

Inquérito Civil Público, a cargo do Dr. Marcelo Mesquita Monte (Procurador da República) do Núcleo de Tutela Coletiva, Processo de nº 1.15.000.001.025/2009-99
Inquérito Administrativo Criminal, através do Núcleo Criminal, a cargo do Dr. Geraldo Assunção Tavares (Procurador da República), Processo de nº 1.15.000.001063/2009-41.

REPRESENTAÇÃO:

Ao

CORDENADOR do Núcleo de Tutela Coletiva

SAMOEL REZENDE JUNIOR, brasileiro, casado, consultor em análise de riscos, RG: MG 7.238.253 SSP/MG, CPF nº00937087696, residente e domiciliado nesta Capital, à Rua Silva Paulet, 665, apto 1201 R, Aldeota, vem, perante V. Exa., apresentar o presente pedido de providências, expondo o seguinte:

Desde 2006, a empresa **MMCB AUTOMOTORES DO BRASIL LTDA.**, CNPJ: 54.305743/0011-70 - Unidade fabril, endereço: Quadras Nº 05, 07 E 07- A, Distrito Industrial de Catalão – DIMIC - Catalão - GO, CEP – 75.701.903, doravante denominada **MMCB**, está autorizada a modificar e produzir, em série, o utilitário PAJERO SPORT 4X4 em suas variações de combustível e motorização, com base no Projeto original do veículo **MITSUBISHI CHALLENGER**:

Mitsubishi Pajero Sport



Nome(s) alternativo(s):	Mitsubishi Pajero Sport Mitsubishi Montero Sport Mitsubishi Nativa Mitsubishi Shogun Sport Mitsubishi Challenger
Construtor:	Mitsubishi Motors
Produção:	1997-presente
Tipo de Carroceria:	Todo-o-Terreno
Modelos relacionados:	Mitsubishi L200 Isuzu Axiom Jeep Grand Cherokee Nissan Pathf
Modelos similares:	

Fonte: site wikipedia

O **Mitsubishi Pajero Sport** é um Todo-o-Terreno construído pela [Mitsubishi Motors](#). É conhecido como **Montero Sport** na [América do Norte](#) e países de fala hispânica, **Nativa** na [América Central](#), **Shogun Sport** no [Reino Unido](#) e na [América do Sul](#), e **Pajero Sport** em muitos outros mercados de exportação.

O **Pajero Sport** começou a sua produção em [1996](#) e estava disponível para a maioria dos mercados de exportação em [1997](#). Ele não está mais disponível em qualquer um dos seus dois maiores mercados, a ser interrompido no Japão, em 2003, na América do Norte em 2004, onde foi substituída pelo [Endeavor](#), mas permanece disponível na Europa, Austrália, México, América do Sul, e China.

Ele partilha o V6 gasolina e motores diesel com o [Mitsubishi Pajero](#), bem como o seu sistema 4WD, mas ao contrário do seu irmão, não está disponível com um chassi curto.

O Modelo Mitsubishi Pajero Sport encontra-se devidamente identificado pela Resolução do CONTRAN, de N° 291, de 29 de Agosto de 2008, (Anexo I), como sendo um Utilitário – Misto - Carroceria Fechada - Jeep

- **Introdução Aos Defeitos Do Modelo Mitsubishi Pajero Sport Importados**

Importado para o Brasil, até 2006 pela MMCB, o modelo MITSUBISHI PAJERO SPORT, apresenta irregularidades , que podem resultar em acidentes e morte de seus ocupantes. Tal fato já foi comprovado na Justiça Norte Americana, como no caso Simo v. Mitsubishi Motors NA - United States Court of Appeals for the Fourth Circuit - August 15, 2007 - UNPUBLISHED -UNITED STATES COURT OF APPEALS FOR THE FOURTH CIRCUIT -No. 06-1529, onde a Mitsubishi foi condenada ao pagamento de \$6.050.000.00 (Seis Milhões e Cinquenta Mil Dólares Americanos) pelos danos causados a vítima. (<http://altlaw.org/v1/cases/77544>)

Saliente-se, que o modelo MONTERO SPORT (PAJERO SPORT) K_9W, também foi reprovado pelo National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), em testes de segurança chamados Cars Crash Rollover (Teste de danos causados por capotamento) e logo em seguida, a Mitsubishi substituiu-o pelo modelo Outlander, da mesma marca, sendo considerado nos testes como mais seguro do que o seu antecessor.

Note-se, que estas irregularidades foram agravadas, de forma consciente e criminosa pela Mitsubishi Motors Company e pela empresa MMCB que modificou as medidas de tamanho do K00W, para o lançamento no mercado nacional do modelo k99w a Gasolina e, em suas variações de motorização e combustível, conforme se pode verificar no próprio manual do fabricante e na declaração por mim apresentada e demais provas constantes, em anexo.

“Como pode a MARCA MITSUBISHI ter uma política para o Brasil e outra lá fora?”

DADOS RELEVANTES.

Os procedimentos de segurança adotados no Brasil, pelo seu Código de Trânsito, se limitam apenas na solicitação de modificações nos veículos. Não é adotado no Brasil um controle oficial sobre os processos de produção e distribuição dos veículos. Testes similares ao Carcrash não são realizados por instituição pública capacitada; o que comprovaria a existência de vários outros defeitos, que poderiam ter evitado tantos acidentes e mortes, que ocorrem a cada minuto.

De fato, pesquisa divulgada recentemente pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) revela que, nos anos de 2004 e 2005, os acidentes nas rodovias brasileiras custaram ao país R\$ 22 bilhões, o que equivale a 1,2% de toda a economia nacional. O argumento para convencer o governo para a adoção oficial destes testes, por instituição oficial, passaria pela apresentação dos custos que o poder público tem no atendimento a acidentados.

Não adianta equipar os veículos com itens de segurança (air bag, etc) se o modelo do carro em si, já representa um risco em potencial. É fato, que as empresas montadoras e seguradoras realizam seus próprios cars crashes, no entanto, como confiar, se a política geralmente adotada por elas, em especial, pela MMCB, é no sentido de "maquiar" o

veículo no quesito segurança, visando-se apenas o lucro? Por que tanto descaso com os consumidores brasileiros? É sabido que no Brasil os carros exportados detêm maior segurança em comparação aos vendidos no mercado brasileiro. Testes realizados pela PRO TESTE - Associação Brasileira de Defesa do Consumidor comprovam isso.

Ora, Senhor Procurador, políticas como estas, vão de encontro ao estabelecido em nossa Constituição de 1988, que elencou o direito dos consumidores entre os direitos fundamentais, com os quais erigem os consumidores à categoria de titulares de direitos constitucionais fundamentais.

Portanto, a defesa do consumidor constitui-se em direito de índole fundamental. Conjugue-se a isso, a consideração de que o artigo 170, V da Constituição Federal eleva a defesa do consumidor à condição de princípio da ordem econômica, dando a essa o caráter de norma de ordem pública e interesse social.

Diante disso, fica declarada a magnitude de sua garantia constitucional que possui no mínimo, disposições imediatas e emergentes, difundido de seu estado de princípio geral da atividade econômica do país, erigido por nossa Lei Maior, a virtude de corromper de inconstitucionalidade qualquer norma que possa ser um obstáculo à defesa desta figura das relações intersubjetivas de consumo, que é o consumidor.

Afigura-se, que ao contrário de uma visão meramente privativista, antiquada, aos moldes da nova ordem legal vigente no país, o direito do consumidor se privilegia sobre qualquer outra ordem legal e deve ser observado por qualquer um no exercício de qualquer atividade econômica.

—
“São direitos básicos do Consumidor:

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

II-(...)

III – a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentem;

“V – a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;”

Além disso, reza o CDC:

“Da Proteção à Saúde e Segurança:

ART. 8º – Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.

Parágrafo único – Em se tratando de produto industrial, ao fabricante cabe prestar as informações a que se refere este artigo, através de impressos apropriados que devam acompanhar o produto.

ART. 9º – O fornecedor de produtos e serviços potencialmente nocivos ou perigosos à saúde ou segurança deverá informar, de maneira ostensiva e adequada, a respeito da sua

nocividade ou periculosidade, sem prejuízo da adoção de outras medidas cabíveis em cada caso concreto.

ART. 10 – O fornecedor não poderá colocar no mercado de consumo produto ou serviço que sabe ou deveria saber apresentar alto grau de nocividade ou periculosidade à saúde ou segurança."(grifos nossos)

Infere-se, portanto, que o CDC assegura a proteção aos consumidores de produtos ou serviços, que são perigosos ou sem segurança, através de medidas preventivas, tais como exigências de informações, planos de garantia de qualidade, obrigações de controle sobre processos de produção e distribuição, retirada de produtos quando nocivos aos consumidores e a terceiros, a realização de recalls, intercâmbio de sistemas de informações e supervisão das reservas de mercado, assim como corretivas que dão aos consumidores, acesso a planos de compensação adequados e facilmente acessíveis, particularmente por meio de específicas regras de responsabilidade.

Outrossim, cumpre salientar, o que também estabelece o CDC, no inciso VIII do artigo 6º: **o acesso aos órgãos judiciários e administrativos, com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção jurídica, administrativa e técnica aos necessitados.**

DOS FATOS

1. Em agosto de 2008, adquiri uma PAJERO SPORT MODELO K99W, à gasolina, 0km, através da Concessionária MITO, nesta Capital.
 - **Anexo:01**
 - **Anotação do Vendedor**
 - **Meus dados para visita de demonstração:**
 - **Anexo: 02**
 - **Cartão de Visita**
 - **Vendedor da Mito Sr. Daniel Dantas.**
 - **ANEXO 03**
 - **Folder publicitário**
 - **PAGERO SPORT HPE**
2. O veículo foi oferecido ao preço de Nota Fiscal, no valor de R\$ 105.000,00 sendo financiado em 60(sessenta) parcelas de R\$ 2.573,87(dois mil, quinhentos e setenta e três reais e oitenta e sete centavos), com a entrada para 45 dias, conforme anotado, pelo próprio vendedor, na folha interna do panfleto de publicidade.

Foram solicitados vários documentos para conclusão do financiamento, sendo a minha esposa a avalista, conforme consta no verso do papel utilizado para anotar meus dados para visita (anexo 01)

Foi pago o valor de R\$ 1.689,75 em cheque, pelos serviços de despachante e recolhimento de impostos para emplacamento, diretamente ao vendedor Sr. Daniel:

- **Anexo 04**
- **Fotocopia do Cheque**

3. No dia 27/08/2008, compareci no período da tarde à Concessionária Mito, para buscar o Contrato de Leasing, para minha assinatura e de minha esposa, o qual foi devolvido na mesma data.

- **Anexo 05**
- **Cópia Contrato de Arrendamento Mercantil**
- **BANCO: ABN ARMRO REAL**

4. No dia 28/08/2008, às 11:00 da manhã, compareci à Concessionária Mito, acompanhado de meu motorista, o Sr. João e meu filho Francesco, de seis anos de idade, para buscar o veículo.

O mesmo se encontrava aparentemente em ordem, a não ser pela discrepância entre o som anunciado, que já se encontrava instalado, o qual aceitei de livre e espontânea vontade.

Ao receber a Nota Fiscal do veículo, constatei que o emitente tratava-se de outra empresa, com endereço diferente, ou seja, de outra Concessionária da Mitsubishi/Brasil, de nome Nissei, conforme Nota Fiscal de venda e de sua substituição, pelo fato de erro de grafia no meu nome.

Percebe-se, ainda, que o nome do vendedor Daniel consta na Nota Fiscal original de venda, tendo sendo substituído por outro nome, quando da emissão da segunda Nota Fiscal.

- **Anexos 06 e 07**
- **Notas Fiscais de Venda e de Alteração**
- **Nissei Veículos**

5. O veículo saiu da Concessionária sem as placas de identificação, que me foram entregues somente 30 dias depois, quando então retornei à Concessionária, para que o veículo fosse emplacado por um funcionário da mesma.

- **Anexo 08**
- **Placas de Identificação**
- **Veículo sem placa fora da Concessionária - FOTOGRAFIA**

6. Somente após estes 30 dias, foi que recebi o CRV do veículo e os recibos de pagamento de impostos, taxas e serviços de emplacamento, num total de R\$ 1.380,00. O valor foi abatido de um cheque de R\$ 1.689,75 restando o valor de R\$ 309,30, que não me foi devolvido ou dado como crédito a minha pessoa, conforme os recibos de pagamento.

- **Anexo 09**
- **CRV – Certificado de Registro de Veículo**
- **Pajero Sport – Real Leasing**

- **Anexo 10**
- **Recibos de Pagamento de IMPOSTOS E Taxas**
- **Detran-Ce – Real Leasing**

- **Anexo 11**
- **Recibo de Pagamento de IPVA**
- **Sudameris Arrendamento Mercantil**

7. Saliente-se, que nos recibos de pagamento de taxas de emplacamento e de seguro apresentados, constam contribuintes diferentes, causando estranheza à minha pessoa, pelo fato de uma nota se apresentar em nome da Real leasing S/A Arrendamento Mercantil e a outra, em nome da Sudameris Arrendamento Mercantil S/A.

Ao sair da Concessionária, verifiquei que o veículo puxava a direção para os lados, em freadas ou mesmo em movimento em pista nivelada.

Destaca-se que o mesmo foi retirado da Concessionária Mito com o seguro vigente da BB Seguros Auto.

- **Anexo 12**
- **Apólice de Seguro**
- **BB Seguro Auto**

8. Durante uma lavagem de rotina, reclamei ao vendedor Daniel, da Concessionária MITO, sobre os defeitos de alinhamento de direção e balanceamento apresentados e som de estalo.

No entanto, tais defeitos ainda persistiam, mesmo após a Concessionária Mito afirmar verbalmente que o carro fora alinhado e balanceado porém, deixei para resolver este problema em outra oportunidade e com tempo disponível.

9. Só que, após um abastecimento de rotina, em um posto de combustível da cidade de Fortaleza (Posto Star), acidentalmente, o veículo foi abastecido com Diesel razão pela qual, solicitei ao ASSISTANCE DA MITSUBISHI a condução do veículo através de guincho para a Concessionária Mito da Marca Mitsubishi, com vistas a preservar a Garantia do veículo de 90 dias, somados aos dois anos constantes no termo de garantia do utilitário.

- **Anexo 13**
- **Ordem de Serviço – Posto Star**
- **Óleo Diesel no motor.**

10. A Concessionária solicitou um dia útil para lavagem do tanque de combustível porém, tal prazo foi ampliado para troca de uma abraçadeira da direção que se encontrava quebrada.

Tal informação me fora passada através de telefonema da Concessionária Mito que alegou sobre o risco de acidente, pela quebra prematura da referida abraçadeira, pela qual afirmo, que emitia um estalo sonoro, ao se manobrar dentro da garagem.

Tal afirmação dá-se pelo fato de que o referido estalo cessou por completo após a troca da peça. Esclareço, que a Concessionária não emitiu Nota Fiscal e OS ou sequer, anotou esse serviço no livro de bordo, para efeito de garantia. Tal emissão somente se deu após muita insistência e foi feita com data retroativa, em desconsideração à minha contestação verbal.

No entanto, a instabilidade de direção persistiu, mesmo após o veículo ter estado na Concessionária Mito por varias vezes.

Percebe-se, Sr. Procurador, que **a Concessionária MITO sabia destas irregularidades visto que, a peça substituída, integra o sistema de direção do utilitário. Ora, não há como se substituir a referida peça, sem que se tome conhecimento de que o utilitário apresenta instabilidade, pela simples necessidade de se efetuar alinhamento da direção. E pior, pelo exame da foto da primeira unidade do modelo Pajero Sport, fabricada no Brasil, pela MMCB, percebe-se claramente que todas as irregularidades constantes desta denúncia e anexos já se encontravam presentes desde a data de seu lançamento.**

- Anexo 14
- O.S. EMITIDA 6 MESES APÓS TROCA DE PEÇA
- Concessionária Mito da Marca Mitsubishi.
- Anexo possui duas O.S com texto diferentes comprovando a tentativa de não revelar o nome da peça em questão.

- Anexo 15
- Declaração do Sr. João
- Motorista afirma que instabilidade persiste
- Anexo 16
- **FOTOGRAFIA PAJERO SPORT NUMERO DE SERIE 0001**
- Apresenta os mesmos defeitos de segurança aqui apresentados de forma visível.

11 - Após ouvir varias reclamações do meu motorista, resolvi testar o veículo em estrada de piso asfáltico, em velocidades superiores a 110 km/h; teste este, que demonstra a instabilidade do veículo ao se atingir velocidades superiores a 120 km/h. Esta velocidade consta como limite no Manual do Fabricante, neste caso a MMCB. Ao se frear em velocidades altas, o veículo se apresenta estável somente no início do processo de freagem:

12 - Samoel Rezende Junior - Teste De Frenagem

Velocidade Inicial: 125 kmh

Pista Seca - Asfalto Nivelado

125 KMH - ESTABILIDADE 99% - EM LINHA RETA – SEM VIRAR DIREÇÃO

100 KMH - ESTABILIDADE 99% - EM LINHA RETA – SEM VIRAR DIREÇÃO

80 KMH - ESTABILIDADE 75% - EM LINHA RETA – SEM VIRAR DIREÇÃO

40 KMH - ESTABILIDADE 35% - EM LINHA RETA – SEM VIRAR DIREÇÃO

05 KMH - ESTABILIDADE 01% - EM LINHA RETA – SEM VIRAR DIREÇÃO

Ocorre desvio de direção em torno de 1 metro em direção à direita quando a velocidade estava entre 40 km/h e 0km/h

Teste repetido por 2 vezes em diferentes locais na BR 116 entre os KM 01 A 20.

13
MODELO PAJERO SPORT
E
SEUS DEFEITOS

Durante o teste de frenagem, anteriormente citado, percebi que ao olhar pelo retrovisor esquerdo, a **RODA TRASEIRA ESQUERDA ULTRAPASSAVA A LATERAL DO VEICULO (PARA-LAMA)** fato este que estranhei, o que me fez ir, de pronto, a duas empresas de alinhamento de direção e balanceamento da cidade. Ouvi de ambas a recomendação para que não tentasse efetuar nenhum reparo e, que deveria me dirigir imediatamente à Concessionária da Mitsubishi, o que fiz o mais rápido possível. De antemão, solicitei a emissão de “**alinhamento computadorizado**” e de medidas constantes à época, ao Proprietário da Oficina Beira Mar, localizada no Bairro Cidade 2000, nesta cidade e possuidor de grande renome entre os mecânicos, como sendo um grande especialista em chassis e recuperação dos mesmos, que apurou as seguintes medidas, na minha presença e do Sr. João Bosco:

- 1 - Para-Lama Dianteiro direito ate o piso: 87 cm
- 2 - Para- Lama Dianteiro esquerdo ate o piso: 94 cm
- 3 - Para- Lama Traseiro Direito: 97 cm
- 4 - Para- Lama Traseiro Esquerdo: 104 cm

Esclareço que quando o exame foi feito, não havia qualquer avaria nas partes de chassi, carroçaria, rodas e pneus, eixo traseiro e suspensão capazes de produzir tais medidas de desalinhamento no chassi.

- **Anexo 17**
- **Gráfico de Alinhamento**
- **Dia 08/01/2009**

- **Anexo 18**
- **Conjunto de Fotos**
- **Pajero Sport – defeitos de roda pneu**

14 - Após tomar conhecimento deste fato, no dia 08/01/2009 solicitei ao Serviço de Assistência pós- venda da Mitsubish “MIT ASSISTANCE” o recolhimento imediato do Utilitário Pajero Sport, em minha residência. Esclareço que foi dada ciência da existência de tal empeno, uma vez que fiz constar do mesmo no recibo de transporte. A PAJERO SPORT foi então conduzida até a Concessionária Nissei (a emitente as nota fiscal de venda). Por este fato fui acusado pela MMCB de tentativa de fraude o que será tratado mais a frente nesta denuncia.

- **Anexo 19**
- **Recibo de Transporte Pajero Sport**
- **Residência / Concessionária Nissei – Mitsubishi.**

15 - Na Concessionária NISSEI- Mitsubishi, fui atendido pelo Gerente da Mecânica que, após tomar conhecimento do ocorrido, me respondeu que nada interessava a Concessionária ou Montadora sobre as informações obtidas por minha pessoa ou de técnico especialista sobre o empeno do chassi e que eu deveria esperar pelo resultado de

gabaritagem de seu mecânico, através de gabaritagem de chassi. Esta resposta me foi dada de maneira arrogante e vexatória, na presença do Sr. João Bosco e do motorista de taxi que me acompanhavam, e pelos quais me senti humilhado e desrespeitado perante meus direitos de consumidor.

Este fato foi comunicado ao SAC da MMCB através do numero 08007020404 - chamado de numero 40009, onde relatei o tratamento dispensado a minha pessoa, e exigi que no prazo máximo de 24 horas, meu veiculo fosse substituído por outro zero KM ou outro equivalente ao meu, devido aos defeitos existentes e que ate então tinham sido detectados apenas no meu Utilitário Pajero Sport.

Solicitei ao MIT Assistance um carro reserva, equiparado ao meu, alegando se tratar de um veiculo 4x4, com ar condicionado, ao contrário do constante no termo de assistência que disponibiliza apenas um veiculo de passageiro de 1.0 (Palio 1.0, sem ar condicionado).

Foi negada qualquer assistência por parte da MIT ASSISTENCE, sob a alegação de que seria necessário o laudo final da mecânica da Concessionária Nissei, que possivelmente ficaria pronto somente no dia 15/01/2009, sendo assim fiquei sem transporte próprio por 7 dias corridos.

Diante de tais fatos, solicitei que nenhuma alteração ou manutenção fosse feita sem o meu devido consentimento, as quais, fiz constar em minha via da Ordem de Serviço de entrada de Veiculo de n. 0078418. Esclareço que nesta via de ordem de serviço consta anotado à mão pelo consultor técnico Rafael a expressão “não”, que significa a minha não autorização para manutenção, substituição ou reparo técnico no veiculo.

- ANEXO 20
- Ordem de Serviço Nissei Veículos
- Consta ordem de não efetuar manutenção

16 - CRIMES DE FRAUDE DE SEGURO - ESTELIONATO

Acionei, ainda dentro das dependências da Concessionária Nissei – Mitsubishi, a SEGURADORA BB SEGURO AUTO DO BANCO DO BRASIL, e informei sobre o ocorrido e das condições em que se encontrava o veiculo, com o chassi empenado.

E que a mesma estava autorizada a acompanhar a confecção do suposto laudo da oficina mecânica da concessionária Nissei/ Mitsubishi, com o intuito de resguardá-la de possíveis prejuízos no ato do pagamento do meu seguro, por perda total do veiculo. Esclareci em tal comunicação de que não se tratava de sinistro.

O seguro enviou, a meu pedido, um perito em sinistro, que confirmou o defeito, **não apenas no meu veiculo mas em todos que se encontravam na própria vitrine para venda.** Disse que fora informado, pelo gerente da Oficina da Concessionária Nissei, de que tal defeito consistia apenas em um detalhe do veiculo. Porém, nenhuma providência foi tomada pela seguradora.

CABECALHO DO EMAIL E TEXTO

Delivered-To: samoelrj@gmail.com

Received: by 10.103.240.12 with SMTP id s12cs24328mur;

Thu, 15 Jan 2009 02:49:42 -0800 (PST)

Received: by 10.150.53.2 with SMTP id b2mr1310414yba.246.1232016580940;

Thu, 15 Jan 2009 02:49:40 -0800 (PST)
Return-Path: <misael.jose@sulamerica.com.br>
Received: from notesgateway.sulamerica.com.br (notesgateway.sulamerica.com.br [200.255.120.71])
by mx.google.com with ESMTP id 11si450277gkx.10.2009.01.15.02.49.39;
Thu, 15 Jan 2009 02:49:40 -0800 (PST)
Received-SPF: pass (google.com: domain of misael.jose@sulamerica.com.br designates 200.255.120.71 as permitted sender) client-ip=200.255.120.71;
Authentication-Results: mx.google.com; spf=pass (google.com: domain of misael.jose@sulamerica.com.br designates 200.255.120.71 as permitted sender) smtp.mail=misael.jose@sulamerica.com.br
Subject: SINISTRO- 8632155
To: SAMOELRJ@GMAIL.COM
X-Mailer: Lotus Notes Release 6.5.4 CCH6 March 06, 2006
Message-ID: <OFC489CD13.398F773B-ON8325753F.003B54BB-8325753F.003B973F@sulamerica.com.br>
From: Misael Jose <misael.jose@sulamerica.com.br>
Date: Thu, 15 Jan 2009 08:50:53 -0200
X-MIMETrack: Serialize by Router on NotesGateway/Sulamerica(Release 6.5.6FP2 HF10|November 12, 2007) at 15/01/2009 08:50:06
MIME-Version: 1.0
Content-type: text/plain; charset=ISO-8859-1
Content-transfer-encoding: quoted-printable

Sr; Samoel, bom dia
Informamos abaixo, o resultado da vistoria realizada na oficina
NISSEI, conforme analise do perito;

NAO TRATA-SE DE SINISTRO.CONF.A PROPRIA DESCRICAO DO SISTEMA.O
PROPRIETARIO ESTA RECLAMANDO DE UM EMPENO NO CHASSI.POREM FUI
VERIFICAR C/O SR.ROBSON E O SR.RAFANEL DA OFICINA (NISSEI) **E OS DOIS
ME INFORMARAM QUE O VHL FOI ALINHADO E VERIFICADO QUANDO A ESTE EMPENO**
E NAO FOI ENCONTRADO NADA DE ANORMAL . O QUE ELE ALEGA E QUE A RODA
TRAS LD SAI MAIS DA MOLDURA DO P/LAMA TRAS DO QUE A DA RODA TRAS
LE (VIDE FOTO) **POREM O SR.ROBSON ME LEVOU ATE O PATIO DE CARROS NOVOS**
(VIDE FOTO) UMA QUE ESTAVA NO SALAO IGUAL AO DO RECLAMANTE. TEM O
MESMO DEFEITO.QUERO DIZER. A RODA TRAS LD FICA MAIS P/
DENTRO DO QUE A RODA TRAS LE **POR ESTE MOTIVO NAO TEM NEXO COM A SUA**
RECLAMACAO E NEM TEVE SINISTRO CTT NA OFICINA SR.RAFANEL
FONE:085.3288.35.60. -

.
Dúvidas- 08007290450
sem mais
grato
MISAEEL JOSÉ
990-COPPB / GERPP

- Desconto de até 10% na compra de produtos no Shoptime. Este é mais
um benefício do seguro Auto.
Acesse o site e aproveite mais esta vantagem.

O perito enviado pela BB Seguros Autos, demonstrou total desconhecimento do
disposto no Código de Transito Brasileiro e em suas Normativas e Diretivas, quando
apontou a irregularidade, vigente à época, no que tange à disposição de Rodas e Pneu

ANEXO 21

- **E-MAIL BB SEGURO AUTO**
- **Confirmação pela seguradora de irregularidade.**

17 - Vale salientar, que ao indagar aos mecânicos da Concessionária Nissei, sobre quais
testes foram feitos, os mesmos afirmaram que nada fora identificado através de
gabaritagem.

- **Anexo 22**
- **Fechamento da Ordem de Serviço**
- **Alegação que nada fora encontrado**

18 - Tal fato comprova a má-fé da Concessionária, visto que a mesma afirmara perante a Seguradora que o veículo fora submetido a alinhamento de direção. Tal prática levou a engano a Seguradora e caracteriza, de forma bem clara, a prática de Fraude de Seguro (Estelionato).

Além disso, a Concessionária violou a anotação feita na Ordem de Serviço de entrada, que proibia qualquer tipo de manutenção no meu veículo.

19 - Sendo assim, apresento aqui o GABARITO ORIGINAL DO MODELO K99W MITSUBISHI PAJERO SPORT HPE PRODUZIDO PELA MITSUBISHI MOTORS COMPANY, devidamente utilizado na fabricação dos mesmos.

O conjunto de 7 (sete) fotografias retiradas do diagrama técnico da Mitsubishi Pajero Sport k99w, fabricada pela Mitsubishi Motors Company/Japão demonstram o porquê de o Modelo ter sido condenado e reprovado pelos Órgãos Norte Americanos de Segurança no Transito.



Anexo 23

CONJUNTO DE IMAGENS FOTOGRAFICAS

GABARITO ORIGINAL DE FABRICAÇÃO DO MODELOS K_9W

CAR-O-LINER SUECIA

20 - Imediatamente após a retirada do meu veículo da Concessionária Nissei, me dirigi à mesma empresa que efetuara o exame gráfico computadorizado anterior.

Novamente, foi emitido um gráfico computadorizado, pelo mesmo equipamento usado anteriormente, que acusou modificações, pela tentativa de alinhamento e balanceamento efetuadas no veículo (sem minha autorização), e que acabaram por resultar no agravamento da estabilidade do veículo, em velocidades superiores a 100 km/h e em freadas à velocidade superior a 40km/h. Como é do conhecimento geral a velocidade diária praticada na cidade é de 40kmh a 80kmh. Imagine-se o risco que eu e minha família corremos.

- **Anexo 24**
- **Gráfico Computadorizado**
- **AGRAVAMENTO DO DEFEITO.**

TROCA DE EMAILS E O.S. ENCERRADAS ARBITRARIAMENTE:

20 - Após ter os chamados de números 40078, 40910, entre outros, encerrados pelo SAC da MMCB, resolvi questionar sobre a razão disto. No entanto, a atendente desligou prontamente o telefone diante das minhas indagações.

Notifiquei o SAC da MMCB, via email, acerca das irregularidades encontradas no veículo e efetuei vários questionamentos acerca da quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentam, com base no disposto no art. 8 do CDC.

Em sua resposta, a MMCB me ameaçou pela prática dos crimes de fraude e calúnia; se recusou a prestar quaisquer informações técnicas, alegando estar respaldada sob o sigilo bancário/ financeiro e industrial, combinado ao princípio de que “ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude da Lei.”

Quanto as irregularidades apontadas, desconsiderou -as, afirmando que nada de irregular fora encontrado, e que o veículo me fora devolvido em perfeitas condições.

Curiosamente, quanto à reclamação de que a roda traseira excederia a lateral da carroceria do veículo, a MMCB não desmentiu a informação, ao contrário, assumiu o defeito apontado, sob a alegação:

"Trata-se, apenas e tão somente, de uma característica deste modelo de veículo."

Por fim, ressaltou que os veículos da marca Mitsubishi passam por um rigoroso controle de qualidade antes de serem colocados no mercado, bem como atendem a todas as normas vigentes impostas pelos órgãos competentes para homologação do veículo.

- **Anexo 25**
- **Gravação de AUDIO e VIDEO**
- **Ligação telefônica ao SAC da MMCB COM CIENCIA DADA DE GRAVAÇÃO PARA EFEITO DE PROVA JUDICIAL.**

21 - Saliento que durante a revisão obrigatória dos 10.000 km esta me foi ofertada pelo valor de R\$ 280,00, no entanto, quando da emissão da nota, teve seu valor alterado para R\$ 980,00.

No entanto, o que se questiona aqui não é a devolução do valor a mais cobrado. O que se questiona é que nada foi feito além da troca dos filtros (Óleo, AR e combustível e troca do óleo do motor) e a lubrificação de alguns pinos. A ausência de uma revisão, conforme determinado pelo manual de garantia, implicou na perda da mesma, que ficou comprometida, definitivamente.

- **Anexo 26**
- **Ordens de serviço de entrada e de saída**
- **Nota fiscal de revisão dos 10.000 km**

ENGENHEIROS MECANICOS – RESULTADO DE ENSAIO METROLOGICO

22 - Ante tais fatos, resolvi, finalmente, me resguardar e, contratei dois engenheiros, devidamente habilitados, à época, e especialistas em segurança veicular. Foi efetuada uma perícia comparativa ante os dados publicados pela MMCB, constantes de seu Manual e os artigos de publicidade do veículo, desde 2006 até o dia desta denúncia.

Os resultados constantes da tabela em campo, de cor vermelha, demonstram que as medidas do carro estão em desacordo, quando se compara a medida de uma extremidade a outra, ou seja, o lado direito do passageiro é maior em 5cm de comprimento em relação ao lado esquerdo do motorista. Portanto, as medidas do veículo estão fora de esquadro ou do alinhamento estrutural.

Os procedimentos de medição foram realizados durante o período de mais de 30 dias corridos, nas dependências da empresa, em piso nivelado, utilizando-se de ferramentas aferidas pelo Inmetro.

- **ANEXO 27**
- **RESULTADO DE ENSAIO METROLOGICO**
- **MODELO ENSAIADO: PAJERO SPORT HPE K99W**

23

MODELO PAJERO SPORT

RODAS E PNEUS

CONTRAVENÇÃO AO CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO

			Nº Posit - Retencao	DIF/ENTRE PNEUS
POSIÇÃO PNEU TRAZEIRO ESQUERDO	PONTO MAIS SALIENTE DO PARALAMA NA HORIZONTAL		5,7	5,5
POSIÇÃO PNEU TRAZEIRO DIREITO	PONTO MAIS SALIENTE DO PARALAMA NA HORIZONTAL		-11,2	
POSIÇÃO PNEU DIANTEIRO ESQUERDO	PONTO MAIS SALIENTE DO PARALAMA NA HORIZONTAL		-6,3	
POSIÇÃO PNEU DIANTEIRO DIREITO	PONTO MAIS SALIENTE DO PARALAMA NA HORIZONTAL		-16,6	10,3

RESOLUÇÃO Nº 292, DE 29 DE AGOSTO DE 2008

Dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts. 98 e 106 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

Art. 8º Ficam proibidas:

I - A utilização de rodas/pneus que ultrapassem os limites externos dos pára-lamas do veículo;

II - O aumento ou diminuição do diâmetro externo do conjunto pneu/roda;

III – A substituição do chassi ou monobloco de veículo por outro chassi ou monobloco, nos casos de modificação, furto/roubo ou sinistro de veículos, com exceção de sinistros em motocicletas e assemblados

IV – A alteração das características originais das molas do veículo, inclusão, exclusão ou modificação de dispositivos da suspensão.

Estão, não somente o meu veículo, mas todos os manufaturados pela MMCB Automotores do Brasil Ltda, desde a sua primeira unidade ate o presente momento, estão em total descumprimento à Resolução acima exposta e aos artigos transcritos do Código de Transito Brasileiro. Saliente-se, que tal fato, foi reconhecido pela própria Montadora, Concessionária e pela Seguradora BB Seguros Auto, em correspondência e email enviados à minha pessoa.

Deve-se, ainda, verificar a nova versão 2009/2010, lançada recentemente, apresenta as mesmas irregularidades.

MODELO PAJERO SPORT

EIXOS

CONTRAVENÇÃO AO CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO

MEDIDAS RETIRADAS DAS SEGUINTE PEGAS	PESO DA PAJERO SPORT	PESO APURADO	LIMITE DE 35.943 KG
PESO DA RODA TRAZEIRA DIREITA	1.917 KILOGRAMA	456,00 KG	23,25 KG
PESO DA RODA TRAZEIRA ESQUERDA	POR PNEUS 479,25 KILOGRAMAS	405,00 KG	74,25 KG
PESO RODA DIANTEIRA DIREITA	LIMITE RODA 7,5% = 35.94375	479,0,00 KG	0,250 KG
PESO RODA DIANTEIRA DIREITA	EIXO	577,00 KG	97,75 KG
PESO ALTERNADO NO VEICULO SEM PONTO FIXO	POR EIXO DIANT/TRAS 958,50 KILOGRAMAS	1917,00 KG	195,5
	LIMITE POR EIXO - 71.89 KILOGRAMAS	479,25	
PESO DO EIXO DIANTEIRO	PESO SEM PONTO FIXO	1056,00 KG	165,86 KG
PESO DO EIXO TRAZEIRO	458,40 KG	861,00 KG	97,00 KG
PESO ALTERNADO NO VEICULO SEM PONTO FIXO		1917,00 KG	262,9
		958,5	

Foi ainda constatado, durante ensaio de pesos, que a Pajero Sport ultrapassa o valor de 7.5% distribuído por eixo, o que é proibido conforme demonstrado abaixo. T tamanha diferença é resultado de má afixação do eixo, ou seja, trata-se de outro defeito de extrema gravidade.

**Inspeção de segurança veicular –
Veículos leves e pesados
Parte 8: Eixos e suspensão
MAR 1998 NBR 14040-8**

Palavras-chave: Segurança veicular. Eixos. Suspensão
Origem: Projeto 16:012.07-008:1997
CB-16 – Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego

CE-16:012.07 – Comissão de Estudo de Vistoria e Inspeção de Segurança Veicular
NBR 14040-8 – Safety vehicular inspection – Light and heavy vehicles –
Part 8: Axis and suspension
Descriptors: Vehicular safety. Axis. Suspension
Válida a partir de 30.04.1998
Esta Norma incorpora a Errata nº 1 de SET 1999

Tabela 1 – Grupo 7 – Eixos e suspensão

3.2.9 Elementos de fixação (grampos, parafusos, rebites)

Com o veículo posicionado no fosso ou no elevador, acionar o equipamento para verificação de folgas e verificar o estado geral e fixação.

Os resultados da inspeção devem ser registrados no relatório final, sendo os eventuais defeitos encontrados classificados em leves (DL), graves (DG) ou muito graves (DMG), de acordo com a tabela 1.

Tabela 1 - Grupo 7 - Eixos e suspensão

Item	DL	DG	DMG
7.1 Funcionamento da suspensão			
7.2 Eixos			
• Conservação/fixação deficiente		x	
• Folgas excessivas		x	
• Soldagens não recomendadas		x	

A este respeito estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, deliberações e normativas do Contran, Denatran citados abaixo

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

DELIBERAÇÃO Nº 09, DE 05 DE AGOSTO DE 1999

O PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso IX, do art. 6º do Regimento interno do CONTRAN e de acordo com a necessidade de implantação de novos procedimentos para a tolerância máxima de peso bruto de veículos, resolve:

"Ad referendum", do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, permitir a tolerância máxima de 7,5% (sete vírgula cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfícies das vias públicas.

MODELO PAJERO SPORT

CARROÇARIA OU CARROCERIA

CONTRAVENÇÃO AO CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO

TABELA CONSTANTE EM ANEXO
LADO ESQUERDO MAIOR EM 5CM QUANDO COMPARADO AO LADO
DIREITO DO MESMO VEICULO.

CHASSI

ITEM	DISTANCIA ENTRE OS PONTOS	MEDIDAS EM MM	DIFERENÇA EM MM
			DIF/ENTRE PARALAMA
Altura PARALAMA TRAZEIRO ESQUERDO	EM RELAYAO AO CHAO NA HORIZONTAL	93,8	
Altura PARALAMA TRAZEIRO DIREITO	EM RELAYAO AO CHAO NA HORIZONTAL	91,3	2,5
Altura PARALAMA DIANTEIRO ESQUERDO	EM RELAYAO AO CHAO NA HORIZONTAL	90,8	
Altura PARALAMA DIANTEIRO DIREITO	EM RELAYAO AO CHAO NA HORIZONTAL	87,8	3,0
			DIF/ENTRE PTA
ALTURA DA PTA TRAZEIRA ESQUERDA	CHASSI AO PISO	57,5	
ALTURA DA PTA TRAZEIRA DIREITA	CHASSI AO PISO	55,4	2,1
ALTURA DA PTA DIANTEIRA ESQUERDA	CHASSI AO PISO	43,8	
ALTURA DA PTA DIANTEIRA DIREITA	CHASSI AO PISO	42,8	1,0
	PESO DA PAJERO SPORT 1.917 KILOGRAMA		LIMITE DE 38.943 KG
PESO DA RODA TRAZEIRA DIREITA		479.25 KG - 456.00 KG	23.25 KG (- 12.88)
PESO DA RODA TRAZEIRA ESQUERDA	POR PNEUS 479.25 KILOGRAMAS	479.25 KG - 405.00 KG	74.25 KG (38.31 KG)
PESO RODA DIANTEIRA DIREITA	LIMITE RODA 7.5% = 35.94375	479.25 KG - 479.00 KG	0.25 KG (- 35.89)
PESO RODA DIANTEIRA ESQUERDA		479.25 KG - 572.00 KG	97.75(133L69)KG
PESO DO EIXO DIANTEIRO	POR EIXO	1056.00	165.85 KG (169.85 KG)
PESO DO EIXO TRAZEIRO	POR EIXO DIANT/TRAS 950, 50 KILOGRAMAS	981.00	97.00KG (25.15 KG)
PESO ALTERNADO NO VEICULO SEM PONTO FIXO	LIMITE POR EIXO = 71.89 KILOGRAMAS	1056.00 KG 988.50 KG	195.50 KG
CIRCUNFERENCIA EXTERNA DO PNEU		1917.00 KG -	

Foi realizado um pedido de acordo amigável, pelos danos morais e custos efetivados, quando solicitei o valor de R\$ 3.500.000,00 de Reais, com a condição da devolução do veiculo, por danos morais e termo de sigilo, referente ao valor da indenização paga.

Recebi a contra proposta final da MMCB, via telefonema, no sentido de somente seria me oferecida a recompra do veiculo e, como o veiculo é financiado através de leasing, seria efetuado o pagamento diretamente à minha pessoa.

Ocorre que, como o veiculo é arrendado, quem ficaria com esse valor seria o Próprio Banco Arrendatário.

Esclareço, que o veiculo não se encontra em dia com as suas prestações em razão dos defeitos de fabricação encontrados. Saliento, que jamais me recusei a pagar o veiculo.

Note-se que BANCO ABN ANRO REAL entrou com ação de Reintegração de Posse, no entanto, aparentemente, não comprovou a propriedade do veiculo ou deixou de fazê-lo voluntariamente, logo após a ciência dada dos defeitos e comportamento da MMC Automotores do Brasil Ltda.

Senhor Procurador, tenho ciência de que a denúncia, ora feita, é de extrema gravidade. A vida e a segurança de milhares de consumidores neste país, está em risco! **ESTE MODELO NÃO DEVERIA ESTAR CIRCULANDO PELAS VIAS DESTE PAIS, POIS ESTÁ EM DESCONFORMIDADE COM AS NORMATIVAS DO CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO, DENATRAN E CONTRAN!** Urge a tomada de uma atitude frente ao descaso À LEI!

Além disto, resta comprovado, que a MMCB conseguiu descumprir, em quase sua totalidade, o disposto no Código de Defesa do Consumidor, praticou crime contra a ordem econômica no país.

Não é a toa que a MITSUBISHI MOTORS COMPANY teve condenados seus executivos a penas que variam de UM ANO A TRES anos de reclusão, pela omissão em divulgar os mesmos defeitos aqui apontados, o que resultou na morte de duas pessoas no Japão.

Recentemente, no Japão, através de uma nota veiculada, a própria Mitsubishi Motors Company pedia desculpas pelos mais de 30 anos em que corrompeu o Ministério de Transporte Japonês, para que se ocultasse defeitos de seus veículos e adulterar os relatórios de Recall, chegando ao ponto de omitir mais de 60 defeitos graves que necessitariam de Recall.

Por todo o exposto, solicito a V.Exa., em prol da defesa da ordem econômica do país e dos direitos difusos e coletivos, que seja, em juízo, determinado, que os produtos:

Produto: *MITSUBISHI PAJERO SPORT*
ANO DE FABRICA: *1996 ATE O PRESENTE MOMENTO*
Motorização: *Todas as possíveis e comercializadas*
Combustíveis: *Todos os possíveis e comercializados*
Versão” *Todas as possíveis e comercializadas*
Numero de Serie: *Todas as unidades em território brasileiro*
Fabricante Mitsubishi Motors Company
Pais de Origem: Japão e outros

Produto: *PAJERO SPORT*
ANO DE FABRICA: *2006 ATE O PRESENTE MOMENTO*
Motorização: *Todas as possíveis e comercializadas*
Combustíveis: *Todos os possíveis e comercializados*
Versão” *Todas as possíveis e comercializadas*
Numero de Serie: *Todas as unidades em território brasileiro*
Fabricante *MMC (B) Automotores do Brasil Ltda.*
Pais de Origem: *Brasil*

sejam submetidos, imediatamente, aos seguintes procedimentos:

1. Recolhimento do produto da posse dos usuários do mercado ou dos pontos de venda e retorno à fábrica ou a outro local adequado;
2. Remoção da Marca do produto na fábrica ou em outro local central, após a remoção do estoque ou recolhimento da posse dos usuários, do mercado ou dos pontos de venda;
3. Remoção da Marca do produto no local de uso, desde que em acordo com as autoridades de regulamentação envolvidas;
4. **SUCATEAMENTO DO PRODUTO, QUANDO AS AÇÕES DE MANUTENÇÃO, SUBSTITUIÇÃO, NÃO SÃO POSSÍVEIS;**
5. Advertência pública ou qualquer outra ação consistente com a legislação nacional, quando existe uma condição perigosa e as ações anteriores não são possíveis.

POR APRESENTAREM AS SEGUINTE IRREGULARIDADES, QUE SÃO INSOLÚVEIS, POR NÃO SEREM PASSIVEIS DE RECALL OU DE REAPROVEITAMENTO,

- 1 – O Pneu traseiro esquerdo excede o ponto mais externo do pára-choque
- 2 – O Chassi possui empeno de fabrica de aproximadamente 3mm em toda a sua estrutura
- 3 – O eixo traseiro está mal afixado
- 4 – A carroçaria possui um lado maior em referencia ao seu oposto (Lado direito (passageiro) e aproximadamente 5cm maior que o esquerdo (motorista).
- 5- Os modelos apresentam excesso de peso por ultrapassarem o valor de 7,5% distribuído por eixo

E POR INFRINGIREM VARIOS ARTIGOS DO CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO, NORMATIVAS E DELIBERAÇÕES DO DENATRAN/CONTRAN

Faz-se, ainda, necessária uma investigação junto aos órgãos de transito, nacional e estaduais, que porventura, tenham se omitido ou que estejam em conluio com as referidas empresas, pelo ato da concessão de autorização de uso da referida marca e de sua fabricação;

Além disso, deve ser apurada a prática de fraude contra seguro(estelionato), cometida pelos representantes legais da Concessionária Nissei e MMCB Motors, conforme ora denunciado.

Saliento que o veículo se encontra à disposição das autoridades que estão tomando ciência desta denuncia para realizarem testes, que porventura, entendam necessários a comprovação oficial das irregularidades aqui apontadas, que contrariam diversos dispositivos do Código de Transito Brasileiro e demais Normativas e Deliberações do DENATRAN e CONTRAN, conforme já demonstrado, dos quais destaco, as seguintes RESOLUÇÃO DO CONTRAN:

RESOLUÇÃO Nº 291, DE 29 DE AGOSTO DE 2008

Dispõe sobre a concessão de código de marca/modelo/versão para veículos e dá outras providências.

O direito à vida é o mais fundamental de todos os direitos, já que se constitui em pré-requisito à existência e exercício de todos os demais direitos. A Constituição Federal proclama, portanto, o direito à vida, cabendo ao Estado assegurar o direito de continuar vivo”.