



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.038-B, DE 2014

(Do Sr. Celso Maldaner)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vedar a frisão de pneus; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. ANTONIO BALHMANN); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (relatora: DEP. CLARISSA GAROTINHO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 106-A:

Art. 106-A. Ficam proibidos o uso de pneus frizados em veículos automotores, a frisação de pneus por revendas, oficinas, autopeças, borracharias e estabelecimentos similares, bem como a comercialização de pneus frizados, mesmo quando parte integrante de veículo automotor nacional ou importado;

Parágrafo único. Os meios de fiscalização do disposto no *caput* e a eventual aplicação de sanções ao descumprimento da norma serão objeto de regulamentação do CONTRAN.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, a prática de frisação de pneus e a venda de pneus frizados têm-se tornado bastante populares, em grande parte pelo baixo preço das peças. Mas o que é a frisação? É o ato de criar novos sulcos em um pneu usado, tentando transformá-lo em um novo. E qual o problema dessa técnica? Ao fazer o novo friso, diminui-se a espessura da borracha (além da que já foi perdida com o desgaste natural), deixando a lona da banda de rodagem mais superficial. Com isso, os frisos estarão bem próximos da tela de reforço dos pneus (uma tela interna de fios metálicos), diminuindo a segurança.

A frisação diminui drasticamente a performance do carro e a estabilidade do veículo, além de favorecer ocorrência de estouro dos pneumáticos. Embora a Polícia Rodoviária Federal afirme que seja possível identificar se um pneu é maquiado, o que se vê, na prática, é um grande número de acidentes em que os veículos envolvidos estão com pneus frizados. Estima-se, a propósito, que a má conservação de pneus seja responsável por 20% dos acidentes nas rodovias brasileiras.

Para aumentar a segurança, alguns Estados de Federação já aprovaram leis que proíbem a prática de frisação em pneus, enquanto outros analisam propostas de legislação semelhante. Entretanto, entendemos que, por se tratar de tema vinculado à segurança do trânsito, é necessário que haja uma norma nacional sobre o tema. Decidimos, portanto, oferecer esta proposta de inclusão no texto do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), na seção que trata da segurança dos veículos, de dispositivo proibindo tanto a frisação como a venda de pneus frizados.

Registre-se que a opção pela inserção da regra no corpo do CTB deriva da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe, entre outras providências, sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, segundo a qual o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa (art. 7º, IV). Além

disso, essa opção permite a aplicação das penalidades já previstas no art. 203 aos condutores infratores, a saber:

Art. 203. Conduzir veículo:

.....
XII - com equipamento ou acessório proibido

.....
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104

Quanto à fiscalização das borracharias e estabelecimentos similares que executam a frisação ou vendem os pneus maquiados, bem como as sanções correspondentes, remetemos o detalhamento da norma ao CONTRAN. Na certeza de que a proposta contribui para a redução de acidentes no trânsito, esperamos contar com o apoio de todos para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 04 de fevereiro de 2014.

Deputado **Celso Maldaner**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS
.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos
.....

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:
 I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;
 II - nas faixas de pedestre;
 III - nas pontes, viadutos ou túneis;
 IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação,
 V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela:
 Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa.

Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno:
 Infração - grave;
 Penalidade - multa.

.....

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS

Seção I Da Estruturação das Leis

.....

Art. 7º O primeiro artigo do texto indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os seguintes princípios:

I - excetuadas as codificações, cada lei tratará de um único objeto;

II - a lei não conterá matéria estranha a seu objeto ou a este não vinculada por afinidade, pertinência ou conexão;

III - o âmbito de aplicação da lei será estabelecido de forma tão específica quanto o possibilite o conhecimento técnico ou científico da área respectiva;

IV - o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.

Art. 8º A vigência da lei será indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento, reservada a cláusula "entra em vigor na data de sua publicação" para as leis de pequena repercussão.

§ 1º A contagem do prazo para entrada em vigor das leis que estabeleçam período de vacância far-se-á com a inclusão da data da publicação e do último dia do prazo, entrando em vigor no dia subsequente à sua consumação integral. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001\)](#)

§ 2º As leis que estabeleçam período de vacância deverão utilizar a cláusula 'esta lei entra em vigor após decorridos (o número de) dias de sua publicação oficial' [.\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001\)](#)

.....

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I – RELATÓRIO

O Projeto em tela, de autoria do ilustre Deputado Celso Maldaner, proíbe a frisão (ou ressulcagem) de pneus em veículos automotores. A fiscalização e regulamentação desta proibição ficarão a cargo do CONTRAN.

Além desta Comissão, o Projeto de Lei nº 7.038, de 2014 foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania. A proposição está sujeita à apreciação conclusiva das Comissões em regime de tramitação ordinária.

Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Como destacado na justificativa do projeto de lei em tela, a prática da frisão é muito popular e consiste no “*ato de criar novos sulcos em um pneu usado, tentando transformá-lo em um novo*”.

Isto diminui ainda mais a espessura da borracha do pneu além do que já foi perdido no desgaste natural, o que, segundo o ilustre autor da proposta, *“diminui drasticamente a performance do carro e a estabilidade do veículo, além de favorecer ocorrência de estouro dos pneumáticos”*.

A justificação do projeto apresenta uma estatística aterradora: estima-se que 20% dos acidentes nas estradas brasileiras decorrem da má conservação dos pneus.

Os motoristas, infelizmente, não internalizam em sua função objetivo os danos a terceiros que devem ser causados pelo aumento do risco de acidentes. Acabam, portanto, valorizando de forma excessiva a economia que fazem pelo adiamento da troca dos pneus.

De outro lado, há pneus de caminhões que já são fabricados considerando-se a frisagem como forma de estender a vida útil do produto. São produzidos com uma camada adicional de borracha sob a rodagem, e desta forma, permitem sua “ressulcagem” desde que a carcaça apresente condições para tal. Nesses casos, há a marcação no próprio pneu de “Ressulcagem/Regroovable”. Nesses casos, a “ressulcagem” pode ser um processo eficiente, pois permite a redução do custo do transporte sem danos à segurança do veículo.

O item 6 da norma NBR NM 251 define que cabe a “ressulcagem” apenas para os pneus que ostentem originalmente em seus flancos os termos “RESSULCÁVEL” ou “REGROOVABLE”.

Assim, apesar de que vale a pena alçar a proibição à frisagem ou ressulcagem ao plano legal, acreditamos que cabe uma exceção para pneus em que o fabricante já tenha considerado em sua fabricação a possibilidade deste processo. Com tal ajuste, conseguimos melhorar a segurança dos veículos automotores sem que isto implique aumento desnecessário dos custos do transporte no país.

Tendo em vista o exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 7.038, de 2014 na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 8 de abril de 2014.

Deputado ANTONIO BALHMANN

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.038, DE 2014

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código Nacional de Trânsito Brasileiro, para vedar a frisação de pneus

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 106-A:

Art. 106-A. Ficam proibidos o uso de pneus frisados em veículos automotores, a frisação de pneus por revendas, oficinas, autopeças, borracharias e estabelecimentos similares, bem como a comercialização de pneus frisados, mesmo quando parte integrante de veículo automotor nacional ou importado;

§ 1º Excetuam-se do disposto neste artigo os pneus que ostentem originalmente em seus flancos os termos “RESSULCÁVEL” ou “REGROOVABLE”.

§ 2º O parágrafo anterior não elide a responsabilidade do proprietário em realizar a frisação dos pneus exatamente nos termos do manual de instruções.

§ 3º Os meios de fiscalização do disposto no *caput* e a eventual aplicação de sanções ao descumprimento da norma serão objeto de regulamentação do CONTRAN.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 8 de abril de 2014.

Deputado ANTONIO BALLHMANN
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com substitutivo o Projeto de Lei nº 7.038/2014, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Balhmann.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Júlio Cesar - Presidente, Keiko Ota, Jorge Côrte Real e Laercio Oliveira - Vice-Presidentes, Antonio Balhmann, Dimas Fabiano, Helder Salomão, Jorge Boeira, Jozi Rocha, Lucas Vergilio, Afonso Florence, Conceição Sampaio, Eduardo Cury, Herculano Passos, Luiz Carlos Ramos, Tereza Cristina e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 13 de maio de 2015.

Deputado JÚLIO CESAR

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código Nacional de Trânsito Brasileiro, para vedar a frisação de pneus

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 106-A:

Art. 106-A. Ficam proibidos o uso de pneus frisados em veículos automotores, a frisação de pneus por revendas, oficinas, autopeças, borracharias e estabelecimentos similares, bem como a comercialização de pneus frisados, mesmo quando parte integrante de veículo automotor nacional ou importado;

§ 1º Excetuam-se do disposto neste artigo os pneus que ostentem originalmente em seus flancos os termos “RESSULCÁVEL” ou “REGROOVABLE”.

§ 2º O parágrafo anterior não elide a responsabilidade do proprietário em realizar a frisação dos pneus exatamente nos termos do manual de

instruções.

§ 3º Os meios de fiscalização do disposto no *caput* e a eventual aplicação de sanções ao descumprimento da norma serão objeto de regulamentação do CONTRAN.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 13 de maio de 2015.

Deputado JULIO CÉSAR
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

A proposta apresentada pelo Sr. Celso Maldaner propõe a alteração na Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 acrescentando o art. 106 A com o intuito de proibir a prática da frisagem de pneus e a circulação de carros com pneus fresados.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO DA RELATORA

O projeto que agora relatamos proíbe a prática da Frisagem em pneus de veículos automotores. A “riscagem”, como é popularmente conhecida, nada mais é do que realizar novos sulcos em pneus já desgastados para garantir a aparência de novo.

Esta prática é atrativa por causa do seu custo. Um pneu fresado custa em média 10 vezes menos que um novo, porém é condenada por diversos especialistas em segurança no trânsito. Celso Arruda, técnico da UNICAMP explica que a frisagem diminui a camada de borracha comprometendo a estrutura do pneu: “Quando chega nessa aramagem, perdeu a sustentação do pneu. A chance de explodir o pneu, por volta da aramagem, é enorme. Basta bater em uma pedrinha, em um buraco ou em uma guia”.

Além do risco de estourar os especialistas alertam para a perda de atrito entre o pneu e o asfalto. A frisação do pneu refaz as ranhuras mas não recupera a borracha desgastada, contribuindo significativamente para a perda de aderência.

Os frisos dos pneus vindo das fábricas são milimetricamente calculados em espessura e profundidade para garantir aderência ao asfalto e eliminação da água da chuva evitando a “aquaplanagem”, coisa que não acontece nas borracharias que fazem a frisação de pneus.

Não acredito, porém, que esta proibição deva ser para todos os tipos de pneus. Observe que já existem no mercado nacional pneus que são preparados para receber a “ressulcagem”. Estes produtos vêm com uma camada extra de borracha para que o reaproveitamento possa ser feito sem comprometer a sua estrutura. Geralmente estes pneus são mais utilizados por ônibus e caminhões.

Pelas razões expostas votamos pela aprovação do PL 7.038/2014 na forma do substitutivo oferecido pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 7.038/2014 na forma do Substitutivo adotado pela CDEIC, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Clarissa Garotinho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Milton Monti - Vice-Presidente, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Diego Andrade, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Lázaro Botelho, Major Olímpio, Marcelo Matos, Marcio

Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Martins, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Fabio Reis, João Castelo, João Paulo Papa, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Ricardo Izar, Roberto Sales e Samuel Moreira.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2015.

Deputado FERNANDO JORDÃO

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
