

PARECER N° , DE 2013

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO sobre o Projeto de Lei do Senado nº. 67, de 2013, do Senador Vital do Rêgo, que altera a Lei nº. 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, para dispor sobre a logística reversa de veículos automotores.

RELATOR: Senador **RUBEN FIGUEIRÓ**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº. 67, de 2013, de autoria do Senador Vital do Rêgo. A matéria pretende acrescentar dispositivos ao art. 33 da Lei nº. 12.305, de 2 de agosto de 2010 – que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos – para tornar obrigatória a implementação de sistemas de logística reversa de veículos automotores.

O art. 1º do projeto acrescenta o inciso VII ao art. 33 da Lei nº. 12.305, de 2010, para incluir “veículos automotores, leves ou pesados, utilizados no transporte de cargas ou de passageiros” entre os produtos sujeitos a sistemas de logística reversa. Na redação atual do art. 33 da Lei nº. 12.305, de 2010, estão obrigados a implementar esses sistemas os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos seguintes produtos: I – agrotóxicos, seus resíduos e embalagens; II – pilhas e baterias; III – pneus; IV – óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens; V – lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista; e VI – produtos eletroeletrônicos e seus componentes.

O art. 1º do projeto também acrescenta um parágrafo ao art. 33 para determinar as características que definem o fim da vida útil dos veículos automotores e do seu uso pelo consumidor, ou seja, quando “não apresentam condições para a circulação, em consequência de acidente, avaria, mau estado, degradação, abandono ou outro motivo”.

O art. 2º do projeto estabelece que a lei entra em vigor após decorridos dois anos da sua publicação.

Na justificação da matéria, o autor defende que a logística reversa de veículos é adotada em diversos países e que, na Europa, a reutilização de componentes chega a 95%. O Brasil teria grande potencial para reaproveitar os materiais componentes de veículos descartados, a exemplo do que já ocorre com produtos como o alumínio. Contudo, “apenas 1,5% da frota brasileira que sai de circulação vai para a reciclagem”, pois a legislação sobre destinação final ambientalmente adequada de resíduos sólidos não exige a logística reversa para veículos que chegaram ao fim de sua vida útil.

O despacho inicial da matéria, em 5 de março de 2013, determinou sua análise pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), em decisão terminativa. Em virtude da aprovação dos Requerimentos nº. 378 a 380, de 2013, a matéria foi despachada, em 22 de maio de 2013, às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), de Assuntos Sociais (CAS), de Assuntos Econômicos (CAE) e à CMA, cabendo à última a decisão terminativa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, que é submetido à deliberação deste Colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104-A, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDR opinar sobre assuntos atinentes a programas, projetos, investimentos e incentivos voltados para o desenvolvimento regional e outros assuntos correlatos. Assim, não há óbice regimental para a aprovação do PLS nº. 67, de 2013 por este Colegiado.

O projeto de lei é meritório e incorpora inovações adequadas à Política Nacional de Resíduos Sólidos, a Lei nº. 12.305, de 2010, cujo art. 3º define a logística reversa. É um “instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada”.

O art. 33 da Política Nacional de Resíduos Sólidos determina que fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes adotem medidas para operacionalizar sistemas de logística reversa dos produtos que fabricam ou comercializam. Das seis classes de produtos previstas nos incisos do *caput* do art. 33, ao menos três já guardam relação direta com o setor automotivo. É o caso dos pneus, das baterias e dos óleos lubrificantes, incluindo seus resíduos e embalagens.

Isso demonstra o grau de impacto ambiental dos produtos relacionados ao setor de automóveis. Os números do licenciamento e da venda de veículos nacionais e importados indicam o grau desse impacto. Segundo a edição 2012 do Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), em 2011 foram licenciados mais de 3,6 milhões de novos veículos nacionais e em torno de 860 mil novos veículos importados. Além disso, de acordo com dados do Anuário da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), mais de dois milhões de novas motocicletas foram vendidas para o mercado interno, em 2011.

Assim, somando-se os dados da Anfavea e da Abraciclo, apenas em 2011 mais de 6 milhões de novos veículos entraram em circulação, referentes a motocicletas, automóveis, veículos comerciais leves, caminhões e ônibus. Com base nesses números, a logística reversa pode impactar as economias regionais de forma significativa, em termos de aproveitamento, como insumo industrial, do material dos veículos inservíveis e de eliminação dos descartes desses veículos de forma inadequada.

Com base no incremento da frota nacional, um número significativo de veículos automotores para transporte de carga ou de passageiros chegará ao fim de sua vida útil, a cada ano. Isso demonstra a importância de implantar sistemas de logística reversa, para que a própria cadeia produtiva reproveite os componentes desses veículos, fortalecendo assim o desenvolvimento regional, de forma sustentável.

III – VOTO

Ante o exposto, permitam-me, Senhoras e Senhores Senadores membros desta Comissão, registrar, nesta oportunidade, quão importante é este projeto de autoria do eminentíssimo Senador Vital do Rêgo, que vem preencher uma lacuna na legislação reclamada pela população que, ao passar pelas vias públicas e pelos depósitos dos Departamentos de Trânsito de todo o País, vêem estupefatos verdadeiros entulhos de veículos automotores e outros resíduos sólidos abandonados, muitas vezes pela displicência ou inércia das autoridades. Sendo assim, aplaudindo o projeto do eminentíssimo Senador Vital do Rêgo, sou pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº. 67, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator