

RELETÓRIO AUDIÊNCIA PÚBLICA 2000 E 2002

ASSUNTO: RECALL - GENERAL MOTORS

1. No.: 001119/00 Data: 22/11/00
2. No.: 0382/02 Data: 08/05/02

Diálogo entre o Sr. Deputado Fernando Gabeira e o Dr. José Carlos Pinheiro Neto, com participação do Sr. Roberto Freitas Filho:

FERNANDO GABEIRA: *Dr. José Carlos Neto, observe bem como V.Sa. está argumentando comigo.*

JOSÉ CARLOS PINHEIRO NETO: *Pois não, Excelência.*

GABEIRA: *...V.Sa. não avisou porque não tinha dados científicos. Como V.Sa., não tendo dados científicos, gasta tanto dinheiro? Quer dizer, a GM também é incapaz de tomar uma providência que envolve tanto dinheiro sem ter uma decisão científica, uma opção científica. Se nós temos uma decisão em relação à reformulação do material, e tomamos isso ainda sem base científica geral, por que o princípio de precaução, muito mais importante na decisão econômica do que na decisão de avisar, não foi levado em conta?*

PINHEIRO NETO: *Porque nós consideramos o processo de melhoria contínua, Deputado. Independentemente da realização de um **recall** ou da reclamação eventual de um consumidor, continuamente nós estamos procurando melhorar o produto. Portanto, diante da necessidade do processo de melhoria contínua foi que nós colocamos esse trabalho realizado.*

A RESPEITO DOS VEÍCULOS S10 e BLAZER:

GABEIRA: *Devo dizer a V.Sa. que, ao longo desses dias que estamos trabalhando no tema, temos recebido informações que vão em direção oposta. Em 1997 — e esse caso não está ligado ao **recall** —, uma Camionete S10, com 10 mil quilômetros rodados, dirigida pelo Sr. José Lourenço de Araújo Mourão, acompanhado da Sra. Mira Mourão, **havia saído há dois dias de uma revisão na concessionária**, em Fortaleza, teve um problema na estrada: o carro capotou, provocando a morte do condutor e da passageira. E já houve mais casos.*

*O material foi levado para o **Laboratório de Metalurgia Física do Rio Grande do Sul**, também credenciado pelo INMETRO, que constatou fadiga no pivô da direção. Eu não sei exatamente o nome da peça, **mas é exatamente isto: fadiga no pivô da direção**. E constatou-se também — **tenho o laudo comigo** —, que o **aço utilizado era muito mais frágil**, havia uma composição de ferro muito menor do que a necessária. Isso, com dados específicos.*

*A revista **Quatro Rodas** mostra que a S10 é a campeã de reclamações no Brasil. Vou citar a V.Sa. alguns problemas: Blazer 2000, troca de peças no sistema da direção; Corsa 2000, troca de peça no sistema de direção; Opala Diplomata, recalibragem da válvula propulsora; Monza, troca dos*

protetores da mangueira; Omega 93, troca de mangueira; Chevette 500, módulo do sistema de ignição; Blazer 98, instalação de capa térmica no tubo de combustível. Há uma série de defeitos que possivelmente existem em outras empresas, também. Mas no caso específico da S10 houve três casos fatais, e todos eles inexplicáveis, como esse caso, que não havia obstáculo no caminho, mas o carro apresentou esse problema. O caso já está na Justiça, porque mostra que houve **fadiga mecânica de uma peça vital**, ou seja, **o pivô na direção**. Mostra que existe algo muito sério. (todos os grifos nossos).

ROBERTO FREITAS FILHO: Deputado Fernando Gabeira, permita-me um brevíssimo aparte, para fazer a leitura de um breve trecho da comunicação feita pela General Motors ao DPDC, que diz: Pág. 56/ 59. (grifos nossos)

GABEIRA: Então, voltando, ao caso da S-10, tenho o **laudo do Rio Grande do Sul**, que mostra haver fadiga em 10 mil quilômetros, o que é um caso raro. Pergunto: foi importado aço da China para a produção de carros da GM, como foi dito pelo Sr. Antônio Ermírio de Moraes? Segundo: por que a série dessa camionete S-10, que saiu do **recall**, que está no acidente, não entrou no **recall**? Houve um **recall**, mas ele não entrou. Houve, então, algum erro grave também no próprio **recall** da S-10, porque morreram pessoas que não foram chamadas para o **recall**, com o problema manifestado no **recall** feito com outras séries. (grifos nossos)

A SENTENÇA – COMPROVANDO VÍCIO EM SÉRIE

- Acórdão da condenação da GM
- S10 capotou e provocou a morte de seus dois ocupantes
- Montadora condenada a pagar por acidente
- <http://www.abradefe.org.br/page009.html>

Senhor Procurador, estávamos presentes nesta oportunidade, com farta documentação (dossiês), isto é, com provas cabais e, o cenário exposto naquele momento era oportuno para esclarecer as “autoridades” presentes que a GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA há muito tempo estava fazendo ação de saneamento sem comunicar aos consumidores, agindo de modo contrario ao determina o Art. 64 do CDC (recall branco), e que a REVISTA QUATRO RODAS tivera comprovação (Inúmeros BITs) há mais de cinco anos atrás, tanto que encomendaram um parecer técnico de um especialista (ENGENHEIRO MECANICO).”

O RECALL BRANCO



BOLETIM DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

GRUPO: SUSPENSÃO/DIREÇÃO/FREIO
CAMPANHA DE SERVIÇO

ASSUNTO: JUNTAS ESFÉRICAS DOS BRAÇOS SUPERIORES DE CONTROLE DA SUSPENSÃO DIANTEIRA.

MODELOS ENVOLVIDOS: S10/BLAZER

A GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA, está realizando esta Campanha de Serviço para os veículos S10 e Blazer ano modelo 96/97, a qual visa a verificação e se necessário a substituição das juntas esféricas dos braços superiores de controle da suspensão dianteira (peças nº 17.980.735).

Este serviço se faz necessário por ter sido constatado, pela General Motors do Brasil, que em algumas juntas esféricas produzidas em uma determinada data, poderá ocorrer o desgaste prematuro da carcaça e conseqüente rompimento da mesma resultando no desprendimento do pino esférico, em decorrência de falha na montagem dos componentes internos.

VEÍCULOS ENVOLVIDOS

Modelo : S10 e Blazer
Ano modelo : 1996 e 1997
Séries : TTC947052 à TTC947275
VTC900001 à VTC912812

CHAMADA AOS PROPRIETÁRIOS

Com base nas informações contidas nos avisos de venda já recebidos, os Proprietários dos veículos envolvidos serão comunicados por carta, enviadas diretamente pelo Departamento de Serviço.

RESPONSABILIDADE DAS CONCESSIONÁRIAS E OFICINAS AUTORIZADAS

1. Atendimento a todas unidades levadas à sua oficina, independente do fato do proprietário apresentar ou não a carta chamada, quilometragem do veículo, tempo de uso, Concessionária vendedora e Proprietário, sem qualquer despesa para o cliente.
2. Após a execução do serviço, processar de imediato a Solicitação de Crédito.
3. Manutenção de seu estoque de peças, em quantidades compatíveis com os veículos vendidos e atendimento.

SOBRE A REVISTA QUATRO RODAS



Folhas nº: 130

Processo: 126.170

Visto: _____

Em. at. a: Thiane Loureiro (Revista Quatro Rodas)

PROCON	FL
402102	35

Ref. a comentários sobre BIT's da GM Brasil

~~130~~ 130 34

No decorrer da audiência não fora possível contatar nenhuma autoridade que tivesse a altura para avaliar o material, porém, o debate a respeito do tema "recall" foi além do esperado, muito proveitoso, em especial diante do que fora mencionado pelo vice-presidente da General Motors, que de declarou que o setor jurídico já teria "contestado" o laudo. O mais espantoso foi à forma espontânea do Dr. José Carlos Neto, lembrou imediatamente do caso em Fortaleza envolvendo a Família Mourão. Sentimos naquele momento que não só o caso, mas o assunto em torno da peça (PIVÔ), tinha circulado dentro da direção da empresa, justamente por ser um defeito de alta periculosidade e, é bem provável que o representante teria participado da decisão em não tornar o assunto público, visto ser um vício de difícil percepção e que é praticamente impossível ser detectado após a um sinistro. Prova disso é que a empresa em primeira instância venceu a ação. Diante do exposto durante audiência não tínhamos outra saída.

É muito conhecida a expressão do Ex-presidente Fernando Collor de Mello: "Nossos carros são verdadeiras carroças". De fato, "O Tempo é o Senhor da Razão" como disse o mesmo, em discurso quinze anos após ser deposto da Presidência da República, no dia 29 de dezembro de 1992. Que sejam "CARROÇAS", ou descartáveis. Contudo, não podemos mais permitir a ocorrência destes crimes.

Empresas deixam de fazer tais "recalls", cometem crimes, desviam do assunto: "confesso-lhe que não sei", dizem. Não sabem de nada, "jogam nas costas" da justiça. Portanto, é muito difícil, em que pese toda a nossa boa vontade, tecer comentários, fazer julgamentos de valor, tendo em vista o fato de o caso estar na Justiça. Praticam genocídios, certos de que, no acerto das contas em nosso país acabam em transação. Vejamos o exemplo a seguir: Processo criminal acerca de "falha de projeto" nos cintos de segurança.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

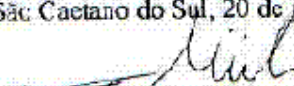
15
5

Frente ao exposto, venho, pois, denunciar FREDERICK ARTHUR HENDERSON, ANDRÉ REER, JOSÉ CARLOS DA SILVEIRA PINHEIRO NETO, WILLIAM MARK SCHMITZ, DAVID WALTER MELLINE, YASUFUMI OKI, JOSÉ ROBERTO FAVARIN e CARLOS BERTO BUECHLER como incurso no art. 64, c.c. art. 10, § 1º e art. 75, todos da Lei nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor), e requeiro, recebida esta, seja instaurado o procedimento previsto para os crimes apenados com detenção (arts. 539 do CPP), citando-se os réus, ouvindo-se oportunamente as testemunhas arroladas e prosseguindo-se até condenação final.

ROL:

1. Ângela Maria Fernandes Pereira Bernardes – fls. 668
2. Jailton Jesus Silva – fls. 54
Av. Rio Grande do Norte, nº 121, bairro Indaiá
Caraguatatuba - SP
3. Joana Araujo Lessa
Av. Presidente Vargas, nº 2001, sala 192
Ribeirão Preto - SP

São Caetano do Sul, 20 de junho de 2002.


ELAINE MARIA CLEMENTE TIRITAN MÜLLER CARAVELLAS
Promotora de Justiça

V.Sa deve ter percebido que, na denuncia encaminhada (CEDEX) estão presentes as provas. Não perceberam as autoridades presentes na audiência que estavam deixando acordado que se tratava de vícios em série exatamente como foi dito pelo Sr. Antônio Ermírio de Moraes? Além disso, ainda: Por que a série dessa camionete S-10, que saiu do recall, que está no acidente, não entrou no recall? De fato, houve um recall, mas a S-10 não participou. Decerto, ocorreu então, algum erro grave também no próprio recall da S-10, pois morreram pessoas que não foram chamadas para o recall, com o problema manifestado no recall feito com outras séries.

A empresa constatou que os prepostos estavam cientes, dois dias antes do sinistro da S10. Quantos outros foram

vitimas ao decorrer desses longos anos? Esta é a questão. Será que nestes casos a "decisão econômica se sobrepôs à decisão de avisar"? Posterior à audiência, qual as providências que foram tomadas pela comissão ou DPDC referentes ao caso fadiga no pivô da direção dos modelos S10?

Sobre isso argumentou o Dr. José Carlos Pinheiro Neto: "Em relação à quantidade de ocorrências com a S10, eu gostaria de mencionar que ela tem uma participação muito expressiva no seu segmento de mercado. Portanto, a quantidade de S10 colocada no mercado é maior do que aquelas importadas e suas eventuais concorrentes, nobre Deputado Fernando Gabeira". (grifos nossos, fl. 62).

Justamente por ser o pivô uma peça de vital importância e, levando-se em conta a "participação expressiva" da S10 àquela época, o correto além de uma ampla convocação "recall", seria também a empresa fazer, imediatamente, um rastreamento do mesmo a partir da constatação do defeito em junho de 1997 – BIT 064/97 já encaminhado no CEDEX.

Ainda, disse Pinheiro Neto: "Confesso-lhe que não sei se a procedência do aço que a GM eventualmente importa é da China ou não, Deputado. Com relação a esse caso específico, ele está sub judice. A GM contestou esse laudo, e nós não temos ainda uma decisão judicial a respeito. Portanto, fica muito difícil, em que pese toda a nossa boa vontade, tecer comentários, fazer julgamento de valor, tendo em vista o fato de o caso estar na Justiça. (grifos nossos).

O Brasil, hoje, já criou uma série de organismos. Fiquei sabendo de mais uma importante associação com ações contra as montadoras de veículos. Trata-se de uma associação que está crescendo aceleradamente, em função do volume de reclamações. Pessoas que tentam encontrar respostas e muitas vezes não conseguem, por parte das montadoras. Existe um sem-número de cartas de pessoas que enviaram correspondências e não receberam respostas. Pág. 71

Foi preciso que a Quatro Rodas fizesse um teste para mostrar que alguns carros necessitam de modificações em algumas peças que saíram de fábrica. Está na hora de pararmos de tomar as providências depois que acontecem fatos graves.

Nós temos o Código de Trânsito Brasileiro, mas não vemos, por parte do Ministério da Justiça, nenhuma campanha educativa feita para evitar 40 mil mortes por ano neste País. Nem na guerra do Vietnã houve um número de mortes tão elevado como no nosso trânsito". Pág. 75

Do assunto, participou o Sr. Deputado Celso Russomano: "É importante deixar bem claro que os órgãos de defesa do consumidor não monitoram a prestação de serviços e o fornecimento de produto, para saber o que está acontecendo com cada um. É importante entender isso, senão vamos ficar patinando numa coisa que não tem saída. Não é obrigação do DPDC monitorar acidentes de trânsito. O Deputado Ary Kara falou em 40 mil acidentes.

Eu não vi até hoje, não sei se o DPDC já viu, o laudo da Polícia Técnica feito para esse caso específico e para o outro acidente com a **pick-up**. **Tudo isso vai constar do processo administrativo, para que o DPDC tenha**

propriedade ao aplicar ou não alguma pena para a montadora. Até então, Deputado, eles não tinham como saber"

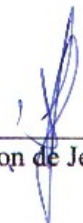
Complementando, disse o Sr. Deputado Ary Kara: "Primeiro, quero dizer ao Deputado Celso Russomanno que todos nós votamos o de Defesa do Consumidor. Todos nós, Deputados que estamos aqui, temos conhecimento do Código de Defesa do Consumidor. Ninguém é leigo no assunto"Pág. 97/98

De fato, na casa, ninguém se considera leigo. Por outro lado, tanto no que tange ao direito como também não podem negar que desconhecem ou não tiveram acesso a documentos que comprovam que a General Motors do Brasil pratica, há muito tempo, o "recall branco", conforme protocolo abaixo datado em 27 de outubro de 2001 tanto a Secretaria do Direito Econômico – DPDC. Desse relatório, o Sr. Deputado Celso Russomanno, estava ciente, como pode-se encontrar no referido processo administrativo N.º 08012.005207/2001-32, documentos que fazem referência a vários modelos, entre eles o Corsa e as Caminhonetes S10. (Fls.05)

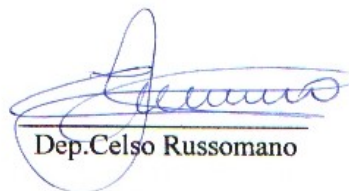
Abaixo, segue o documento, que comprova a ciência do Sr. Deputado Russomanno, acerca do relatório a respeito da junta esférica dos braços superiores de controle da suspensão dianteira, envolvendo, entre outros, os veículos S10.

Jailton de Jesus Silva encarecidamente solicita ao Excelentíssimo Deputado Celso Russomanno que protocole no Ministério da Justiça / Secretaria de Direito Econômico documentos referente à denúncia de protocolo número 08012.005207/2001-32, documentos relatados no item 2 de número 128/91 e no item 3 documentos de número IT-003/95, IT-065/95, IT-136/96, IT-099/97 e IT-076/98 .

Caraguatatuba, 27 de outubro de 2001.



Jailton de Jesus Silva



Dep. Celso Russomanno

Os trechos acima, discursavam a respeito da Audiência Pública de número: 001119/00 Data: 22/11/2000.

Desde o início dos trabalhos, muitos anos se passaram, recorremos a todos os órgãos tanto no Estado de São Paulo, como no Distrito Federal - SDE/ DPDC e, diante suspeita de favorecimento “sinecurismo” por parte da Fundação PROCON/ SP e a falta de estrutura do Governo Federal, nos resta uma saída: Sugerimos a Vossa Excelência à possibilidade de *intermediação* da questão a ser discutida de modo interestadual, para que os estados desenvolvam, ou coloquem em funcionamento um grupo multidisciplinar encarregado em monitorar os acidentes, fazer o acompanhamento e a fiscalização do setor automotivo, além de ser o responsável pela segurança veicular.

Ambas as Audiências Públicas de 2000 e 2002, nos dá um posicionamento global, sendo evidente que os assuntos discutidos têm muito haver, direta ou indiretamente, com os altos índices de acidentes de trânsito e, vendo a situação por outro ângulo, seria mais prudente viabilizar um Comitê Internacional, pois, só assim os países em desenvolvimento, além dos consumidores, terão os mesmos direitos de países de primeiro mundo, como a informação e as correções, através de uma ampla convocação, mesmo porque se trata de um produto de comercialização global. Esta foi a forma encontrada para minimizar os “acidentes-terrorismo” citado em recentes relatórios das organizações citadas como exemplo, citados a seguir:

- O trânsito mata quatro vezes mais do que os conflitos armados e o terrorismo no mundo. Todo ano, cerca de um milhão e 200 mil pessoas são vítimas de acidentes de trânsito no Planeta. “É uma guerra admitida, pois está tão no dia-a-dia das pessoas que passa despercebida. PUC Minas :: Jornal PUC Minas Ano XVIII - [Número 263](#) - fevereiro de 2005.

- Acidentes de carro matam 400 vezes mais que o terrorismo: (em países em desenvolvimento) Fonte: <http://noticias.uol.com.br/ultnot/2005/12/01/ult27u52601.jhtm>

Ainda na Audiência Pública supracitada disse o Sr. Deputado Maluly Netto: “Ele tem razão. Vejo nos jornais, todo dia, por exemplo, as reclamações da telefônica em São Paulo, que não dá bola para ninguém. Onde estão os órgãos de defesa do consumidor?”. Pág. 71

Por fim, o Sr. Deputado Celso Russomano: “O que o Coordenador da ANVEMCA está dizendo é que, geralmente, a imprensa publica a quantidade de consumidores atendidos durante os **recalls** e que



esses percentuais, de acordo com a ANVEMCA, ficam abaixo de 70%, mínimo necessário para atendimento. Ele também quer saber se as empresas montadoras têm sistema informatizado capaz de informar com precisão os níveis que, de fato, foram atendidos em cada **recall** realizado e se deveriam fazer muito mais. Na verdade, quando um **recall** é feito, **100% dos clientes devem ser atendidos**. Esse é o grande problema". [Audiência Pública](#) N°: 0382/02 Fls.12

Em resposta aos questionamentos dos deputados acima citados, existem grandes diferenças entre um automóvel e um telefone "causas e efeitos". Acreditamos que nem a ANVEMCA, nem algum outro órgão no Brasil tenha estrutura técnica a ponto de prevenir e muito menos coibir a prática do "recall branco". Além disso, a mão-de-obra não qualificada está presente na maioria dos casos.

O posicionamento do MPF/ SP, através da recomendação 11/2006, poderá tornar-se uma ferramenta ideal, o mecanismo que estava faltando, em conjunto com algumas medidas, formando um GRUPO MULTIDISCIPLINAR, a fim de coletar dados que nos possibilite identificar a causa dos acidentes. Por fim, há possibilidade de promover, tanto a defesa, como também a segurança pública do usuário e de terceiros, gerando, inclusive, benefícios aos cofres públicos. Isto é, caso as correções fossem antecipadas, as convocações de fato fossem atendidas em 100% , como gostaria o deputado Celso Russomano, no decorrer dos anos a taxa de deficientes físicos poderá ser reduzida, ou, na pior das hipóteses, manter-se-á no mesmo patamar.

Até o presente, não entendemos a razão do porquê de tais informações repassadas à rede de concessionárias, serem mantidas em segredo não chegando ao conhecimento dos consumidores. A indisponibilidade dos Boletins de Informação Técnica faz com que o usuário (consumidor) fique a mercê dos reparadores, impossibilitados de acompanharem, ou checarem se as correções foram executadas satisfatoriamente. A falta de acesso aos BITs faz com que o consumidor se comporte de forma prejudicial ou perigosa à sua saúde, independentemente ser defeito ou adequações (melhorias contínuas). Mesmo em linguagens técnicas, são informações básicas e necessárias referentes ao respectivo produto utilizado e os consumidores que têm um pouco mais de sorte, ao contrário da Família Mourão, têm que arcar com o custo dos serviços, a exemplo Ordem de Serviço relacionada abaixo: Tipo V1 – Cliente paga pelos serviços, V2 - Montadora que reembolsa o concessionário através o sistema S.E.T.I onde se encontra registrado todos os serviços de garantia prestados pelos seus prepostos.

SERVIÇO EXECUTADO: PIVÔ DA RODA DIANTEIRA DO LADO DIREITO QUEBRADO.

 <p>Atendia em bons serviços</p>	<p>COSTA NORTE DISTRIBUIDORA DE VEÍCULOS LTDA. PRAÇA 1º CENTENÁRIO, Nº 49 - CEP 11675-010 CARAGUATATUBA - ESTADO DE SÃO PAULO INSCR. C.G.C. (M.F.) Nº 60.342.854/0001-88 INSCR. ESTADUAL Nº 254.027.112-112 TEL. (012) 422-3722 - FAX (012) 422-1838</p>	 <p>CHEVROLET</p>	<p>ORDEM DE SERVIÇO</p> <p>2ª VIA - FISCO</p>
CLIENTE: PEDRO PAULO GIAXA CANEDO		- SÃO PAULO UF: SP CEP: 01000-000	
ENDEREÇO: RUA NILO N. 23 APTO 6283		FONE: 011/0000-0000	
RG/CPF: 141.861.808-06		INSC. EST:	
D.S. Nº 26331	TIPO: V1-CLIT	CONSULTOR: V00019-ADILSON	PLACA: 027/AZ
DIÁ/HORA/ABERT: 30/12/97 00:00		DIÁ/HORA/PROMETIDO: 00:00	
MARCA: S10	MODELO: S10	ANO: 96/96	COR: PRETA
V: 9BG124ARVTC916114		KM: 48.329	MOTOR: 2.2L
ICAS: CHP-4140	UF:	COMBUSTÍVEL/NÍVEL: G/1/4 TANQUE	DATA VENDA: 06/12/96
VENDEDOR/MUNICÍPIO/UF: AMANTINE VEICULOS E PECAS LTDA/BAURU /SP			
PISO DA RODA DIANT. DIR. QUEBRADO			

O chamamento (recall) ou “melhoria contínua”, BIT ou “Recall Branco”, tem por objetivo básico proteger e preservar a vida, a saúde, a integridade e a segurança do usuário, no caso dos automóveis. A proteção é ainda maior, quando falamos de passageiros e pedestres e os casos citados podemos certificar que não são casos isolados.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.