

## VÍCIO DE AUTOMÓVEIS SEGUNDO O CDC E A LEMON LAW AMERICANA

WILLIAM CORNETTA<sup>1</sup>  
wcornetta@hotmail.com

**Sumário:** 1. Introdução; 2. Vícios no Código de Defesa do Consumidor; 2.1 Conceito de vício; 2.2 Vício e defeito – distinção; 2.3 Mecanismos reparatórios; 2.4 Excludentes de Responsabilidade; 3. Lemon Law Americana; 3.1 Os Estados Unidos e a Defesa do Consumidor; 3.2 Breve histórico da *Lemon Law* Americana; 3.2 Panorama Jurídico; 3.3 Mecanismos Reparatórios; 4. Conclusão; 5. Referências Bibliográficas.

**Resumo:** O Presente trabalho tem o objetivo de analisar o regime dos vícios de produtos instituído pelo Código de Defesa do Consumidor para os automóveis comparando-o com o a *lemon law* americana. O presente estudo ainda busca analisar os caracteres e requisitos para a configuração dos vícios nos dois institutos. Além disso, analisará os mecanismos reparatórios trazidos pelo CDC e pela lei americana.

**Abstract:** This report aims to analyze the liability over vehicles as defined in the code of consumer defense and protection, Law No. 8.078 of September 11th, 1990 comparing it with the American Lemon Law. This study also analyzes the characteristics and requirements for the configuration of the defects, the difference between the system of the consumer Law and the lemon law. Also, this report will examine the remedies to the consumer due to damages in cases of defects in vehicles, its forms and possibilities.

**Palavras chaves:** Código de Defesa do Consumidor – vícios de produtos – automóveis – *Lemon Law* Americana

**Key words:** code of consumer defense and protection – defected products – vehicles – Lemon Law

### 1. Introdução

Não existe um consenso sobre o momento exato do início da história do automóvel, entretanto o primeiro veículo motorizado a ser produzido com propósito comercial foi

<sup>1</sup> Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas - PUCAMP, especialista em Direito da Economia e da Empresa pela Fundação Getúlio Vargas – FGV e em Administração e Marketing pela Escola Superior de Propaganda e Marketing - ESPM, Extensão em Direito Americano pela Boston University. Mestrando em Direito das Relações Sociais, sub-área de Direitos Difusos e Coletivos pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo PUC-SP. Intercâmbista na Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE do Ministério da Fazenda em 2005. Membro da Comissão de Aparelhos Celulares – Direito do Consumidor da Abinee - Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica de 2006 a 2010. Membro do Comitê Estratégico Jurídico da Amcham Campinas. Advogado da Motorola Solutions em São Paulo.

concebido pelo alemão Karl Benz e começou a ser fabricado em 1885. Era um veículo com apenas três rodas e utilizava um motor à combustão a gasolina.

Antes dele, a autolocomoção já havia sido apresentada por Nicolas Cugnot, na França. Cugnot apresentou um veículo que usava um motor a vapor, mas tinha um maior apelo de experimento científico do que um produto comercial.

Estes primeiros automóveis eram veículos simples, quase como uma antiga carroça ou carruagem com um motor, sem qualquer conforto e segurança.

Desta época até os dias atuais, os automóveis evoluíram muito em conforto e segurança. No aspecto de conforto podemos destacar os sistemas de ar condicionado que permitem definir a temperatura para cada passageiros, bancos com aquecimento, direção assistida (hidráulica ou eletro-hidráulica), bancos em couro, tetos solares, etc.

No aspecto de segurança, os automóveis passaram a incluir sistema de freios com ABS (sistema anti-travamento das rodas), *air bags*, sistemas que auxiliam o motorista em locais com pouca iluminação, células de sobrevivência, barras de proteção, sistema que cortam o combustível em caso de acidentes para evitar incêndios, entre outros.

Os motores à combustão também sofreram grandes evoluções no que diz respeito à potência, eficiência, economia de combustível e na possibilidade de uso de mais de um combustível (motores flex que permitem o uso de gasolina e/ou etanol). Isto sem contar que a tecnologia de motores de combustão poderá ser substituída por motores elétricos ou motores híbridos (que utilizam um motor a combustão e outro elétrico, por exemplo).

O design, componentes e acessórios também sofreram várias alterações, os automóveis passam a contar com sistemas de navegação por satélite (GPS), sensores de estacionamento, conexão para aparelhos celulares ou tocadores de MP3 (via cabo ou mesmo conexões sem fio como aquelas que usam o *bluetooth*), sistemas que controlam a velocidade (piloto automático ou *cruise control*), etc.

A Frota mundial de automóveis em 2008, segundo o Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2010 da ANFAVEA<sup>2</sup>, apresentava os seguintes dados:

<b>Ranking</b>	<b>País</b>	<b>Frota*</b>
1.º	Estados Unidos	250.239
2.º	Japão	75.528
3.º	Alemanha	44.180
4.º	Itália	40.895
5.º	França	37.212
6.º	Reino Unido	35.617
7.º	Espanha	27.613
8.º	<b>BRASIL</b>	27.481

\* - em Mil Unidades

O anuário em questão ainda traz a relação de habitantes por veículos<sup>3</sup> que em 2008 apresenta os seguintes dados:

<b>País</b>	<b>Habitantes por veículo</b>
Estados Unidos	1,2
Itália	1.5
Austrália	1.5
Espanha	1.6
Canadá	1.6
...	...
<b>BRASIL</b>	6.9

O último dado importante para ser destacado é o número de licenciamento de novos veículos em 2009<sup>4</sup>, que conforme o anuário da ANFAVEA é:

<sup>2</sup> Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2010 da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br), acesso em 08 de agosto de 2011, p. 171.

<sup>3</sup> Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2010 da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br), acesso em 08 de agosto de 2011, p. 172.

<sup>4</sup> Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2010 da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br), acesso em 08 de agosto de 2011, p. 174.

Ranking	País	Licenciamentos
1.º	China	13.622
2.º	Estados Unidos	10.601
3.º	Japão	4.609
4.º	Alemanha	4.049
5.º	<b>BRASIL</b>	3.141

\* - em Mil Unidades

Importante destacar que o Brasil aparece entre as maiores frotas e um dos países com maior número de licenciamento de veículos novos por ano, contudo sua relação entre o número de habitantes por veículo ainda está muito distante dos países como Estados Unidos, Itália e Austrália.

Isto significa que a frota brasileira ainda tem espaço para crescimento, conforme pode ser verificado nos últimos anos, principalmente em função das facilidades de crédito e incentivos concedidos para o mercado de automóveis atualmente.

Esta venda massificada de veículos multiplica as oportunidades de dano e o dano efetivo para os consumidores brasileiros. Neste sentido, é importante verificar como o Código de Defesa do Consumidor tratou do tema dos vícios apresentados por veículos, mas também verificar como os Estados Unidos tratou deste tema, já que a nação que tem a maior frota e a maior cultura do automóvel do mundo.

## 2. Vícios no Código de Defesa do Consumidor

Antes da publicação do CDC, não existia legislação suficiente para proteger os consumidores contra os riscos e os danos decorrentes da relação de consumo. Os consumidores tinham que arcar com todo risco do consumo.

Com o vigor do CDC, uma grande mudança ocorreu, já que os riscos do consumo foram transferidos ao fornecedor. Assim, o fornecedor, conhecedor do produto e do serviço e

que tem o benefício financeiro da venda, passou a suportar os riscos de seus produtos e consumos com base na responsabilidade objetiva. Além disso, passou a responder objetivamente para todos os casos de acidente de consumo, decorrentes de fato de produtos e serviços.

Nas palavra de Sergio Cavalieri Filho isso: “significa que o fundamento da responsabilidade do fornecedor não é o risco, como afirmado por muitos, mas, sim, o princípio da segurança. O Risco, por si só, não gera a obrigação de indenizar. Risco é perigo, é mera probabilidade de dano, e ninguém viola dever jurídico simplesmente porque fabrica um produto ou exerce uma atividade perigosa, mormente quando socialmente admitidos e necessários”.

## 2.1 Conceito de vício

José Fernando Simão, afirma que

“segundo definição de Aurélio Buarque de Holanda *in* Novo Dicionário da Língua Portuguesa, vício, do latim ‘*vitiu*’, é defeito grave que torna uma pessoa ou coisa inadequada para certos fins ou funções, e defeito é “imperfeição, deficiência, deformidade”<sup>5</sup>.

Bruno Miragem conceitua que

“Vício do produto ou do serviço abrange o efeito decorrente da violação aos deveres de qualidade, quantidade ou informação, impedindo com isso, que o produto ou serviço atenda aos fins que legitimamente dele se esperam (dever da adequação)”<sup>6</sup>.

Para Rizzatto Nunes,

“são considerados vícios as características de qualidade ou de quantidade que tornem os produtos ou serviços impróprios ou inadequados ao consumo a que se

<sup>5</sup> SIMÃO, José Fernando. *Vício do Produto – Questões controvertidas*, p. 395-413 *in* 20 anos do Código de Defesa do Consumidor : estudos em homenagem ao professor José Geraldo Brito Filomeno / Antonio Carlos Morato, Paulo de Tarso Neri – Organizadores, São Paulo : Atlas, 2010, p. 395.

<sup>6</sup> MIRAGEM, Bruno. *Direito do Consumidor: Fundamentos do direitos do consumidor; Direito material e processual do consumidor; Proteção administrativa do consumidor; direito penal do consumidor* – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008, pg. 309.

destinam e também que lhes diminuam o valor. Da mesma forma são considerados vícios os decorrentes da disparidade havida em relação às indicações constantes no recipiente, embalagem, rotulagem, oferta ou mensagem publicitária<sup>7</sup>”.

Para Netto Lobo,

“vício, pois, é todo aquele que impede ou reduz a realização da função ou do fim a que se destinam o produto ou o serviço, afetando a utilidade que o consumidor dele espera”<sup>8</sup>.

## 2.2 Vício e defeito – distinção

O CDC concebeu sistemas distintos para o vício e para o defeito, centrando a distinção entre ambos nas suas consequências, mas graves ou menos graves, que acarreta ao consumidor.

No entendimento de Sergio Cavalieri Filho:

“Defeito é vício grave que compromete a segurança do produto e/ou do serviço e causa dano ao consumidor. Já, o vício em si, um defeito menos grave, circunscrito ao produto ou serviço que apenas causa o seu mau funcionamento<sup>9</sup>.”

Para Marcus Vinicius Fernandes Andrade Silva:

*“Diferente do vício, o fato do produto gera um dano que extrapola o objeto da relação. Geralmente tal hipótese ocasiona a lesão além da esfera patrimonial do objeto da relação. Tanto que nesta categoria é de maior frequência de responsabilização por dano moral, do que em relação a responsabilidade por vício. Há de ser considerado o potencial de danosidade desta categoria, tende acarretar riscos à saúde e a segurança do consumidor.”<sup>10</sup>*

<sup>7</sup> NUNES, Luiz Antônio Rizzatto. Comentários ao Código de Defesa do Consumidor, – 3.º ed. Ver. E atual. – São Paulo : Saraiva, 2007 – p. 236.

<sup>8</sup> NETTO LÔBO, Paulo Luiz. *Responsabilidade por vício do produto ou do serviço*. Brasília : Brasília Jurídica, 1996, p. 52.

<sup>9</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil* – 7. ed. – 3 reimpr. – São Paulo: Atlas, 2007 – p.480

<sup>10</sup> SODRÉ, Marcelo Gomes; MEIRA, Fabíola; CALDEIRA, Patrícia (Coordenadores). *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*. 1. ed. – São Paulo : Editora Verbatim, 2009.

José Guilherme Vasi Werner:

*“Pelo esquema do Código, o vício em si não pode gerar dano, seja patrimonial ou moral. A chamada “responsabilidade por vício” é, em verdade, uma responsabilidade pelo exercício das alternativas previstas nos art. 18 e 20. Se um dano moral surge da mera existência do vício de qualidade ou quantidade que deixa o produto ou serviço impróprio para seu uso normal ou diminua seu valor, é porque esse vício deixou de se referir no âmbito de funcionalidade do produto ou do serviço para alcançar o âmbito da segurança, o que o transforma em um verdadeiro defeito, a ensejar a responsabilidade do fornecedor nos termos dos arts. 12 e 14 do CDC. Em resumo, o vício que gera dano moral por si mesmo deixa de ser mero vício e erige-se em defeito”.*<sup>11</sup>

Bruno Miragem, por sua vez entende que o Fato do produto relaciona-se com o Dever de Segurança enquanto o Vício relaciona-se com o Dever de Adequação (fins a que se destina).

Alberto do Amaral Junior estabelece que

*“o conceito de defeito se distingue da noção de vício do direito tradicional, quando da noção de vício instituída pelo Código de Defesa do Consumidor, pois a determinação do caráter defeituoso do produto não deve ser feita em função da inaptidão para certo fim, mas em razão da segurança a que os consumidores poderiam legitimamente esperar”.*<sup>12</sup>

Interessante notar que a definição de vício e defeito no CDC não tem uma linha divisória clara, permitindo confusão entre os caracteres dos dois sistemas.

### **2.3 Mecanismos reparatórios**

A responsabilidade nos casos de vício de produto acarreta o ressarcimento ou a substituição do produto, não impedindo ao consumidor pleitear danos morais, danos patrimoniais ou outros danos econômicos. Contudo, o consumidor poderá exigir o reparo do aparelho bem como a substituição de peças e partes que apresentam o mau funcionamento.

<sup>11</sup> SODRÉ, Marcelo Gomes; MEIRA, Fabíola; CALDEIRA, Patrícia (Coordenadores). *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*. 1. ed. – São Paulo : Editora Verbatim, 2009.

<sup>12</sup> AMARAL JUNIOR, Alberto. *A responsabilidade pelos vícios no Código de Defesa do Consumidor*, in *Revista do Consumidor*, São Paulo, n.o 2, p.100-125, abr/jun 1992, p. 103.

Não sendo o vício sanado no prazo de trinta dias, o consumidor poderá exigir alternativamente e a sua escolha<sup>13</sup>:

- “I – a substituição do produto por outro de mesma espécie, em perfeitas condições de uso;
- II – a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos;
- III – o abatimento proporcional do preço.”

O pleito da substituição do produto poderá ocorrer também quando em razão da substituição das partes viciada for inócua ou impossível, ou vier a comprometer a qualidade ou as características do produto.

Não entendo aplicável o abatimento proporcional do preço pela sua dificuldade de aplicação para cálculo do valor do abatimento, por exemplo, como calcular o valor de um acionador de vidro elétrico em um carro? Como calcular o valor de uma pintura manchada ou a quantidade demasiada de ruídos em um carro? Ademais, o abatimento proporcional do preço pode não atender e nem ser interessante para o consumidor, por exemplo, um livro que falta um capítulo.

Nas situações acima, é mais interessante ao consumidor pleitear pela substituição do produto ou mesmo pela restituição da quantia paga.

O Parágrafo 4.º do artigo em estudo merece uma observação.

Art. 18.

...

§ 4º Tendo o consumidor optado pela alternativa do inciso I do § 1º deste artigo, e não sendo possível a substituição do bem, poderá haver substituição por outro de espécie, marca ou modelo diversos, mediante complementação ou restituição de eventual diferença de preço, sem prejuízo do disposto nos incisos II e III do § 1º deste artigo.

<sup>13</sup> Art. 18....

§ 1º Não sendo o vício sanado no prazo máximo de trinta dias, pode o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha:

I - a substituição do produto por outro da mesma espécie, em perfeitas condições de uso;

II - a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos;

III - o abatimento proporcional do preço.

O dispositivo em questão busca uma solução mais célere para os conflitos e evitando lides judiciais, permitindo que o consumidor substitua o produto por outro de menor valor mediante a complementação ou valor residual.

Entendo que é cabível também a substituição por produto de mesma espécie, mas de outra marca bem como a substituição por outro bem que não guarda nenhuma relação com o bem inicial, ex.: uma veículo de uma determinada marca por outro de marca diversa, desde que respeitado os direitos do consumidor e que não lhe seja causado nenhum prejuízo.

## ***2.4 Excludentes de Responsabilidade***

O CDC estabeleceu situações limitadas que o fornecedor pode alegar sua excludente de responsabilidade como o objetivo de não reparar as situações de vício de produtos e serviços, todas as situações elencadas pelo diploma em questão estão relacionadas com a quebra do nexo de causalidade, como veremos a seguir.

Nenhum dos artigos que trata de Vício de produto fez a previsão das possibilidades de excludente de responsabilidade, sendo que tal previsão encontra-se nos artigos que tratam de defeito.

No meu ponto de vista, entendo ser perfeitamente possível fazer importação das excludentes de responsabilidade do regime de defeitos de consumo para o regime dos vícios pelos seguintes motivos.

Inicialmente, cumpre destacar que o regime do fato do produto trata de situações mais graves, e se é possível ao fornecedor defender-se alegando sua excludente de responsabilidade, normal é utilizar-se destas excludentes em um regime mais ameno, que é o dos vícios.

Além disso, não se pode perder de vista que o regime de responsabilidade do código é o da responsabilidade objetiva. Nesta teoria, apesar de prescindir da culpa, a existência do

nexo é condição para reparação, uma vez este ele quebrado ou não constituído, não há em falar em responsabilidade do fornecedor.

O Parágrafo 3.º do artigo 12 do CDC prevê as situações de excludente de responsabilidade.

CDC – Art. 12 ...

...

§ 3º O fabricante, o construtor, o produtor ou importador só não será responsabilizado quando provar:

I - que não colocou o produto no mercado;

II - que, embora haja colocado o produto no mercado, o defeito inexiste;

III - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

A primeira possibilidade de não reparação é não colocação do produto no mercado. A colocação deve ser decorrente de ato voluntário do fornecedor, este terceiro que colocou o produto no mercado não pode ter participado da cadeia de fornecimento direta ou indiretamente.

A segunda situação é a inexistência de defeito (vício). Nesta situação o raciocínio é mais óbvio se não existe problema no produto, não existe nenhum dano ao consumidor.

A grande preocupação, no entanto é quem e como será a apuração da existência ou não do problema. Será a percepção do consumidor que identificará o vício? Ou será necessária uma vistoria do mesmo por uma assistência técnica ou pelo próprio fabricante?

Em algumas situações mais óbvias, como aquelas que o produto não liga, a mera percepção do consumidor é suficiente, contudo em defeitos intermitentes, ou seja, aqueles que não são contínuos, ora apresentando o problema e ora não sendo notado, deparamo-nos com uma situação mais complicada. Neste caso, uma avaliação técnica do produto é prudente para garantir a segurança, equilíbrio e harmonia da relação de consumo.

A última situação prevista pelo artigo, é a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. Tal situação relaciona-se com o mau uso, uso indevido ou uso em desacordo com o manual do produto, pelo consumidor ou por terceiro.

Antonio Herman Benjamin coloca expressamente que o terceiro é uma pessoa diversa da relação entre o fornecedor e o lesado.

Podemos verificar que as hipóteses acima elencadas estão relacionadas às situações de “quebra” do nexo de causalidade conforme vimos anteriormente. Nestas situações, o fabricante não irá responder, pois o vício do produto decorre de um fator alheio e que não guarda relação com este.

### 3. Lemon Law Americana

Nos Estados Unidos da América, é comum chamar um carro de lemon (limão, em português) quando este produto apresenta uma série de problemas ou falhas mecânicas. O termo lemon também é utilizado para outros produtos que apresentam numerosos problemas ou falhas.

Segundo o site NOLO<sup>14</sup>, estima-se que 150 mil veículos novos a cada ano nos Estados Unidos são considerados Lemons, ou seja, veículos que apresentam vícios conforme estabelece a lei americana.

O Black Law Dictionary<sup>15</sup> no vocábulo ‘Lemon law’<sup>16</sup> define que:

“**1.** Lei designada para proteger o consumidor que compra um veículo abaixo dos padrões requerendo ao fabricante ou comerciante a sua substituição ou o reembolso do valor total pago pelo veículo. **2.** Por extensão, um lei designada para proteger o consumidor que compra um produto de qualidade inferior.”<sup>17</sup>

<sup>14</sup> NOLO – Law for all – disponível em [www.nolo.com](http://www.nolo.com) – acesso em 09 de agosto de 2011.

<sup>15</sup> Black Law Dictionary – Third Pocket Edition – May / 2006 – Thomson West.

<sup>16</sup> Black Law Dictionary – Third Pocket Edition – May / 2006 – Thomson West – p. 423.

<sup>17</sup> Tradução livre de: “**1.** A statute designed to protect a consumer who buys a sub-standard automobile, usu. by requiring the manufacturer or dealer either to replace the vehicle or to refund the full purchase price. **2.** By extension, a statute designed to protect a consumer who buys any product of inferior quality.”

### **3.1 Os Estados Unidos e a Defesa do Consumidor**

Importante destacar que a defesa do consumidor tem uma longa tradição nos EUA e a história das leis de automóveis não é diferente.

A primeira lei que teve preocupação com o mercado de consumo que se tem história é a Sherman Anti Trust Act, conhecida como Lei Sherman. Esta lei, publicada em 1871 nos Estados Unidos, tinha a finalidade de reprimir fraudes praticadas no comércio, combater a formação de cartéis e proibir a realização de práticas desleais. Apesar de não ter um foco no consumidor, ela buscava a higidez do mercado.

Os primeiros julgados com base no que hoje chamamos direito do consumidor ocorreram por volta de 1920 também nos Estado Unidos, principalmente relacionados com a indústria automobilística e a responsabilidade civil destes produtos. Como coloca Marcelo Sodré<sup>18</sup>:

*“ainda não existe à época qualquer sistematização destes novos direito a nascer. As leis e os julgados não obedecem a uma lógica pré-formulada a partir de princípios gerais aglutinadores. Somente muito mais tarde é que ocorre esta sistematização, em especial com o famoso discurso do Presidente Kennedy, na década de 60, e que terá repercussão nas décadas seguintes”.*

### **3.2 Breve histórico da Lemon Law Americana**

Segundo o site NOLO<sup>19</sup> e Wayne Cowan<sup>20</sup>, a história da Lemon Law remonta a 1906 com a publicação do Uniform Sales Act (Lei Uniforme de Vendas dos Estados Unidos). Este ato foi a primeira tentativa de combinar uma série de leis comércio dos Estados Unidos

<sup>18</sup> SODRÉ, Marcelo Gomes. *A construção do direito do consumidor. Um estudo sobre as origens das leis principiológicas de defesa do consumidor*. São Paulo : Atlas, 2009, p. 27.

<sup>19</sup> NOLO – *Law for all* – disponível em [www.nolo.com](http://www.nolo.com) – acesso em 09 de agosto de 2011.

<sup>20</sup> *The history of lemon laws* por Wayne Cowan – disponível em [http://EzineArticles.com/?expert=Wayne\\_Cowan](http://EzineArticles.com/?expert=Wayne_Cowan), acesso em 08 de agosto de 2011.

sob uma única classificação, que foi substituído, em 1952, pelo Uniform Commercial Code – UCC (Código Comercial Uniforme).

Em 1970, The Song - Beverly Consumer Warranty Act foi publicado para ajudar a proteger os consumidores de produtos com defeito e foi um precursor da Lemon Law.

Por fim, em 1975, a lei conhecida como Magnuson-Moss Warranty Act foi aprovada, sendo popularmente conhecida como Federal Lemon Law. Com base nesta lei federal, diversas leis estaduais foram sendo publicadas para reger a matéria.

Esta lei foi a resposta do Congresso à má utilização generalizada pelos comerciantes de termos garantias não claros e cheio de limitações e renúncias de suporte pelo fabricante ao consumidor.

A história legislativa indica que a finalidade da lei em questão é fazer com que garantias sobre produtos de consumo sejam mais facilmente compreendidos e aplicadas para melhor proteger os consumidores.

Esta lei destina-se a proteger os consumidores de práticas enganosas de garantia. Pelo estatuto da Magnuson-Moss os fornecedores são obrigados a fornecer um termo de garantia escrita, em linguagem clara, apresentando seus termos e condições, incluindo eventuais limitações desta.

Cada Estado Norte Americano, como base no estatuto em questão, regulou a matéria incluindo requisitos, formas específicas e garantias mínimas que o fornecedor deve conceder.

### ***3.2 Panorama Jurídico***

Na maioria dos Estados Norte Americanos, para que um veículo possa ser qualificado como um Lemon, ele deve atender a pelo menos dois requisitos. O primeiro é ter apresentado um defeito durante a garantia, ou seja, em um determinado período de tempo ou

de quilômetros depois que o veículo foi adquirido pelo consumidor e, segundo, tal vício não ser sido fixado após um número razoável de tentativas de reparo.

Para a lei americana, um defeito substancial é um vício ocorrido durante o prazo de garantia que prejudique o uso do carro, seu valor ou segurança, tais como freios defeituosos ou de direção. Pequenos defeitos, tais como botões de rádio solto e as maçanetas das portas não se enquadram na definição legal de "vício" americano.

Vale destacar que da mesma forma que o direito brasileiro, a linha divisória no direito norte americano entre um "vício menor" e um "defeito substancial" nem sempre é clara. Algumas situações não são óbvias e dependem de uma análise aprofundada do aplicador do direito.

Em todos os Estados Americanos, o defeito substancial deve ocorrer dentro de um determinado período de tempo (normalmente um ou dois anos, dependendo do Estado) ou dentro em um determinado número de milhas que o veículo tenha rodado (normalmente 12.000 ou 24.000 milhas).

Este defeito substancial não pode ser decorrente de abuso, uso indevido, mau uso, ou de outras situações nas quais o consumidor assumiu o risco de utiliza o veículo em condições para as quais ele não foi preparado/projetado.

### ***3.3 Mecanismos Reparatórios***

A lei americana estabelece que o consumidor deve permitir que o revendedor ou fabricante realize um número "razoável" de tentativas para corrigir o defeito substancial antes que o veículo seja considerado um lemon.

Alguns parâmetros são adotados pela lei americana no sentido de equilibrar e harmonizar a relação entre os fornecedores e os consumidores, como os abaixo relacionados:

- em se tratando de um defeito de segurança graves, por exemplo, envolvendo freios ou direção, o fabricante terá uma única tentativa de reparo, persistindo o defeito, o veículo é considerado um *lemon*;
- Se não envolver um defeito de segurança grave, o fabricante tem o direito de três a quatro tentativas de reparação (o número varia por Estado), não sendo reparado após elas, o veículo é considerado um *lemon*.

Além das situações acima, se o veículo permanece na oficina por um certo número de dias, normalmente 30 dias em um período de um ano, para a correção de um ou mais defeitos, o consumidor tem o direito de pleitear os mecanismos reparatórios.

A maioria dos Estados Americanos define que a Lemon law só pode ser aplicado para veículos novos. No entanto, outros Estados estabelecem que carros usados também pode ter esta proteção, podendo esta aplicação ser limitada a um determinado número de quilômetros rodados pelo veículo ou um prazo temporal da colocação do veículo no mercado pelo fabricante.

Uma vez configurado a aplicação da lei, o consumidor tem o direito de obter um reembolso ou veículo de substituição do fabricante. Embora o processo varie de acordo com cada Estado Norte Americano, em todos eles, o consumidor deve primeiramente notificar o fabricante da ocorrência do defeito no veículo.

Se o Fabricante não oferecer uma solução satisfatória, o consumidor tem o direito de ingressar com uma ação contra o fabricante ou buscar um tribunal de arbitragem para a resolução do problema.

#### 4. Conclusão

A frota mundial de automóveis cresceu de maneira significativa nos últimos anos, o Brasil acompanhou este crescimento, mas ainda existe muito espaço para a continuidade deste crescimento, principalmente no Brasil.

Neste cenário, é importante verificar a proteção aos consumidores brasileiros em relação aos vícios apresentados pelos automóveis, principalmente comparando com a legislação americana, pois é onde se encontra a maior frota mundial e onde é o berço dos direitos do consumidor.

O CDC foi a resposta brasileira a para tratar da questão dos vícios dos produtos em geral, incluindo neste os automóveis. Os Estados Unidos publicaram leis específicas para tratar dos problemas de veículos, que é a chamada Lemon Law (vale destacar que em algumas situações tal conceito é estendido para outros produtos, mas não é este o objeto nem o texto da lei em estudo).

A comparação dos dois institutos é bastante interessante, e permite destacar as convergência e divergência entre os dois institutos.

O CDC concebeu a responsabilidade por vícios de produtos, que trata do efeito e da reparação dos consumidores decorrente da violação pelo fornecedor dos deveres de qualidade, quantidade ou informação.

Além disso, definiu mecanismos reparatórios com prazos, formas e condições claras, garantindo, desta forma, a efetiva reparação dos consumidores, sem estabelecer limites ao prazo de garantia ou quantidade de quilômetros rodados.

O Código também limitou as possibilidades de exoneração de responsabilidade do fornecedor, contudo a grande discussão fica relacionada com os casos fortuitos ou força maior que não existe um consenso entre a doutrina.

Os EUA publicaram uma lei federal geral para tratar de garantia de produtos e cada Estado promulgou leis específicas para tratar dos vícios de automóveis, cenário um pouco diferente do CDC ao tratar do tema.

Além disso, a legislação americana estabeleceu algumas obrigações aos consumidores no que se refere a dar a oportunidade para o fabricante tentar reparar o problema apresentado no automóvel antes de pleitear seus direitos.

Analisando pela ótica do CDC, pode parecer estranho o fato da lei americana criar obrigações ao consumidores, entretanto deve-se observar que tal estatuto buscou a harmonização das relações de consumo.

Os mecanismos reparatório de ambos os institutos são semelhantes, contudo a lemon law em alguns Estados Americanos preveem a utilização da arbitragem antes do ingresso de uma ação judicial contra o fabricante do automóvel.

## 5. Referências Bibliográficas

**ALMEIDA**, João Batista de. *Manual de Direito do Consumidor*. São Paulo : Saraiva, 2003.

**AMARAL JUNIOR**, Alberto. *A responsabilidade pelos vícios no Código de Defesa do Consumidor*, in *Revista do Consumidor*, São Paulo, n.º 2, p.100-125, abr/jun 1992, p. 103.

**BENJAMIN**, Antônio Herman V.; **MARQUES**, Claudia Lima; **BESSA**, Leonardo Bessa. *Manual de Direito do Consumidor*; 2.tir. – São Paulo : Revista dos Tribunais, 2008.

**Black Law Dictionary** – Third Pocket Edition – May / 2006 – Thomson West.

**BRAGA NETO**, Felipe P. *Responsabilidade Civil*. – São Paulo : Saraiva, 2008.

**CAVALIERI FILHO**, Sergio. *Programa de Direito do Consumidor*, – São Paulo: Atlas, 2008.

\_\_\_\_\_. Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*, – 7. ed. – 3 reimpr. – São Paulo: Atlas, 2007.

**CRETELA JR**, José. *Comentários à Constituição brasileira de 1988*. 2.a ed. São Paulo: Forense Universitária, 1991.

**DE PLÁCIDO E SILVA**. *Vocabulário Jurídico*, Ed. Forense : Rio de Janeiro – 24.º Edição.

**DINIZ**, Maria Helena. *Código Civil anotado*, 8. ed. Atual. de acordo com o novo código civil (Lei n.º 10.406, de 10-1-2002) – São Paulo: Saraiva, 2002.

\_\_\_\_\_. Maria Helena. *Curso de Direito Civil Brasileiro – Responsabilidade Civil*. São Paulo: Saraiva, 2001. v. 7.

\_\_\_\_\_. Maria Helena. *Curso de Direito Civil brasileiro, v.1 : teoria geral do direito civil - 21. Ed. Ver. Aum. e atual. de acordo com o novo código civil (Lei n.º 10.406, de 10-1-2002) e projeto de lei n. 6.960/2002* – São Paulo: Saraiva, 2004.

**FERREIRA**, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Aurélio: o dicionário da língua portuguesa – Século XXI*, Editora Nova Fronteira – 1999.

**FILOMENO**, José Geraldo Brito Filomeno. *Manual de Direito do Consumidor*, 9.º ed. São Paulo: Atlas, 2007.

**GRINOVER**, Ada Pellegrini e outros. *Código Brasileiro de Defesa do Consumidor Comentado pelos Autores do Anteprojeto*, 8ª edição. Rio de Janeiro. Ed. Forense Universitária, 2004.

**GUIMARÃES**, Paulo Jorge Scartezini. *Vícios de produto e do Serviço por qualidade, quantidade, e insegurança: Cumprimento Imperfeito do Contrato*. 2ª ed., rev., atual. e ampl.

**MARQUES**, Claudia Lima. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor – 2.º ed. Ver., atual. E ampl.* – São Paulo : Editora Revista dos Tribunais, 2006.

\_\_\_\_\_. Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 5.ed. ver. Atual. e ampl. São Paulo : RT

**McCRACKEN**, Grant. *Cultura&Consumo – Novas Abordagens ao Caráter Simbólico dos Bens e das Atividades de Consumo*. Tradução Fernanda Eugenio. Editora Mauad.

**MIRAGEM**, Bruno. *Direito do Consumidor: Fundamentos do direitos do consumidor; Direito material e processual do consumidor; Proteção administrativa do consumidor; direito penal do consumidor* – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

**NETTO LÔBO**, Paulo Luiz. *Responsabilidade por vício do produto ou do serviço*. Brasília: Brasília Jurídica, 1996, p. 52.

**NERY**, Nelson. **NERY**, Rosa Maria de Andrade. *Código Civil Comentado – 4.a ed. rev. ampl. e atual. até 20 de maio de 2006* – São Paulo: RT

**NUNES JÚNIOR**, Vidal Serrano (coordenador). *Manual de Direitos Difusos* – São Paulo : Editora Verbatim, 2009.

**NUNES**, Luiz Antônio Rizzatto. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*, – 3.º ed. Ver. E atual. – São Paulo : Saraiva, 2007.

\_\_\_\_\_. Luiz Antônio Rizzatto. *Curso de Direito do Consumidor*, – 4.º ed. – São Paulo : Saraiva, 2009.

**OLIVEIRA**, Elias de. *Crimes contra a economia popular e o Júri Tradicional*, Livraria Freitas Bastos S/A – Rio de Janeiro, 1952.

**OLIVEIRA**, James Eduardo. *Código de defesa do consumidor: anotado e comentado: doutrina e jurisprudência*, – 2. ed. – São Paulo : Atlas, 2005.

**PEREIRA**, Caio Mario da Silva. *Responsabilidade Civil*, 9.º ed. – Rio de Janeiro: Forense, 1998.

**SANSEVERINO**, Paulo de Tarso Vieira. *Responsabilidade civil do consumidor e a defesa do fornecedor*. 3. Ed. – São Paulo : Saraiva, 2010.

**SCHREIBER**, Anderson. *Novos paradigmas da responsabilidade civil: da erosão dos filtros de reparação à diluição dos danos*. 2. Ed. – São Paulo : Atlas, 2009, p. 12.

**SIMÃO**, José Fernando. *Vício do Produto – Questões controvertidas*, p. 395-413 in 20 anos do Código de Defesa do Consumidor : estudos em homenagem ao professor José Geraldo Brito Filomeno / Antonio Carlos Morato, Paulo de Tarso Neri – Organizadores, São Paulo : Atlas, 2010, p. 395.

**VENOSA**, Sílvio de Salvo. *Direito Civil – Volume IV – Responsabilidade Civil*, São Paulo: Atlas, 2007.

**VENOSA**, Sílvio de Salvo. In *Direito Civil – Parte Geral - Ed. Atlas S/A : São Paulo – 5.º Ed.*