

O ESTADO DE S. PAULO

Meio século para descobrir as leis



WASHINGTON NOVAES

Os 25 anos do Código de Defesa do Consumidor brasileiro estão sendo lembrados em meio a duas notícias estaremcedoras: 1) a decisão do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) de revogar a obrigatoriedade do uso – que passa a ser optativo – de extintores de incêndio do tipo ABC em automóveis, por ser considerado ineficaz pelos produtores do equipamento, pelos bombeiros e pela própria indústria, embora em vigor desde 1970 (45 anos!); e 2) a informação da produtora de automóveis Volkswagen – que tinha planos para ser a maior do mundo – sobre “a adulteração do software de um modelo de seus carros a diesel vendidos nos Estados Unidos (500 mil) e também na Alemanha, na França, na Grã-Bretanha, na Austrália, na Suíça e em outros países, o Brasil incluído.

Vários ângulos pouco edificantes da vida do código foram ressaltados no aniversário por professores e militantes de outras áreas, entre eles a dificuldade de o consumidor conseguir a restituição em dobro de importâncias cobradas indevidamente; a dificuldade de trocar produtos com defeitos; o descumprimento, pelo produtor ou comerciante, de alguns itens da oferta, principalmente em veículos ou suas peças; e a falta de fiscalização do poder público para o cumprimento da lei. “Algumas leis não pegam”, chegaram a dizer alguns analistas. Mas, do outro lado, defensores do código salientaram ângulos favoráveis, principalmente a instituição do *recall*, para substituição de produtos com muitos problemas.

No caso específico dos extintores de incêndio, o Contran invocou o “respaldo da área técnica” e “consultas a setores especializados”, além de “fabricantes, corpos de bombeiros e a própria indústria automobilística”, para justificar a desnecessidade do uso obrigatório. Mas onde estariam eles durante o meio século de vigência da lei? Da mesma forma, o argumento do setor de seguros de que só houve incêndio de veículos em 800 dos 2 milhões de casos em que os consumidores foram indenizados – e mesmo nesses só 3% usaram extintores. Mas seriam necessários 50 anos para ver isso e con-

cluir? Por que, então, permanecerá a obrigatoriedade do uso em veículos comerciais para transporte de passageiros, caminhões, ônibus e microônibus? Por que as minúcias, se ainda hoje ninguém obriga a cumprir o artigo 6.º da Constituição federal, o de que “transporte é um direito social”?

Não termina aí a discussão. Argumenta o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) que inovações tecnológicas “resultaram em maior segurança”, assim como a localização dos tanques de combustível fora da área reservada a passageiros. E que a falta de treinamento e o despreparo de parte dos motoristas causa mais riscos para as pessoas do que os incêndios. Mas quem habilita motoristas e os fiscaliza?

A cidadania precisa exigir o cumprimento da legislação que protege o consumidor

Quando se vai para o capítulo dos problemas no software de 11 milhões de carros (500 mil só nos EUA) durante anos e anos, também vem o espanto, com a informação da produtora de que eles já existiam há muito tempo, embora se cuidasse com desvelo dos planos para que a indústria chegasse a ser a maior do setor e até já houvesse atingido esse posto neste ano (*Le Monde*, 24/9). Agora, o valor de suas ações despencou 40%, inclusive porque a indústria já teve de reservar € 6,5 bilhões (equivalentes a dois terços dos lucros em 2014) para atender aos queixosos, respaldados pela Secretaria de Justiça norte-americana. O que se prevê é que as ações judiciais possam chegar a € 20 bilhões – um duro golpe para uma montadora que, de 2002 para cá, passou suas vendas anuais de 6 milhões para 10 milhões de unidades.

Pora aqui, os cálculos ainda são precários, embora já se admita que o problema possa prejudicar os programas nacionais de redução de emissões de poluentes que afetam a área de mudanças climáticas. Até o momento em que estas linhas são escritas, não se divulgou ainda que compromissos o Brasil assumirá para reduzir suas emissões – e onde. Mas pode-se conjecturar um pouco, lembrando o diagnósti-

co do Fórum Brasileiro de Mudanças Climáticas (Ministério do Meio Ambiente, 22/9) de que poderíamos baixar as emissões num volume capaz de gerar aumento de R\$ 609 bilhões no produto interno bruto (PIB) nacional em 15 anos, até 2030 (tomando como base o PIB de 2005). Isso inclui a redução no setor de transportes, prejudicado pelo problema agora discutido.

Todas essas questões que afetam o cidadão costumam provocar indignação, principalmente quando se lembra que o poder público – ao qual cumpre fiscalizar o cumprimento do Código do Consumidor – opera com nada menos que 40% do PIB, embutido em impostos, taxas, concessões, contribuições, juros, etc. (*Folha de S. Paulo*, 20/9), para os setores de previdência (13,2% do PIB), pagamento de pessoal (12,7%), juros (7,1%), custeio (6,2%) e investimentos (2,2%).

Num dos poucos setores de maior fiscalização, já foram suspensos 161 planos de saúde de 36 operadoras para que melhorassem seus serviços e deixem de protelar pedidos de consultas, exames e cirurgias, assim como o pagamento de coberturas para os associados. Se num setor de tantas urgências é assim, imagine-se no restante.

Talvez seja uma ideia interessante – e com repercussão no mundo todo – iniciar uma campanha para exigir o cumprimento de dispositivo do Código Florestal que obriga a chegar a 2030 com desmatamento zero na Amazônia – o que é possível, segundo estudo do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (socioambiental, 23/9), entregue à ministra do Meio Ambiente. Mas o Inpe prevê emissões de 240 milhões de toneladas de gás carbônico por uso da terra naquele ano.

A cidadania tem todo o direito de reclamar pelo não cumprimento das leis que protegeriam o cidadão/consumidor. Mas precisa sair da passividade, do conformismo, organizar-se e exigir. Até mesmo de cada cidadão que, no seu âmbito pessoal, desrespeite tudo – os locais de estacionamento, as faixas de pedestres, as filas em todos os lugares, as preferências de idosos.



JORNALISTA
E-MAIL: WLRNOVAES@UOL.COM.BR