

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

Relatora: Deputada ALÊ SILVA

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 justificação 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, foi inicialmente designado Relator, em 17/12/19, o eminente Deputado Augusto Coutinho. Posteriormente, em 23/06/21, cominou-se a Relatoria ao ínclito Deputado Geninho Zuliani. Em 15/07/21, então, recebemos, 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 DA RELATORA

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 DPVAT¹, 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

¹ Seguradora Líder, Relatório “Motocicletas e Ciclomotores 10 Anos”. Disponível em <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Relatorio-Estatistico-Motocicletas.pdf>. Consultado em 21/09/21.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215758480100>



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 vedado 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. Os que defendem a vedação argumentam 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). Daí poderia resultar menos estabilidade nas curvas, necessidade de maior distância de frenagem e formação de rugas e bolhas na borracha.

Em nosso ponto de vista, matéria polêmica como esta deve ser definida com base em constatações empíricas. Cabe, portanto, uma análise mais aprofundada de toda a questão

O setor de reforma de pneus congrega atualmente cerca de 1.600 empresas, que geram mais de 205 mil postos de trabalho em todo o território nacional, considerando as reformadoras, os vendedores e os fornecedores. O faturamento atual alcança a casa dos R\$ 4 bilhões por ano, somando-se o das empresas de reforma de pneus e o das fabricantes de matéria-prima e de equipamentos.

A atividade atende, há mais de 60 anos, à população em geral, às empresas de transporte coletivo e de carga, a todo o setor de aviação e a empresas de mineração e do agronegócio. O setor segue os mesmos padrões



técnicos e de segurança utilizados nos Estados Unidos e na Europa e inúmeros testes comprovam que os procedimentos adotados são seguros e eficientes.

São produzidos anualmente cerca de 7,8 milhões de pneus reformados para caminhões e ônibus, algo como 6,3 milhões para automóveis e 350 mil para motocicletas e veículos fora-de-estrada. Por sua vez, estima-se que 75% dos pneus utilizados em aviões são reformados.

Na União Europeia, no Japão e nos Estados Unidos, a reforma de pneus é considerada “indústria verde” e conta com incentivos para sua instalação, fazendo parte das estatísticas de reciclagem nestes países. Nos Estados Unidos, a reforma é obrigatória, desde 1993, em todos os veículos do governo. Já na Itália é obrigatória desde 2003, sendo que em pelo menos 20% da frota do governo.

Muitas são as vantagens econômicas do uso de pneus reformados. Eles apresentam o mesmo rendimento de um novo, só que com custo por quilômetro rodado até 60% menor, aumentando o retorno sobre o investimento.

O emprego de pneus reformados também traz muitas, e importantes, repercussões ambientais positivas. A reforma preserva os recursos naturais em até 75%, já que a fabricação de um pneu novo utiliza em torno de 8 kg de matéria-prima, contra apenas 2 kg na de um pneu reformado. A carcaça pode ser reutilizada, ao passo que a carcaça inservível é totalmente reciclável, sendo aplicada na combustão, transformando-se em fonte de energia alternativa para as indústrias de cimento, além de asfalto ecológico e tapetes emborrachados, entre diversas outras utilidades. Calcula-se que a produção de pneus reformados para caminhões, ônibus e automóveis economize nada menos de 500 milhões de litros de petróleo por ano e evite a emissão de 30% de gases nocivos. Além disso, a atividade de reforma de pneus posterga o descarte do produto no meio ambiente. A reforma é uma atividade sustentável e ecologicamente correta, indutora da preservação dos recursos naturais por meio do processo de reutilização de material (carcaça) e de programas de conscientização.

No Brasil, a atividade de reforma de pneus é regulamentada e fiscalizada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia



(Inmetro). As reformadoras fazem um trabalho sério e comprometido seguindo a legislação e atendendo a todos os requisitos que tornaram o segmento de reforma do Brasil o segundo mais importante em todo o mundo, ficando atrás apenas do dos Estados Unidos.

O principal instrumento regulatório vigente para o serviço de reforma de pneus destinados a veículos comerciais, comerciais leves e seus rebocados, automóveis, camionetas e caminhonetes e seus rebocados é a Portaria Inmetro nº 444, de 19/11/10. Referida norma aprovou a revisão dos Requisitos de Avaliação da Conformidade para o Serviço de Reforma de Pneus e instituiu, no âmbito do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade – SBAC, a declaração da conformidade do fornecedor, compulsória para o Serviço de Reforma de Pneus destinados àqueles veículos. A partir da vigência da Portaria nº 444/10, o Serviço de Reforma de Pneus destinados àqueles veículos passou a ser realizado somente em conformidade com esses Requisitos. Os Requisitos de Avaliação da Conformidade – RAC para o serviço de reforma de pneus para esses veículos têm o objetivo de propiciar confiança ao consumidor no cumprimento dos requisitos de segurança para o produto.

A reforma de pneus consiste na recuperação da carcaça, na retirada do remanescente de borracha do pneu utilizado em sua primeira vida e na reposição da banda de rodagem do pneu desgastado pelo uso, com a aplicação de uma nova camada de borracha, sem que a estrutura formada por lona emborrachada e o arame dos talões sejam comprometidos, mantendo, assim, a resistência de um pneu original. Nesse procedimento, o pneu recebe seu rastro ou desenho e as medidas dimensionais de ombro e flanco, responsáveis pela condição técnica de dirigibilidade e estabilidade. O molde ou a matriz dos pneus reformados, que determinam suas medidas e curvaturas, são produzidos por empresas que atendem às especificidades dimensionais em conformidade com o Manual Técnico da Associação Latino-americana de Pneus e Aros (ALAPA).

Recapagem, recauchutagem e remoldagem são tipos de reforma de pneus usados. Entende-se por pneu recapado aquele que tem sua banda de rodagem (parte do pneu que entra em contato com o solo) substituída. No pneu recauchutado, além da banda de rodagem, são substituídos seus ombros (parte externa entre a banda de rodagem e seu



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215758480100>



flanco, parte lateral externa do pneu). Já no pneu remoldado, além da banda de rodagem e de seus ombros, é também substituída toda a superfície de seus flancos.

Todos os pneus podem ser reformados, sejam eles de automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus, máquinas agrícolas, equipamentos de mineradoras, de terraplanagem ou aviões. Todo pneu possui condições técnicas em sua estrutura para resistir a pelo menos uma reforma, seja pelo processo de recapagem, seja pelo de recauchutagem, seja pelo de remoldagem, proporcionando um pneu reformado com todas as características de dirigibilidade, conforto, durabilidade e segurança necessárias ao condutor e a eventual passageiro. Neste processo, só poderão ser aproveitadas as carcaças que não apresentem danos irreparáveis durante o uso em primeira vida.

A fabricação de pneus novos para motocicletas é regulada pela Portaria Inmetro nº 83, de 13/03/08 (Regulamento Técnico da Qualidade de Pneus Novos para Motocicleta, Motoneta e Ciclomotor). São previstos três tipos de ensaio: “Ensaio Dimensional”, “Ensaio de Velocidade sob Carga” e “Ensaio de Raio Dinâmico”, este último para pneus com índices de velocidade “L” e superior (índices de velocidade superior a 120 km/h).

Não obstante todos os aspectos descritos acima, a Resolução CONTRAN nº 158, de 22/04/04, como já mencionado, proíbe no Brasil, atualmente, o uso de pneus reformados, por qualquer que seja o processo, em ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos, sob o argumento de que um pneu reformado não oferece condições mínimas de segurança para uso em veículos automotores de duas ou três rodas. Por seu turno, para fins de atendimento ao estabelecido na Resolução CONTRAN nº 158/04, o art. 6º da Portaria Inmetro nº 554, de 29/10/15 (Regulamento Técnico da Qualidade e Requisitos de Avaliação de Conformidade para Reforma de Pneus), veda o serviço de reforma de pneus destinados ao uso em vias públicas para esses mesmos veículos.

Curiosamente, não se encontram em legislações estrangeiras exemplos semelhantes de vedação ao uso de pneus reformados em veículos de duas ou três rodas. Os Estados Unidos possuem regulamento técnico expedido pela *National Highway Traffic Safety Administration* – NHTSA, órgão

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215758480100>



vinculado ao *United States Department of Transportation* – DOT, que trata de pneus reformados para uso em automóveis de passageiros, não aplicável à reforma de pneus para uso em motocicletas. A legislação americana ainda proíbe expressamente a utilização de pneus reformados nos eixos dianteiros dos ônibus. Por sua vez, na União Europeia, dois regulamentos técnicos comunitários tratam da reforma de pneus para uso em veículos de transporte de passageiros, de carga e seus rebocados. Tais normas não são aplicáveis à reforma de pneus de motocicletas. Nada se dispõe, no entanto, sobre proibição expressa para a reforma de pneus de motocicletas.

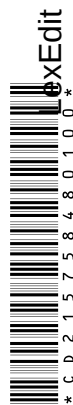
Consideramos, assim, que é chegada a hora de rever a proibição do serviço de reforma de pneus para ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos destinados ao uso em vias públicas. Afinal, os avanços na tecnologia de reforma de pneus, tais como a remoldagem, os processos computadorizados, as inspeções não destrutivas – como, por exemplo, shearografia a laser – e a utilização de novos compostos de borracha, entre outros elementos, têm permitido alcançar alta qualidade e estrita confiabilidade para os pneus reformados para veículos de duas e três rodas. A propósito, a permissão de utilização de pneus reformados em corridas de motocicletas demonstra que tais produtos, quando manufaturados adequadamente e aliados a um controle de qualidade robusto, são perfeitamente balanceados e seguros.

Em última análise, trata-se de questão estritamente técnica, que, como tal, deve ser decidida com base em evidências empíricas. Neste sentido, é necessário registrar que pneus reformados de motocicletas já vêm sendo produzidos e repetidamente testados em laboratórios de ensaio acreditados junto ao Inmetro. Essas avaliações seguem o protocolo de testes de pneus **novos**, em conformidade com a Portaria Inmetro nº 83/08 (Regulamento Técnico da Qualidade de Pneus Novos para Motocicleta, Motoneta e Ciclomotor). Os resultados positivos incessantemente alcançados demonstram que pneus de motocicletas reformados em obediência aos requisitos técnicos mais estritos de qualidade e confiabilidade são inegavelmente seguros. Afinal, ressalte-se, foram aprovados em ensaios destinados a pneus **novos**.

Apenas à guisa de exemplo, podemos citar ensaios efetuados nos seguintes laboratórios de ensaios: Falcão Bauer – Centro Tecnológico de

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215758480100>



Controle de Qualidade (Guarulhos – SP); GTLab – Laboratório de Ensaios (Novo Hamburgo – RS); Instituto Lab System de Pesquisas e Ensaios (Guarulhos – SP); e Vipaltec (Nova Prata – RS), cujos resultados estão disponíveis para consultas. É importante destacar, ainda, que esses ensaios observaram os critérios de aferições dimensionais do pneu, tanto antes quando depois do teste. Assim, parece pouco provável a ocorrência de desvio de medidas dimensionais que pudessem causar instabilidade nos veículos.

Fazemos eco, assim, à posição oficial da Coordenação-Geral das Indústrias do Complexo Automotivo, do Departamento das Indústrias para a Mobilidade e Logística, da Secretaria de Desenvolvimento e Competitividade Industrial, do antigo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (CGCA/DEMOB/SDCI/MDIC), que se manifestou favoravelmente “ao uso de pneus reformados (recapados, recauchutados ou remoldados), devido a sua eficiência econômica e ambiental, desde que tais produtos atinjam níveis satisfatórios de desempenho e segurança”².

Nessas condições, não vemos motivos para a continuidade da proibição do uso de equipamentos seguros, confiáveis, mais baratos e ambientalmente corretos, como são os pneus adequadamente reformados para veículos de duas e três rodas. Cerca de dois milhões de pneus de motocicletas são reformados anualmente no Brasil, sem nenhum controle técnico pelo poder público. Cumpre, em nossa opinião, permitir a produção e utilização dos pneus reformados, segundo criteriosa regulação técnica e jurídica.

Por mais trágicos que sejam os dados de acidentes com motocicletas em nosso país, não há dados que embasem uma causalidade pelo uso de pneus reformados. A nosso ver, portanto, não há elementos que sirvam de justificativa para proibir a fabricação e o uso desses pneus, exaustivamente testados em laboratórios e aprovados pelos consumidores e usuários.

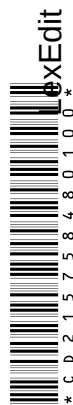
Por todos estes motivos, votamos pela **aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 711, de 2019**.

É o voto, salvo melhor juízo.

² Nota Informativa SEI-CGCA/DEMOB/SDCI nº 19, de 26/06/18.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215758480100>



Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputada ALÊ SILVA
Relatora

2021_14044



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215758480100>

