



MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS

NOTA INFORMATIVA Nº 19/2018-SEI-CGCA/DEMOB/SDCI

PROCESSO Nº 52000.109826/2017-93

INTERESSADO: SINDIPNEUS - SINDICATO DAS EMPRESAS DE REVENDA E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE REFORMA DE PNEUS E SIMILARES DO ESTADO DE MINAS GERAIS

1. ASSUNTO

1.1. Reunião ocorrida neste Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, em 06/06/2018, por requerimento do Sindicato das Empresas de Revenda e Prestação de Serviços de Reforma e Similares do Estado de Minas Gerais (SINDIPNEUS-MG) com representantes do GAB/MDIC, DEMOB/MDIC e INMETRO, onde foi pleiteada a **suspensão do artigo 6º da Portaria INMETRO nº 554/2015, que trata da proibição da fabricação de pneus reformados de motocicletas.**

2. INTRODUÇÃO

2.1. Inicialmente, salientamos que somos favoráveis ao uso de **pneus reformados** (recapados, recauchutados ou remoldados), devido a sua eficiência econômica e ambiental, porém, desde que tais produtos atinjam níveis satisfatórios de desempenho e segurança.

2.2. 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, é substituído os seus ombros (parte externa entre a banda de rodagem e seu flanco, parte lateral externa do pneu). Já o pneu **remoldado**, além da substituição da banda de rodagem e de seus ombros, é também substituída toda a superfície de seus flancos (parte lateral externa do pneu).

2.3. Atualmente, no Brasil, esta proibido o **uso de pneus reformados** (seja pelo processo de recapagem, recauchutagem ou remoldagem) em **ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos** (Resolução CONTRAN nº 158/2004 - a qual considerou que pneu reformado não oferece condições mínimas de segurança para uso em veículos automotores de duas ou três rodas) e no eixo direcional de ônibus (Resolução CONTRAN nº 445/2013) e de micro-ônibus (Resolução CONTRAN nº 416/ 2012).

2.4. Destaque-se, que, enquanto a Resolução CONTRAN nº 158/2004 proibiu a utilização de pneus reformados em ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos, o artigo 6º da Portaria INMETRO nº 554/2015 (Regulamento Técnico da Qualidade para Reforma de Pneus) proibiu o **serviço de reforma de pneus destinados ao uso em vias públicas para ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos:**

Art. 6º Determinar 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 158/2004.

2.5. Já os pneus novos de motocicletas são regulados pela Portaria INMETRO nº 083/2008 (Regulamento Técnico da Qualidade de Pneus novos para Motocicleta, Motoneta e Ciclomotor). São previstos três tipos de ensaios: “Ensaio Dimensional”, “Ensaio de Velocidade sob Carga” e o “Ensaio de Raio Dinâmico”, este último para pneus com índice de velocidade “L” e superior (índices de velocidades acima de 120km/h).

3. COMPARATIVO INTERNACIONAL

3.1. A legislação dos **Estados Unidos da América**, possui regulamento técnico^[1] expedido pela *National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA*, órgão vinculado ao *United States Department of Transportation – DOT*, que trata de pneus reformados para uso em automóveis de passageiros. Tal regulamento não é aplicável à reforma de pneus para uso em motocicletas.

3.2. A Legislação Americana ainda expressamente proíbe a utilização de pneus reformados nos eixos dianteiros dos ônibus^[2].

3.3. Em nossas pesquisas, não encontramos proibição expressa para a reforma de pneus de motocicletas.

3.4. Destaque-se que a **WERA Motorcycle Roadracing** uma das maiores e mais antigas instituições norte americanas que promovem corridas de motocicletas em percursos rodoviários nos Estados Unidos, **permite o uso de pneus reformados em todas as classes de suas corridas[3], desde que tenham sido fabricados por uma empresa aprovada pelo DOT em conformidade com o regulamento CFR 571, e forem testados utilizando a Shearografia a Laser (Laser Shearography) durante o processo de fabricação. Recauchutados colados e pré-tratados não são permitidos.** Todos os eventos da WERA são co-sancionados pela *American Motorcyclist Association – AMA*.

3.5. Levantamos a existência de um pneu radial reformado (remoldado) para motocicletas esportivas, com classe de velocidade “Z” (acima de 240km/h), chamado “*Tomahawk*”, que era fabricado pela ***Desser Tire & Rubber Company*** (reconhecida reformadora norte americana de pneus de aviões a jato, uma das cinco autorizadas pela FAA). Tal produto era aprovado pelo *United States Department of Transportation – DOT*, e testado por Shearografia a Laser. Atualmente o produto não é mais comercializado. Também foi produzido na Inglaterra através de uma *joint-venture*.

3.6. Na **União Europeia**, dois regulamentos técnicos^[4] 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.

3.7. Em nossas pesquisas, também não encontramos proibição expressa para a reforma de pneus de motocicletas.

[1] *Code of Federal Regulations 49 CFR 571.117 - Standard No. 117; Retreaded pneumatic tires (Federal Motor Vehicle Safety Standards - FMVSS - No. 117; Retreaded pneumatic tires)*

[2] *Code of Federal Regulations 49 CFR 393.75: Tires.*

(d) No bus shall be operated with regrooved, recapped or retreaded tires on the front wheels.

[3] <http://www.wera.com/rulebook/?x=1098#ch8>

CHAPTER EIGHT

TECHNICAL INSPECTION

GENERAL MACHINE REQUIREMENTS

r) Tires must be in good condition as determined by the technical Inspector. No off road knobby tires may be used in any class. **No recapped or retreaded tires may be used in any class unless they have been manufactured by a D.O.T. approved facility in compliance with CFR 571 and are tested using Laser Shearography during the manufacturing process. Glued, pre-cured retreads are not allowed.**

[4] *UNECE Regulation No. 108 - Retreaded tyres for passenger cars and their trailers*

UNECE Regulation No. 109 - Retreaded tyres for commercial vehicles and their trailers

4. ANÁLISE

4.1. Informamos que já foram realizadas diversas reuniões sobre o tema neste ministério, com a participação do Sindicato das Empresas de Revenda e Prestação de Serviços de Reforma e Similares do Estado de Minas Gerais - SINDIPNEUS/MG e da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP.

4.2. Destacamos que as entidades possuem interesses comerciais antagônicos, além de visões diferentes sobre o tema.

4.3. A posição do SINDIPNEUS-MG é que os pneus reformados de motocicletas são totalmente seguros, e passariam nos testes utilizados para a avaliação dos pneus novos de motocicletas, conforme a Portaria INMETRO nº 083/2008 (Regulamento Técnico da Qualidade de Pneus novos para Motocicleta, Motoneta e Ciclomotor) e que este fato, justifica a revogação da proibição da reforma de pneus de motocicletas. Afirma ainda, que o teste de “velocidade sobre carga”, é apontado pela Portaria INMETRO nº 083/2008 como meio hábil a certificar o grau de segurança de pneus novos de motocicletas, e portanto, seria também o teste ideal para certificar a segurança e qualidade dos pneus reformados de motocicletas.

4.4. A posição da ANIP é contrária à reforma de pneus para uso em motocicletas, ciclomotores e motonetas, haja vista que os projetos de engenharia de pneus novos para estes tipos de veículos não contemplariam a possibilidade de uma segunda vida dos mesmos, ou seja, serem reformados, diferentemente dos pneus novos fabricados para uso em aviões, ônibus e caminhões (pneus de carga), os quais são projetados para terem 2, 3, ou mais vidas úteis através de um dos processos de reforma; Que a carcaça do produto (a qual tem a função de suportar a carga e a velocidade do pneu) responde por grande parte dos fatores de segurança associados ao pneu e que a discussão sobre segurança devia considerar à área da carcaça (que sofre oxidação, envelhecimento, fadiga e exaustão) e não apenas ao seu invólucro, que é onde atuam os processos de reforma de pneus, processos estes os quais não reconstituíam este potencial de segurança da carcaça; Que a comparação de desempenho entre um pneu novo e reformado no teste de “velocidade sobre carga”, apenas mostraria se o processo de reforma foi realizado adequadamente, mas não provaria a segurança do pneu em si, ao longo de toda nova vida útil.

4.5. Informamos que esta área já se manifestou anteriormente, pela manutenção da proibição do serviço de reforma de pneus para motocicletas. Entretanto, novas reflexões se fazem necessárias.

4.6. Os avanços na tecnologia de reforma de pneus, tais como a remoldagem, os processos computadorizados, as inspeções não destrutivas, (ex. Shearografia a Laser), os novos compostos de borracha, etc, avançaram significativamente nas últimas décadas.

4.7. A remoldagem, quando a carcaça retorna ao molde (*mould*) para a cura a quente, é um processo similar em muitos aspectos, a como um pneu novo é feito. A única coisa que é reciclada é a carcaça. O método não é como uma recapagem de pneu de caminhão, que tem uma banda de rodagem pré-curada, aplicada com cola à carcaça.

4.8. Na remoldagem, os pneus usados são raspados mecanicamente através de uma máquina de abrasão controlada por computador de alta precisão, em seguida, a nova borracha não curada é reaplicada por meio de uma máquina extrusora computadorizada. Os pneus são então inseridos em moldes individuais que têm os padrões de banda de rodagem neles e são curados a alta temperatura e pressão.

4.9. A permissão de utilização de pneus reformados em corridas de motocicletas, demonstra que tais produtos, quando produzidos adequadamente e aliados a um controle de qualidade robusto, são perfeitamente balanceados e seguros.

4.10. A inexistência internacional de normas, regulamentos técnicos ou esquemas de avaliação da conformidade para a reforma de pneus de motocicletas sempre foi um empecilho a regulamentação do tema pelo INMETRO.

4.11. Cerca de dois milhões de pneus de motocicletas são reformados anualmente no Brasil, segundo dados do SINDIPNEUS-MG. Tal realidade fática, implica que sobre estes produtos não existem controles mínimos por parte do poder público, conduzindo à necessidade de regulação técnica e jurídica.

5. ENCAMINHAMENTOS SUGERIDOS

5.1. Como encaminhamentos, este Ministério sugere as seguintes medidas para a consideração pelo INMETRO:

1. Suspender o artigo 6º da Portaria INMETRO nº 554/2015 (Regulamento Técnico da Qualidade e Requisitos de Avaliação de Conformidade para Reforma de Pneus), tendo em vista, inclusive, a impossibilidade de aferir se o pneu reformado é ou não destinado ao uso em vias públicas.
2. Estabelecer que os pneus reformados de motocicletas devem atender aos ensaios exigidos para a comercialização de pneus novos (mesmos requisitos técnicos) da Portaria INMETRO nº 083/2008 (Regulamento Técnico da Qualidade de Pneus novos para Motocicleta, Motoneta e Ciclomotor), além de definir os requisitos de marcação de identificação nos flancos; não permitir que sejam reformados pneus que já tenham sido consertados ou reparados anteriormente, ou que já foram submetidos a um processo de reforma anterior, ou ainda, com data de fabricação superior a 7 anos.
3. Estabelecer grupo de trabalho, pelo INMETRO, com a realização de testes e estudos, visando à inclusão dos pneus de motocicletas e ciclomotores no Regulamento Técnico da Qualidade e Requisitos de Avaliação de Conformidade para Reforma de Pneus, em noventa dias.

5.2. Insta salientar, que a relação de supervisão em relação ao INMETRO não implica em subordinação, cabendo ao INMETRO atuar com autonomia operacional e administrativa, dentro das competências legais que lhe cabem.

6. REFERÊNCIAS

6.1. Nota Informativa nº 7/2018-SEI-CGCA/DEMOB/SDCI.



Documento assinado eletronicamente por **THOMAS PARIS CALDELLAS, Analista de Comércio Exterior - ACE**, em 26/06/2018, às 11:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARGARETE MARIA GANDINI, Diretor(a)**, em 26/06/2018, às 15:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **IGOR NOGUEIRA CALVET, Secretário(a) de Desenvolvimento e Competitividade Industrial**, em 26/06/2018, às 18:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.mdic.gov.br/validador>, informando o código verificador **0368401** e o código CRC **A93100AB**.