindíveis a que se alcance a tão almejada paz nas relações de consumo.

Os automóveis fabricados no Brasil já ingressam no mercado europeu com, no mínimo um airbag duplo e cintos de segurança de 3 pontos, com pré-tensionadores, limitadores de esforço e avisos luminosos e/ou sonoros para o caso de os motoristas esquecerem de colocá-los. Estes seriam, portanto, os itens de segurança que as **Rés**, montadoras nacionais, teriam a obrigação de incorporar, como item de série, aos veículos vendidos no país.

O **Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078/90**, trouxe como grande contribuição à exegese das relações contratuais no Brasil, a positivação do princípio da boa-fé objetiva como linha teleológica de interpretação, em seu **art. 4º, III**, e, como cláusula geral, em seu **art. 51, IV**, disseminando, com isso, em todo o seu corpo de normas, uma série de deveres anexos às relações contratuais.

Destacamos, dentre tais deveres, o dever anexo de cuidado. A imposição desta obrigação acessória no cumprimento do contrato tem por fim preservar o co-contratante de danos à sua integridade pessoal (moral ou física) e patrimonial, fato que está sendo inteiramente ignorado pelas demandadas.

Ademais, o consumidor que adquire um produto no mercado brasileiro passa a ter, no sistema do CDC, dois tipos de garantias: a garantia legal da adequação do produto - que se concretizará através da utilização das novas normas o sobre *vício* -, e a garantia razoável do produto, imposta pelo CDC nos **arts. 8ª a 17** e que tem por fim a proteção do consumidor e daqueles a eles equiparados, já que engloba, também, a garantia da segurança do produto.

No CDC, a garantia da segurança do produto ou serviço deve ser interpretada enquanto reflexo do princípio geral da proteção da confiança, instituído pelo próprio Código. Nesse sentido, o dever de qualidade-segurança será limitado, como afirma o **parágrafo 1º do art. 12 do CDC**, à **“segurança que dele legitimamente se espera”**.

Na responsabilidade por acidentes de consumo, adotou-se, como técnica legislativa, uma fórmula vaga, em termos semânticos, do conceito de defeito. Seu objetivo é abranger a ampla variedade de fatos de consumo que ocorrem na vida em sociedade, ensejando a sua concretização pelo juiz no julgamento dos casos.

O conceito de defeito se relaciona diretamente à idéia de segurança do produto, e, como os produtos devem circular no mercado de consumo sem colocar em risco a integridade física dos consumidores, é atribuído aos fornecedores um dever geral de segurança em relação aos consumidores, que tem sua matriz no princípio da boa-fé objetiva.

A boa-fé objetiva cria um dever geral de segurança para os fornecedores, que se expressa na definição de defeito, para que somente lancem no mercado produtos e serviços seguros para o consumidor. Não há exigência de segurança absoluta, bastando que seja a legítima e razoavelmente esperada pelo consumidor.

A expressão “segurança legitimamente esperada”, cuja ausência caracteriza um produto ou serviço como defeituoso, constitui um conceito jurídico indeterminado, que deve ser concretizado pelo juiz com base nas circunstâncias objetivas indicadas pelo legislador.

Desta forma, produto defeituoso não é, apenas, o que apresenta falha na sua elaboração, mas também aquele não provê a segurança que a pessoa espera obter, consideradas diversas circunstâncias, inclusive os riscos que razoavelmente podem ser esperados de seu uso.

Ao comprarem automóveis, os consumidores buscam conforto e segurança. Como pôde ser verificado pelos resultados alcançados no teste de colisão promovido pela **PRO TESTE** e pela tabela comparativa a que fazemos alusão *supra* (**DOC. 01, p. 12**), a grande maioria dos veículos mais vendidos no Brasil não oferece um mínimo de segurança aos motoristas, ao contrário do que acontece com os carros fabricados no Brasil, para serem comercializados no exterior.

Importa ressaltar que a “segurança” a que fazemos alusão não pode apresentar mais de um significado. Seu sentido não varia de um país para o outro.

A segurança que os consumidores brasileiros legitimamente esperam dos automóveis comprados no Brasil é a mesma que os europeus objetivam receber quando adquirem estes mesmos veículos em seus países. Os primeiros, pelo que se pode aferir do ora exposto, têm frustradas suas legítimas expectativas de estarem adquirindo um carro que lhes garanta um mínimo de segurança. O que realmente preocupa é que muitas vezes os consumidores acabam não dispondo de tempo hábil para chegarem a perceber que o carro que haviam

comprado oferecia, apenas, conforto!

Conclui-se, assim, que a atuação das **Rés** no mercado de consumo está em desacordo com o previsto pelos **arts. 4º, caput e inciso III; 6º, I; 8º, caput e art. 12, parágrafo único, III**, todos da **Lei nº8.078/90**, restando desrespeitada, desta forma, um dos fundamentos da República Federativa do Brasil, o da **dignidade da pessoa humana (art. 1º, inciso III, C.R./88)**.

DA ANTECIPAÇÃO DA TUTELA

Dispõe o **parágrafo 3º do artigo 84 do CDC** que, “sendo relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final, é lícito ao juiz conceder a tutela liminarmente ou após justificação prévia, citado o réu”.

O dispositivo supramencionado cuida da concessão de tutela liminar para garantir a total satisfação do direito do consumidor nos casos em que a espera pelo provimento final da demanda interfere de forma negativa.

Trata-se, portanto, de verdadeira antecipação de tutela, logo, deve o dispositivo ora em comento ser interpretado em harmonia com o **artigo 273 do Código de Processo Civil**, que trata do assunto de forma geral.

O **artigo 273 do CPC** exige, para que seja concedida a antecipação parcial ou total da tutela pretendida, que exista prova inequívoca que convença o juiz sobre a verossimilhança das alegações do autor, e que “haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação”. A antecipação da tutela não será concedida caso exista “perigo” de irreversibilidade do provimento antecipado”.

A doutrina já se manifestou sobre a contradição existente nas expressões “prova inequívoca” e “que convença da verossimilhança da alegação”, contidas no **artigo 273 do CPC**, concluindo que, havendo uma prova inequívoca haverá certeza, e não simples verossimilhança, cujo real significado é parecer ser verdadeiro o alegado, logo, a melhor interpretação para o dispositivo é haver probabilidade da existência do direito alegado, para que possa ser concedida a antecipação da tutela, conforme já se manifestou Cândido Rangel Dinamarco.

“O artigo 273 condiciona a antecipação da tutela à existência de prova inequívoca suficiente para que o juiz se convença da verossimilhança da

alegação. A dar peso ao sentido literal do texto, seria difícil interpretá-lo satisfatoriamente porque prova inequívoca é prova tão robusta que não permite equívocos ou dúvidas, infundindo no espírito do juiz o sentimento de certeza e não mera verossimilhança. Convencer-se da verossimilhança, ao contrário, não poderia significar mais do que imbuir-se do sentimento de que a realidade fática pode ser como a descreve o autor.

Aproximadas as duas locuções formalmente contraditórias contidas no artigo 273 do Código de Processo Civil (prova inequívoca e convencer-se da verossimilhança), chega-se ao conceito de probabilidade, portador de maior segurança do que a mera verossimilhança”.
(Cândido Rangel Dinamarco, A reforma do Código de Processo Civil, 2ª edição, São Paulo 1995, ed. Malheiros, pp.143)

Os requisitos para a concessão da liminar facilmente se vislumbram do já exposto. O **fumus boni juris**, sem um prejulgamento de mérito, consubstancia-se em um juízo de probabilidade, razoavelmente demonstrado, de irregularidade da conduta praticada pelos Réus. Não há como se negar, por mais perfunctória que seja a análise dos dispositivos invocados, quando da abordagem do mérito, que as demandadas já lesaram, encontram-se, diariamente, lesando e ainda lesarão direitos dos inúmeros consumidores que já adquiriram, encontram-se, no presente momento, adquirindo, e, futuramente, adquirirão os automóveis que fabricam para serem vendidos no Brasil.

O **periculum in mora**, de outra parte, emerge da premente necessidade de se evitar que consumidores continuem expostos, até o provimento jurisdicional definitivo, às conseqüências danosas advindas da não incorporação, como item de série, a todos os modelos e versões dos veículos fabricados no Brasil para atendimento do mercado interno, no mínimo, dos seguintes itens básicos de segurança: **airbag duplo (motorista e passageiro) e cinto de segurança de 3 pontos, com pré-tensionador, limitadores de esforço e aviso sonoro e/ ou luminoso na hipótese de o mesmo não ter sido colocado.**

Os automóveis fabricados pelas Rés não oferecem aos consumidores brasileiros um mínimo de segurança que lhes possibilite circular, sem riscos, por vias e estradas bem conservadas, como as dos países europeus.

Diante do péssimo estado de conservação de nossa malha rodoviária, concluímos que motoristas, “caronas” e pedestres, em meio a automóveis fabricados para oferecerem apenas conforto, continuarão, até o provimento jurisdicional definitivo, convivendo com carros inseguros e, conseqüentemente, tendo suas vidas diariamente colocadas em risco.

A reparação sem a proteção liminar resta extremamente difícil, pois, por não incorporarem os itens básicos de segurança *supra* aos automóveis que fabricam para venda no Brasil, as **Rés**, não só, são responsáveis por danos

físicos já sofridos por inúmeros consumidores, como, também, estão expondo a perigo a vida e a saúde de um número indeterminado e cada vez maior de pessoas. Estamos diante, portanto, de fato que vem se protraindo no tempo, o que agrava os seus efeitos e causa prejuízos atuais e futuros, tudo a revelar o **periculum in mora**.

Assim, demonstrado o **fumus boni juris** e o **periculum in mora**, requisitos essenciais à concessão de liminar, mister que esse Juízo conceda tal medida para proteger os consumidores da conduta das demandadas que, de forma ardilosa, vêm se valendo da boa-fé e vulnerabilidade dos consumidores para impingir-lhes produtos que não dispõem de um mínimo de segurança, deixando de atender, assim, as legítimas expectativas daqueles que os adquirem.

DOS PEDIDOS:

Ante o exposto, requer-se:

A - A citação das Rés para, querendo, contestar a presente ação;

B – a condenação das Rés na obrigação de fazer consistente em:

- incorporar, como item de série, em todos os modelos e versões que são fabricados e comercializados no Brasil, no mínimo, os seguintes itens de segurança: airbag duplo (motorista e passageiro) e cinto de segurança de 3 pontos, com pré-tensionador, limitadores de esforço e aviso sonoro e/ou luminoso na hipótese de o mesmo não ter sido colocado;

C - a antecipação da tutela em relação ao pedido acima, e a fixação de multa para a hipótese de descumprimento da medida;

D - que ao final da ação os pedidos concedidos na tutela antecipada se tornem definitivos.

E – a condenação das rés na obrigação de fornecer, sem ônus para os consumidores que adquiriram veículos por elas fabricados antes e durante o curso da demanda, os itens de segurança mencionados no item “B”;

F - Sejam as rés condenadas, solidariamente, a restituir aos consumidores os valores que, porventura, tenham sido utilizados com a aquisição dos itens básicos de segurança supra e com a sua incorporação a seus veículos;

G - Sejam as rés condenadas solidariamente a indenizarem todos os danos causados pelo produto;

H - A publicação do edital previsto no artigo 97 da Lei n. 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor) e a condenação das rés na obrigação de publicarem este em jornais de grande circulação;

I - A intimação do Ministério Público;

J - A condenação das rés ao pagamento dos ônus sucumbenciais;

L- A dispensa do pagamento de custas, emolumentos e outros encargos, desde logo, em face do previsto art. 87 da Lei nº 8.078/90.

Protesta por todos os meios de prova, especialmente a documental acostada a presente.

Dá-se a causa o valor de 10.400,00 (dez mil e quatrocentos reais).

Rio de janeiro, 07 de maio de 2007.

ADRIANA MONTANO LACAZ
OAB/RJ 78.460

PAULO GIRÃO BARROSO
OAB/RJ 107.255

VICTOR CALDAS WILLIAM
OAB/RJ 113.689