

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 711, DE 2019

Susta a aplicação do art. 6º da Portaria nº 554, de 29 de outubro de 2015, do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro.

Autor: Deputado CELSO MALDANER

Relator: Deputado AUGUSTO COUTINHO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 711/19, de autoria do nobre Deputado Celso Maldaner, susta a aplicação do art. 6º da Portaria nº 554, de 29/10/15, do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro. Referido dispositivo determina a proibição do serviço de reforma de pneus destinados ao uso em vias públicas para ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos, para fins de atendimento ao estabelecido na Resolução Contran nº 158, de 22/04/04.

Na justificção do projeto, o ilustre Autor argumenta que o tema é polêmico e não há consenso sobre o fato de o pneu reformado oferecer ou não condições de segurança para a circulação de motocicletas, triciclos e veículos similares. Em suas palavras, a própria Resolução Contran nº 158/04 foi expedida sem a realização de nenhum estudo técnico que comprovasse a insegurança alegada nos pneus reformados, parecendo-lhe que a referida norma atenderia mais ao interesse de grupos industriais e comerciais específicos do que ao interesse público e à segurança dos condutores e passageiros desses veículos automotores.



□

Ressalta, ainda, que várias foram as suspensões de vigência da Resolução Contran nº 158/04, tanto por meio de outras normas do próprio Contran, as quais alegavam a “necessidade de conclusão dos estudos técnicos”, quanto por meio de decisões judiciais. Assim, em sua opinião, o art. 6º da Portaria Inmetro nº 554/2015 extrapola os limites do poder regulamentar atribuído ao Inmetro, razão pela qual se justificaria a sustação desse mandamento, em decorrência da competência atribuída ao Congresso Nacional no inciso V do art. 49 da Constituição Federal.

Informa o Parlamentar que, desde a publicação da Resolução Contran nº 158/04, diversos ensaios foram realizados com o objetivo de comprovar a qualidade e a segurança dos pneus reformados, ensaios estes realizados em laboratórios acreditados pelo Inmetro, alguns voluntários e outros a pedido do próprio instituto, todos com resultados conformes. O Autor considera, assim, que a proibição do serviço de reforma de pneus para aqueles veículos é inaceitável, dado que os testes comprovaram sua eficácia.

O Projeto de Decreto Legislativo nº 711/19 foi distribuído em 02/12/19, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, inclusive para exame de mérito. Encaminhada a matéria ao nosso Colegiado em 03/12/19, recebemos, em 17/12/19, a honrosa missão de relatá-la.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A proposição que devemos apreciar revela, a um só tempo, a complexidade e a importância das iniciativas submetidas a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços. Como descrito no Relatório deste Parecer, o projeto sob nossa análise busca sustar a

□
aplicação do art. 6º da Portaria Inmetro nº 554, de 29/10/15. Referido dispositivo determina a proibição do serviço de reforma de pneus destinados ao uso em vias públicas para ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos, para fins de atendimento ao estabelecido na Resolução Contran nº 158, de 22/04/04.

Trata-se de matéria das mais relevantes. Com efeito, as motocicletas e assemelhados tornaram-se onipresentes em todas as ruas e estradas do Brasil nos últimos anos. Entre 2009 e 2018, registrou-se um crescimento de 82% da frota de motocicletas e ciclomotores no País, contra um aumento de 69% da frota geral. Lamentavelmente, porém, os números da produção têm sido acompanhados pelos números da tragédia. Informações divulgadas pela Seguradora Líder, no âmbito de dados aferidos a partir do DPVAT, dão conta de que pelo menos 2,5 milhões de brasileiros se tornaram permanentemente inválidos para o trabalho e outros 200 mil morreram em consequência de acidentes de motocicletas ao longo desse decênio. Se incluídos os acidentados com sequelas menos graves, o total de casos chega a quase 3,3 milhões.

Desta forma, toda proposição que diga respeito à segurança de condutores de motocicletas e assemelhados merece nossa máxima atenção. É o caso, precisamente, do projeto em tela, que intenta permitir a reforma de pneus usados em ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos. Afinal, os pneus são item básico de segurança nesses veículos. A dirigibilidade na motocicleta depende sobremaneira dos sistemas de suspensão e direção, de tal forma que um colapsamento dos pneus pode ocasionar um acidente bastante grave. Por este motivo, a reforma de pneus – que consiste em raspar a carcaça de uma peça usada e a ela adicionar nova banda de rodagem de borracha – deve ser cuidadosamente considerada.

O uso de pneus reformados em motocicletas em vias públicas é considerado ilegal desde a edição da Resolução Contran nº 158, de 22/04/04, que proibiu, mediante seu art. 1º, “*em ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos o uso de pneus reformados, quer seja pelo processo de recapagem, recauchutagem ou remoldagem, bem como rodas que apresentem quebras, trincas e deformações*”, sujeitando o infrator a multa, com retenção do veículo para regularização, nos termos do art. 230, X, da Lei nº 9.503, de

23/09/97 – Código de Trânsito Brasileiro. Não obstante esta vedação, os serviços de reforma de pneus daqueles veículos continuaram sendo permitidos até a vigência da Portaria Inmetro nº 554, de 29/10/15, que os proibiu em seu art. 6º.

Desde então, vêm-se sucedendo debates, tanto na imprensa como nos órgãos técnicos, sobre a conveniência de se manter aquela proibição. De um lado, os opositores às normas vigentes argumentam que, a despeito das regras, cerca de 2 milhões de pneus de motocicletas e assemelhados são reformados anualmente no País. Assim, a liberação desses serviços permitiria trazê-los para a luz do dia e garantir elementos técnicos e de segurança com vistas a eventual aprovação pelo Contran dos pneus reformados. Aponta-se, ainda, a diminuição dos custos de manutenção de motocicletas e assemelhados e de custos ambientais decorrente do emprego desses pneus.

Há de se considerar, no entanto, que a proibição do uso de pneus reformados em ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos decorre de considerações objetivas sobre as características do processo de fabricação dos pneus destinados ao emprego nesses veículos. A imensa maioria das análises indica que um pneu reformado pode parecer seguro em um primeiro momento, mas que tal reforma não é capaz de reproduzir a curvatura e dimensões originais projetadas nos componentes externos do pneu (banda de rodagem, ombros e flancos). Isso pode resultar em menos estabilidade nas curvas, necessidade de maior distância de frenagem e formação de rugas e bolhas na borracha.

A dirigibilidade e a segurança dependem da geometria da suspensão da motocicleta. Alguns ângulos são fundamentais para isto, entre eles o *camber*, que é o ângulo criado quando a motocicleta se inclina durante uma curva, sendo que o traseiro é diferente do dianteiro. A dinâmica da realização de uma curva sem escorregamento do motociclista depende da curvatura do pneu, que pode ser alterada pelas tensões e deformações da área de contato do pneu com o solo, em caso de reforma, favorecendo o possível descolamento da estrutura reconstruída. A má condição das ruas e estradas também acelera a fadiga dos materiais, mediante sucessivos impactos que podem causar uma avaria acidental. Este problema não acomete os pneus de

automóveis, caminhões e ônibus, dado que estes têm sua estrutura reforçada, em função da carga que suportam.

Nota Técnica do Inmetro editada em 2017, por exemplo, registra que eles não são projetados ou fabricados para a extensão de sua vida útil:

“Enquanto pneus de veículos leves e pesados são fabricados a partir do reforço da carcaça, as reduzidas espessuras dos materiais dos pneus de motocicletas dificultam a raspagem, podendo comprometer sua estrutura. Além disso, os pneus de motocicletas são projetados e fabricados para trabalharem em conjunto, uma vez que sofrem tensões decorrentes da cambagem do veículo. A delgada recomposição da banda de rodagem sem carcaças estruturalmente comprometidas pode representar risco extremo aos motociclistas.”

Assim, de acordo com o mesmo documento:

“A reforma dos pneus de motocicleta é desaconselhada pelo fato de que nenhum processo de reforma, segunda a tecnologia atual, seria capaz de garantir o equilíbrio e uniformidade exigidos, tanto no sentido transversal (lateral, ou raio de curvatura da área de apoio no solo) quanto no longitudinal (raio de rodagem do pneu).”

Cumprе mencionar, por oportuno, que já em 2009 o Inmetro havia sido instado a se posicionar quanto à reforma de pneus de motocicletas. Na ocasião, consultas a equipes técnicas de vários membros da Organização Mundial do Comércio não identificaram normas, regulamentos técnicos ou esquemas de avaliação da conformidade para reforma de pneus de motocicletas naqueles países. Utilizando-se as mesmas fontes, verificou-se que o panorama regulatório permanecia inalterado em 2017.

Interessante também mencionar que em 2012 o Inmetro promoveu um painel setorial para a discussão de pneus reformados de motocicletas. Os debates que então se travaram não permitiram concluir que pneus reformados para motocicletas seriam seguros para uso nas vias públicas brasileiras. O diagnóstico de que a liberação do serviço de reforma de pneus de motocicletas, bem como o uso de tais produtos, pode representar riscos



