



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.214-C, DE 2012 **(Do Sr. Vieira da Cunha)**

Obriga o fornecimento de rodas e pneus sobressalentes em idênticas dimensões das demais rodas e pneus que equipam os veículos novos, nacionais e importados, comercializados no País; tendo parecer: da Comissão de Defesa do Consumidor, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. REGUFFE); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. LEONARDO QUINTÃO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e da Emenda da Comissão de Defesa do Consumidor (relator: DEP. MARCOS ROGÉRIO e relator substituto: DEP. BETO ALBUQUERQUE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DO CONSUMIDOR;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário - Art. 24 II, "g"

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Defesa do Consumidor:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

III – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer dos relatores
- Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei trata da obrigação do fornecedor de dotar veículos novos de rodas e pneus sobressalentes em idênticas dimensões das demais rodas e pneus que equipam o veículo, estabelecendo multa pelo descumprimento.

Art. 2º. As rodas e pneus sobressalentes fornecidos em veículos novos, nacionais e importados, comercializado no País, deverão ter idênticas dimensões às das demais rodas e pneus que equiparem o veículo.

Art. 3º. O descumprimento ao disposto nesta Lei acarretará multa no valor de 10% (dez por cento) do valor do veículo, a ser pago ao consumidor pelo fornecedor no prazo máximo de 30 dias a contar da data em que este for notificado da irregularidade.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, equiparam-se os conceitos de fornecedor e consumidor expressos na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor.

§ 2º Além da multa descrita no caput deste Artigo, o consumidor poderá exigir a substituição do equipamento desconforme por um de idênticas dimensões às das demais rodas e pneus do veículo, responsabilizando-se o fornecedor pelo seu perfeito acondicionamento no local original.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

É sabido que, desde o advento do Código de Defesa do Consumidor, lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, o Estado brasileiro passou a promover, com decisão e eficiência, a proteção dos consumidores frente ao poder econômico das grandes Corporações.

De fato, esse Código veicula a Política Nacional das Relações de Consumo que, dentre outros, tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde, segurança e a proteção de seus interesses econômicos, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo.

Esse normativo define, ainda, os princípios que deverão embasar as relações de consumo, dos quais se destaca a harmonização dos interesses do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores.

Ora, ao que parece, essa diretriz não vem sendo seguida pela indústria automobilística que equipa os veículos comercializados no País com rodas e pneus sobressalentes com dimensões diferentes daquelas das rodas e pneus montados nos veículos para circulação.

Esse procedimento, além de suscitar dúvidas relativas à segurança do veículo que, em caso de emergência, tráfegará com três pneus iguais e um diferente, certamente causará prejuízos ao consumidor que necessitar substituir uma roda ou pneu avariado pelo estepe.

Ora, havendo avaria de uma roda ou de pneu que já está em uso, o que é bem frequente – a considerar o estado de conservação de nossas vias urbanas e estradas de rodagem -, é natural que o consumidor, ao invés de adquirir outro bem novo, prefira fazer a troca pela roda ou pneu sobressalente que já possui, sem custo adicional.

Ademais, ao final da vida útil dos pneus em circulação, é mais vantajosa, àqueles consumidores que ainda dispuserem de um estepe sem uso, a aquisição de apenas três pneus novos, completando o novo jogo com o sobressalente, numa evidente economia de recursos.

Nesse sentido, parece que o fornecimento de rodas e pneus diferentes dos que estão em circulação nos veículos beneficia unicamente os fabricantes de veículos que, com isso, garantem maior lucro.

Entende-se, portanto, que o fornecimento de estepe diferente das demais rodas e pneus que equipam o veículo configura prática comercial condenável, contrária aos princípios e diretrizes constantes do Código de Defesa do Consumidor, motivos de fato e de direito que me levam a solicitar o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, 14 de fevereiro de 2012.

VIEIRA DA CUNHA
Deputado Federal - PDT/RS

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

**TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR**

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

.....
.....

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

I - RELATÓRIO

Em reunião ordinária deliberativa realizada hoje, em decorrência da ausência momentânea do Relator, Dep. Carlinhos Almeida, tive a honra de ser designado Relator Substituto da presente proposição e acatei na íntegra o seguinte parecer do Nobre Parlamentar.

O Projeto de Lei nº 3.214, de 2012, de autoria do eminente Deputado Vieira da Cunha, pretende obrigar montadoras e importadoras de veículos a fornecerem rodas e pneus sobressalentes em idênticas dimensões das demais rodas e pneus que equipam os veículos novos, nacionais e importados, comercializados no País.

Ademais, a proposição prevê multa no valor de 10% (dez por cento) do valor do veículo, a ser pago ao consumidor pelo fornecedor, no prazo máximo de 30 dias a contar da data em que este for notificado da irregularidade.

A proposição prevê, ainda, que, além da multa acima descrita, o consumidor poderá exigir a substituição do equipamento em desconformidade por um de idênticas dimensões às das demais rodas e pneus do veículo, responsabilizando-se o fornecedor pelo seu perfeito acondicionamento no local originalmente destinado ao estepe.

Finalmente, trata o Autor de equiparar os conceitos utilizados na proposição aos correspondentes da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Inicialmente, esclareço que compete a esta Comissão de Defesa do Consumidor, nos termos do artigo 32, inciso V, alíneas “a” a “c”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, apreciar o projeto de lei nº 3.214/2012 acerca de seu mérito. Ademais, decorrido o prazo regimental para emendar a proposição (5 sessões ordinárias a partir de 17/05/2012), não foram apresentadas emendas.

Em análise preliminar, entendo que a intenção do Autor é proteger o consumidor contra uma prática comercial desfavorável que, aos poucos, vem se tornando praxe e que se caracteriza quando as montadoras de veículos fornecem rodas e pneus sobressalentes com dimensões diferentes do conjunto instalado para rodagem no veículo.

De fato, como salienta o Autor, quando o consumidor precisar substituir uma das rodas ou pneus de seu carro, seja por dano ou por fim de sua vida útil, ficará obrigado a adquirir outro novo - vez que o sobressalente tem outras dimensões -, quando o mais vantajoso, e costumeiro, seria utilizar o estepe.

Além disso, ressalto que desde os primórdios, insistem os fabricantes de pneus que é medida de segurança a utilização de pneus do mesmo tipo, com o mesmo “desenho”, o que, é de se concordar, proporciona maior estabilidade ao veículo.

Então, à luz dos citados argumentos, parece insustentável admitir-se a comercialização de veículos com rodas e pneus sobressalentes com dimensões diferentes do conjunto instalado para rodagem.

Ademais, impende destacar que a defesa do consumidor é dever do Estado, obrigado que está pelo disposto nos artigos 5º, inciso XXXII, e 170, inciso V, da Constituição Federal e pelas normas da Lei nº 8.078/1990 – Código de Defesa do Consumidor -, a qual veicula expressamente a Política Nacional das Relações de Consumo, que tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo.

Ressalvo, apenas, o fato de que no segmento de carros importados cresce a incorporação de novas técnicas que dispensam a necessidade de estepe: é o que ocorre quando os veículos vêm equipados com pneus dotados de tecnologia *run flat* e similares. Nesse caso, os pneus são construídos de forma a conservarem a condição de rodagem mesmo após furos ou perda de pressão, o que dispensaria o fornecimento de estepe.

Portanto, considerando a argumentação apresentada, manifesto-me pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.214, de 2012, com a apresentação de uma emenda ao texto original.

Sala da Comissão, 05 de setembro de 2012.

Deputado REGUFFE
Relator Substituto

EMENDA Nº 1 AO PL 3.214, DE 2012.

Acrescente-se ao Artigo 2º do Projeto de Lei nº 3.214, de 2012, o seguinte parágrafo único:

Art. 2º.

Parágrafo único. Não se incluem no objeto desta Lei os veículos que, por incorporarem novas tecnologias, dispensem o fornecimento de pneus e rodas sobressalentes.

Sala da Comissão, 05 de novembro de 2012.

Deputado REGUFFE
Relator Substituto

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com emenda, o Projeto de Lei nº 3.214/2012, nos termos do Parecer do Relator Substituto, Deputado Reguffe.

Estiveram presentes os Senhores Deputados José Chaves - Presidente; Carlos Sampaio, Chico Lopes, Iracema Portella, José Carlos Araújo, Lauriete, Reguffe, Ricardo Izar, Roberto Teixeira, Severino Ninho, Weliton Prado, Augusto Coutinho, César Halum e Chico D'Angelo.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2012.

Deputado JOSÉ CHAVES
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe obriga que rodas e pneus sobressalentes de veículos novos nacionais e importados comercializados no País sejam fornecidos em idênticas dimensões das demais rodas e pneus que equipam esses veículos.

Estabelece que o descumprimento dessa obrigação acarretará multa no valor de dez por cento do valor do veículo, a ser paga pelo vendedor ao comprador, no prazo máximo de trinta dias a contar da data em que houver notificação da irregularidade. Além da multa, o consumidor poderá exigir a substituição do equipamento desconforme por um de idênticas dimensões às demais

rodas e pneus do veículo, responsabilizando-se o fornecedor pelo seu perfeito acondicionamento no local original.

O autor da proposição justifica sua iniciativa pelos aspectos da segurança dos veículos e também para evitar despesas desnecessárias aos seus proprietários quando, em caso de estrago de uma roda, pneu, ou ambos, poderiam substituí-los pelo sobressalente de mesmas dimensões dos demais. Com um sobressalente de dimensões distintas, não poderiam usá-lo por largo espaço de tempo e seriam obrigados a comprar outro pneu novo igual aos demais em uso.

Na Comissão de Defesa do Consumidor, o projeto teve parecer pela sua aprovação, com emenda.

Nesta Comissão de Viação e Transportes, não foram apresentadas emendas dentro do prazo regimental.

II - VOTO DO RELATOR

Atualmente a autorização do uso de rodas e pneus de dimensões diferentes das rodantes em caso de emergência está contemplada na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 558, de 1980, *in verbis*:

“Art. 4º - Fica proibida a circulação de veículo automotor equipado com pneu cujo desgaste da banda de rodagem tenha atingido os indicadores ou cuja profundidade remanescente da banda de rodagem seja inferior a 1,6 mm.

§ 1º - A profundidade remanescente será constatada visualmente através de indicadores de desgaste.

§ 2º - Quando no mesmo eixo e simetricamente montados, os pneus devem ser idêntica construção, mesmo tamanho, mesma carga e serem montados em aros de dimensões iguais, permitindo-se a assimetria quando originada pela troca de uma roda de reserva, nos casos de emergência.”

Cabe salientar que a legislação brasileira, ao autorizar a utilização de rodas e pneus de tamanhos diferentes das rodantes em caso de emergência, o faz conforme outros mercados como Estados Unidos, União Europeia, China, Austrália, Coréia do Sul e Rússia.

Entende-se que o uso da roda e pneu sobressalente é exclusivamente para substituição das rodas e pneus montados em caráter

emergencial, isto é, para permitir que o veículo não fique imobilizado em caso de eventual problema com uma das rodas e pneus montados, como, por exemplo, um furo no pneu.

É sabido que no Brasil, “culturalmente”, nos veículos que possuem estepe de dimensões idênticas às rodantes, adota-se o uso da referida roda e pneu sobressalente em substituição a uma das rodas montadas em caso de desgaste natural dos pneus, levando o consumidor à aquisição de somente 3 (três) pneus novos e passando a utilizar um dos pneus desgastados como estepe.

Consideramos que esta prática é contrária aos conceitos da segurança veicular, pois, quando da necessidade da utilização do estepe, este possivelmente se encontrará no limite de seu desgaste, fora de sua validade e das especificações mínimas de segurança prescritas pela legislação brasileira, conforme estabelecido na Resolução do CONTRAN nº 558, de 1980, colocando, portanto, os ocupantes do veículo em risco. Adicionalmente, esta condição pode constituir infração de trânsito grave, prevista no artigo 230, inciso IX, do Código de Trânsito Brasileiro. Vale lembrar ainda a prática de “riscar” o pneu, com a falsa ideia de aumentar a segurança na sua utilização, deixando-o como estepe.

As rodas e pneus sobressalentes de dimensões diferentes das rodas e pneus montados são obrigatoriamente identificados, conforme Portaria do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) nº 17, de 2013, retificada no DOU de 30/08/2013, seção 01, página 105, e possuem instruções específicas de uso nos manuais do proprietário dos veículos, com informações, por exemplo, da velocidade segura para sua utilização no caráter emergencial, conforme transcrito a seguir.

“Art. 8º Determinar que as rodas de uso temporário só poderão ser comercializadas com a presença de etiqueta adesiva ou pintura, em sua parte frontal, contendo, no mínimo, as seguintes informações, no idioma português – Brasil:

a) “RODA DESTINADA, EXCLUSIVAMENTE, AO USO TEMPORÁRIO”, com caracteres de, no mínimo, 05 (cinco) mm de altura;

b) Indicação da velocidade máxima permitida em km/h, com caracteres de, no mínimo, 10 (dez) mm de altura;

c) “Retorne ao serviço a roda substituída o mais breve possível”, com caracteres de, no mínimo, 05 (cinco) mm de

altura.“

Cabe ressaltar, ainda, que novas tecnologias vêm sendo utilizadas, internacionalmente, em substituição ao estepe, como o kit de reparação de pneus e os pneus “run flat” os quais, em caso de furos, permitem sua utilização em caráter emergencial, por um período limitado. Estas condições são cobertas e permitidas por meio da Resolução do CONTRAN nº 14, de 1998, modificada pela Resolução do CONTRAN nº 259, de 2007, transcrita abaixo:

“Art. 2º. Dos equipamentos relacionados no artigo anterior, não se exigirá:

.....

V) pneu e aro sobressalente, macaco e chave de roda:

.....

e) para automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários, com peso bruto total - PBT, de até 3,5 toneladas, a dispensa poderá ser reconhecida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, por ocasião do requerimento do código específico de Marca/Modelo/Versão, pelo fabricante ou importador, quando comprovada que tal característica é inerente ao projeto do veículo, e desde que este seja dotado de alternativas para o uso do pneu e aro sobressalentes, macaco e chave de roda.”

A autorização do parágrafo anterior é particularmente importante para veículos de pequeno porte com características urbanas, os quais são em geral extremamente eficientes para a aplicação a qual se destinam, possibilitando valores reduzidos de consumo e emissões, bem como para veículos com concepção própria de carroceria e projetos específicos que não comportem o pneu de uso emergencial, adequando-os cada vez mais aos programas de eficiência energética.

É importante esclarecer que, para os veículos que possuem um conjunto roda/pneu largo ou de grande dimensão, a disposição de roda sobressalente de dimensões idênticas no interior do veículo pode ser inviável devido a características inerentes ao projeto, as quais não podem sofrer alterações, conforme art. 98 da Lei nº 9.503, de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, viabilizando, portanto, a utilização de estepe com dimensões distintas das demais rodas e pneus montados no veículo, bem como seu acondicionamento dentro do habitáculo do mesmo, minimizando a possibilidade de roubo e permitindo

outros ganhos, como a redução da massa do veículo e aumento do espaço do porta-malas.

Considerando os argumentos aqui expostos, apesar de notória a preocupação do autor com a segurança do trânsito e com os pontos do Código de Defesa do Consumidor, não concordamos com tal proposição por limitar o uso de uma prática mundialmente utilizada e legalmente permitida, podendo até inviabilizar projetos de veículos atualmente presentes no mercado nacional. Entendemos ainda que a legislação brasileira em vigor contempla tanto a regulamentação e condições para utilização de rodas e pneus de dimensões distintas das rodantes, quanto uso de novas tecnologias em substituição ao estepe, ambas com o intuito de atender a situações de caráter exclusivamente emergencial.

A prática da utilização do estepe como meio de ganho econômico, evitando a aquisição de pneu novo para a roda montada, pode colocar em risco os ocupantes do veículo quando da utilização do estepe em nível de desgaste avançado, além da possibilidade de configurar infração de trânsito grave.

Diante do exposto, somos pela rejeição do PL nº 3.214, de 2012.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2013.

Deputado LEONARDO QUINTÃO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.214/2012, nos termos do parecer do relator, Deputado Leonardo Quintão. O Deputado Giovanni Queiroz apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto, Osvaldo Reis e Milton Monti
- Vice-Presidentes, Davi Alcolumbre, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo

Simões, Hugo Leal, Jaime Martins, Jesus Rodrigues, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zeca Dirceu, Zoinho, Edinho Bez, Leopoldo Meyer, Paulo Freire e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 18 de dezembro de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em discussão obriga que rodas e pneus sobressalentes de veículos novos nacionais e importados comercializados no País sejam fornecidos em idênticas dimensões das demais rodas e pneus que equipam esses veículos.

Estabelece que o descumprimento dessa obrigação acarretará multa no valor de dez por cento do valor do veículo, a ser paga pelo vendedor ao comprador, no prazo máximo de trinta dias a contar da data em que houver notificação da irregularidade.

Além da multa, o consumidor poderá exigir a substituição do equipamento desconforme por um de idênticas dimensões às demais rodas e pneus do veículo, responsabilizando-se o fornecedor pelo seu perfeito acondicionamento no local original.

O autor da proposição justifica sua iniciativa pelos aspectos da segurança dos veículos e também para evitar despesas desnecessárias aos seus proprietários quando, em caso de estrago de uma roda, pneu, ou ambos, poderiam substituí-los pelo sobressalente com as mesmas dimensões dos demais.

Com um sobressalente de dimensões distintas, não poderiam usá-lo por largo espaço de tempo e seriam obrigados a comprar outro pneu novo igual aos demais em uso.

Na Comissão de Defesa do Consumidor, o projeto teve parecer pela sua aprovação, com emenda de mérito, que isenta da obrigação veículos que não tenham estepe por estarem equipados com pneus do tipo *run flat*, que permitem ao motorista transitar com o pneu furado sem necessidade imediata de reparo.

Nesta Comissão de Viação e Transportes, não foram apresentadas emendas dentro do prazo regimental. Na CVT foram apresentados dois pareceres. O inicial, pela aprovação integral da proposta na forma em que veio da CDC. O segundo parecer, reformulado, firma-se contrário à proposta em sua integralidade, em razão de

aspectos técnicos e econômicos. O relator, Deputado Leonardo Quintão, alega que o projeto fomentará a utilização de pneus velhos como estepe, colocando em risco a segurança dos condutores e passageiros. Ademais, ressalta sua inexecutabilidade pela necessidade de alterar projetos de veículos em comercialização.

II - VOTO EM SEPARADO

O Código de Defesa do Consumidor não vem sendo seguido pela indústria automobilística, que equipa os veículos comercializados no País com rodas e pneus sobressalentes com dimensões diferentes daquelas das rodas e pneus montados nos veículos para circulação.

Esse procedimento, além de suscitar dúvidas relativas à segurança do veículo que, em caso de emergência, tráfegará com três pneus iguais e um diferente, certamente causará prejuízos ao consumidor que necessitar substituir uma roda ou pneu avariado pelo estepe.

É natural e razoável que o consumidor, em vez de adquirir outro bem novo, prefira fazer a troca pela roda ou pneu sobressalente que já possui, sem custo adicional.

Ademais, ao final da vida útil dos pneus em circulação, é mais vantajosa, àqueles consumidores que ainda dispuserem de um estepe sem uso, a aquisição de apenas três pneus novos, completando o novo jogo com o sobressalente, numa evidente economia de recursos, saudável tanto do ponto de vista financeiro como ecológico.

Nesse sentido, fica claro que fornecimento de rodas e pneus diferentes dos que estão em circulação nos veículos beneficia unicamente os fabricantes de veículos que, com isso, garantem ainda maiores lucros.

A Comissão de Defesa do Consumidor entendeu que o fornecimento de estepe diferente das demais rodas e pneus que equipam o veículo configura prática comercial condenável, contrária aos princípios e diretrizes constantes do Código de Defesa do Consumidor.

O nobre Relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes, Deputado Leonardo Quintão, produziu um primeiro parecer completamente favorável à proposta. Reconheceu a necessidade de se garantir a devida segurança dos veículos, em consonância com os direitos dos compradores.

Verificou também que a venda de um automóvel novo, com estepe de dimensões diferentes das dos demais em uso, prejudica o adquirente, e apenas tem como objetivo a redução de custos para as montadoras.

A prática, nos mais diversos processos industriais, da substituição de materiais mais resistentes por outros teoricamente mais eficientes, está no fulcro da questão.

Busca-se primordialmente reduzir os custos de produção e aumentar a necessidade de reposição de peças.

Argumenta ainda em seu primeiro parecer, em concordância com o que exposto na justificção do projeto em tela, que o uso de um pneu sobressalente com dimensões diferentes das dos demais com os quais se trafega é inadequado para compor o conjunto de pneus em uso, porquanto desestabiliza o veículo e compromete a segurança dos ocupantes.

O argumento dos fabricantes de que o sobressalente serve apenas para uma emergência a ser atendida em breve espaço de tempo, só é factível em um meio urbano. Em um grande país como Brasil, com vias extensas e mal conservadas, o tempo e o trajeto de circulação com uma roda sobressalente diferente das demais pode ser grande, até se encontrar centro de serviço capaz de reparar o pneu avariado.

Em tais circunstâncias, o veículo estaria submetido a vários riscos em sua estabilidade e segurança, que dependem de um balanceamento de pneus e alinhamento de direção corretos.

Subsequentemente, o nobre relator decidiu reformular completamente seu parecer, colocando-se desta vez contra a proposta. O bojo de sua nova argumentação tem dois pilares: recorre a um suposto atavismo cultural do brasileiro, de colocar aspectos financeiros acima de sua segurança, e à inviabilidade técnico-econômica da proposta.

Em seu parecer reformulado, o relator alega que o brasileiro, culturalmente, tende a usar o estepe como substituto natural de uma das rodas do veículo, de forma a evitar a compra de um novo pneu. Pelo raciocínio adotado, o motorista instala na roda reserva um dos pneus desgastados sem condições de rodagem, buscando economia em detrimento de sua própria segurança.

Parece-nos incongruente supor que todo motorista brasileiro vá colocar um pneu “careca” como estepe. Em primeiro lugar, baseia-se o nobre Relator em suposição altamente questionável e desairosa. Mesmo que alguns adotem tal prática, não há como generalizar.

Além disso, é um direito do proprietário dispor de seu bem da forma que deseje, desde que coadunado com os ditames do Código de Trânsito Brasileiro. O motorista consciente troca os pneus de seu veículo antes que atinjam a profundidade mínima estabelecida pelo CONTRAN, cujo valor de segurança é de 1,6 milímetro.

Não há risco algum, nem desobediência à legislação, em instalar um chamado “pneu meia-vida”, em boas condições, na roda reserva. Não há perigo algum à segurança do motorista que resolva comprar apenas três pneus novos e utilizar como quarto aquele que está no estepe. Os pneus usados, ainda em condições de uso, com pelo

menos 1,6 mm de profundidade remanescente, servem perfeitamente como pneu reserva.

Essa configuração mostra-se mais segura no caso de o motorista ter de trafegar um trecho maior, por ser a roda substituta similar às outras três. Ademais, para desgastar o pneu em mais 0,1 mm, por exemplo, o veículo teria de rodar distância considerável.

Reiteramos assim que, mesmo usados, os pneus “meia-vida”, ainda que tenham 1,6 mm de profundidade, podem substituir perfeitamente o pneu novo que está no estepe, sem comprometimento da segurança do condutor e de seus passageiros.

Cabe um esclarecimento relativo à prática denominada “riscagem” de pneus, procedimento ilegal à que se referiu o nobre relator. Algumas borracharias pelo Brasil perigosamente refazem (“riscam”) as ranhuras de pneus carecas para que ganhem sobrevida. O fato de alguns motoristas recorrerem a tal recurso nada tem a ver com o objeto desta proposição. A prática, condenável, é um caso de polícia que deve ser tratado na instância apropriada.

O segundo argumento utilizado pelo relator em seu novo parecer tem viés técnico-econômico. O Deputado Leonardo Quintão afirma que a utilização de rodas sobressalentes menores tornam os carros mais leves, eficientes, e que liberam mais espaço em seus interiores.

Esses supostos benefícios são bastante discutíveis. Uma roda econômica de uso limitado é, geralmente, apenas 7 kg mais leve do que uma de tamanho normal, e em alguns carros sua utilização libera pouco ou nenhum espaço. O impacto de sua utilização no consumo e na emissão de partículas é ínfimo. O espaço liberado pela redução, quando acontece, é irrisório também.

Há outra questão de ordem prática: a dificuldade de transportar a roda original em caso de furo do pneu, que não caberá no espaço da carroceria reservado ao estepe, principalmente em viagem. A roda avariada não caberá no espaço que deveria, posto que abriga uma roda muito menor, tendo o motorista de acomodá-la de alguma forma entre sua bagagem.

Chamamos atenção novamente para o fato de que os chamados “pneus linguíça” geralmente são montados em um aro de aço liso rústico. Costumeiramente são menores do que os pneus normais do veículo e só pode ser utilizado para distâncias muito limitadas devido à sua esperança de vida curta e de baixa velocidade nominal.

Assim, devido ao tamanho diferente de uma roda econômica em comparação com a regular, sistemas de controle de tração e controle de estabilidade eletrônico podem não funcionar corretamente e precisar ser desativados até que a roda original seja recolocada. Pneus sobressalentes econômicos também comprometem gravemente a frenagem (especialmente em carros não equipados com freios ABS) e a própria dirigibilidade do carro.

Por fim, alega o deputado que a obrigatoriedade proposta é inexecutável em carros importados cujos projetos não contemplem estepes iguais às rodas instaladas. É dever do legislador criar ambiente jurídico que favoreça a maioria dos consumidores. As grandes montadoras podem e devem se ajustar às disposições da lei, visando beneficiar a população brasileira como um todo.

É sabido que nos veículos mais caros, em sua grande maioria, os estepes são sempre iguais às rodas regulares. Como sói acontecer, consumidores de menor aquisitivo não desfrutam de uma comodidade, que os beneficiaria em termos de segurança e economia.

O nobre relator alega, equivocadamente, que a aprovação da proposta poderá inviabilizar projetos de veículos atualmente presentes no mercado nacional. Isso não acontecerá, porquanto a medida só valerá para veículos novos, nacionais e importados. Ninguém precisará alterar as características atuais de seu veículo para se adequar à regra.

Por fim, acolhemos a pertinente emenda do Deputado Carlinhos Almeida na Comissão de Defesa do Consumidor, que abre exceção aos veículos equipados com pneus *run flat*, os quais, mesmo furados, podem rodar distâncias razoáveis em total segurança. Não há porque exigir a existência de roda sobressalente em veículos com a referida tecnologia.

Diante do exposto, voto pela APROVAÇÃO do projeto e da emenda da Comissão de Defesa do Consumidor.

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 2013.

GIOVANNI QUEIROZ
Deputado Federal / PDT-PA

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe obriga que rodas e pneus sobressalentes de veículos novos nacionais e importados comercializados no País sejam fornecidos em idênticas dimensões das demais rodas e pneus que equipam esses veículos.

Estabelece que o descumprimento dessa obrigação acarretará multa no valor de dez por cento do valor do veículo, a ser paga pelo vendedor ao comprador, no prazo máximo de trinta dias a contar da data em que houver notificação da irregularidade. Além da multa, o consumidor poderá exigir a

substituição do equipamento desconforme por um de idênticas dimensões às demais rodas e pneus do veículo, responsabilizando-se o fornecedor pelo seu perfeito acondicionamento no local original.

O projeto foi aprovado na Comissão de Defesa do Consumidor com emenda dispensando da obrigação os veículos que dispensem o fornecimento de pneus e rodas sobressalentes, e rejeitado na Comissão de Viação e Transportes.

A matéria tramita em regime ordinário. Em virtude de pareceres divergentes, transferiu-se ao Plenário a competência para apreciar o projeto. Dentro do prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 32, inciso IV, alínea a, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto e emenda sob exame.

Estão obedecidos os requisitos constitucionais relativos à competência da União (art. 22, XI, e art. 24, V, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à iniciativa, neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF).

De outro lado, constatamos que o projeto e a emenda não contrariam preceitos ou princípios da Constituição em vigor, nada havendo, pois, a objetar no tocante à constitucionalidade material.

Quanto à juridicidade, nada a opor.

A técnica legislativa e a redação empregadas adequam-se às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001.

Diante do exposto, nosso voto é no sentido da constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.214, de 2012, e da emenda da Comissão de Defesa do Consumidor.

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2014.

Deputado Marcos Rogério
Relator

Deputado Beto Albuquerque
Relator Substituto

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.214/2012 e da Emenda da Comissão de Defesa do Consumidor, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcos Rogério, e do Relator Substituto, Deputado Beto Albuquerque.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Vicente Candido - Presidente, Fábio Trad - Vice-Presidente, Alessandro Molon, Antonio Bulhões, Beto Albuquerque, Cesar Colnago, Chico Alencar, Danilo Forte, Décio Lima, Dr. Grilo, Eduardo Sciarra, Esperidião Amin, Evandro Milhomen, Felipe Maia, Iriny Lopes, João Campos, João Paulo Lima, Jutahy Junior, Leonardo Picciani, Lincoln Portela, Lourival Mendes, Luiz Pitiman, Marcos Medrado, Marcos Rogério, Maria do Rosário, Mauro Benevides, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Paes Landim, Pastor Eurico, Paulo Freire, Paulo Magalhães, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sergio Zveiter, Vilson Covatti, Alberto Filho, Alexandre Leite, Benjamin Maranhão, Dilceu Sperafico, Eli Correa Filho, Emiliano José, Felipe Bornier, Geraldo Simões, Hugo Leal, João Magalhães, Jose Stédile, Keiko Ota, Lázaro Botelho, Nelson Marchezan Junior, Nelson Pellegrino, Nilda Gondim, Odílio Balbinotti, Padre João, Paulo Teixeira, Reinaldo Azambuja, Ronaldo Benedet, Sandro Alex, Silas Câmara e Vieira da Cunha.

Sala da Comissão, em 15 de julho de 2014.

Deputado VICENTE CANDIDO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO