



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº

573/95

06/95

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPRESSIVA
☐ AGLUTINATIVA☐ SUBSTITUTIVA
☐ MODIFICATIVA☐ ADITIVA DE

COMISSÃO DE Def. Cons. Meio Amb. Minorias (CDCMAM)

DEPUTADO ROBERTO BALESTRA

AUTOR

PARTIDO

PPR

UF

GO

PÁGINA

01/1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA

Fica suprimido o art. 1º do Projeto de Lei nº 573/95 que estabelece:

“Art. 1º A empresa fabricante fica obrigada a emitir certificado de garantia mínima de sessenta mil (60.000) quilômetros rodados ao pneu destinado a carros de passeio vendido em território nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta Emenda é mostrar a inviabilidade deste Projeto de Lei quando não considera a contrapartida relativa à garantia oferecida, isto é, as condições de uso do pneu.

São fatores preponderantes que determinam o desgaste do pneu:

A) CONDIÇÕES DAS ESTRADAS:

- Topografia da pista: As diferentes formas de topografia da pista (aclives / declives / planície) determinam situações do maior ou menor esforço do pneu, por conseguinte, implicando na sua vida útil
- Abrasividade: O tipo de construção da pista (terra arenosa, terra cascalhada, terra batida, paralelepípedos, concreto e asfalto de diferentes texturas - liso, áspero rugoso), irá determinar obrigatoriamente o maior ou menor desgaste do pneu, influenciando diretamente também na sua vida útil;
- Degeneração da pista: As irregularidades da pista (ondulações, buracos...) provocadas pela fadiga, má conservação, intempéries ou sobrecargas, também influenciam direta e negativamente na performance do pneu; o primeiro, se muito acentuado, determina uma aceleração mais forte do veículo e maior desgaste da pneu, e o segundo, uma redução acentuada da velocidade (frenagem), também com implicações negativas, resultando no maior desgaste do pneu;
- Ângulo de curvatura da pista: Dependendo da curvatura da pista, os pneus de um dos lados do veículo, poderão apresentar desgaste muito mais acentuado, em razão da incidência maior do peso da carga, ocasionando assim maior aquecimento e por conseguinte, reduzindo a vida útil desses pneus.

INSTRUÇÕES NO VERSO

03/08/95

MTA

PARLAMENTAR

ASSINATURA



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº

573 / 95

EMENDA Nº

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPRESSIVA
☐ AGLUTINATIVA

☐ SUBSTITUTIVA
☐ MODIFICATIVA

☐ ADITIVA DE



COMISSÃO DE Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias (CDCMAM)

DEPUTADO ROBERTO BALESTRA

AUTOR

PARTIDO

PPR

UF

GO

PÁGINA

01 / 2

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

B) MANUTENÇÃO DO VEÍCULO
FATORES DA GEOMETRIA DE DIREÇÃO DO VEÍCULO (ALINHAMENTO)
QUE DEVEM ESTAR DE ACORDO COM AS ESPECIFICAÇÕES DO FABRICANTE
A SER RIGOROSAMENTE OBSERVADOS

- Camber (inclinação das rodas em relação ao solo, olhando-se o veículo de frente, que tende a ser anulada com a carga e o veículo em movimento, mantendo os pneus perfeitamente apoiados no solo);
- Caster (olhando pela lateral, é o ângulo formado pela inclinação do pino mestre ou da linha imaginária que passa pelos pivôs, em relação a um plano vertical, que propicia dirigibilidade e o rápido retorno das rodas na curva);
- Convergência ou divergência das rodas (ângulo de abertura ou fechamento das rodas, olhando o veículo de cima, que tende a ser anulado com o veículo em movimento, mantendo as rodas paralelas e evitando o arraste dos pneus);
- Divergência das rodas em curvas (divergência necessária para que numa curva as rodas percorram sua trajetória, sem arrastes);
- Centralização da direção (a quantidade de voltas para um lado deve ser a mesma para outro lado, caso contrário exigirá constantes correções do volante, provocando o arraste dos pneus); e
- Paralelismo entre eixos (os eixos devem estar perfeitamente paralelos para que os pneus não sofram arrastes).

C) BALANCEAMENTO DAS RODAS/PNEUS
DEVE SER EXECUTADO, PELO MENOS A CADA 10.000 KM

Serviço que permite estabelecer o perfeito equilíbrio de forças do conjunto pneu/roda em movimento e em relação ao solo, evitando vibrações que causam desconforto e colocam em perigo a segurança do usuário, além de provocar danos mecânicos ao veículo, que afetam os terminais de direção, amortecedores e buchas do conjunto da suspensão, e de provocar o desgaste prematuro dos pneus.

D) CONDIÇÕES CLIMÁTICAS

A existência de condições climáticas desfavoráveis, como temperaturas altas, acima de 27 graus centígrados e elevados índices pluviométricos, fatalmente provocarão uma perda no rendimento do pneu, acelerando o seu desgaste; a primeira em função do calor excessivo que provoca baixa troca térmica em relação ao ambiente e a pista, e a segunda, por deixar a pista muito áspera (efeito lixa).

INSTRUÇÕES NO VERSO

03 / 08 / 95

DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA



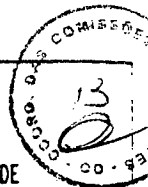
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

PROJETO DE LEI Nº

573/95

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPRESSIVA☐ SUBSTITUTIVA☐ ADITIVA DE☐ AGLUTINATIVA☐ MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Def. Cons. Meio Amb. Minorias (CDCMAM)

DEPUTADO ROBERTO BALESTRA

AUTOR

PARTIDO

PPR

UF

GO

PÁGINA

01/3

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

**E) MANUTENÇÃO DO PNEUMÁTICO
PROCEDIMENTOS QUE DEVEM SER OBSERVADOS COM FREQUÊNCIA:**

- Ajuste semanal da pressão dos pneumáticos, conforme recomendado no manual do fabricante do veículo (com o pneu frio). A pressão inadequada é um dos principais motivos do desgaste prematuro do pneu e da ocorrência de acidentes nas estradas;
- Rodízio a cada 10.000 km., conforme recomendado no manual do fabricante do veículo ou pelos revendedores de pneumáticos;
- Verificar periodicamente se a carcaça não apresenta sinais de ressecamentos, dilacerações ou qualquer outra avaria;
- Verificar periodicamente a existência de desgastes irregulares no pneu;
- Verificar periodicamente se não foram atingidos os indicadores de desgaste

F) CONDIÇÕES OPERACIONAIS DO USUÁRIO

- Adaptabilidade do pneu à roda e ao veículo: o conjunto pneu/roda deve atender às especificações recomendadas pelo fabricante do veículo;
- Arrancadas violentas, freadas bruscas e desacelerações: o atrito com o solo, nessas condições, resulta no desgaste bastante acentuado do pneu;
- Velocidade excessiva: quando exigido nessas condições, o composto do pneu sofre mutações aceleradas provocadas principalmente pela geração de calor em função da severidade do atrito com o solo.

CONCLUSÃO

Enfim, a quilometragem percorrida pelo pneumático depende de todas essas condições e do percurso que o usuário costumeiramente faz, como é o caso, hipoteticamente, de alguém que trafega habitualmente em longos percursos (Serra, curvas, velocidade, etc...), em relação a quem circula preponderantemente no perímetro urbano.

Diante da complexidade técnica acima exposta, concluímos pela inviabilidade deste Projeto de Lei. Assim, enfatizamos aos nobres pares desta Comissão para a necessidade da aprovação da presente Emenda, e consequente rejeição do Projeto.

INSTRUÇÕES NO VERSO

03/08/95

DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA