



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1236/2024
(à MPV 1236/2024)

Acrescente-se art. 28-A à Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, na forma proposta pelo art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 28-A.** A produção de autopeças poderá contemplar resíduos sólidos perigosos caracterizados como materiais inservíveis importados para reprocessamento e exportação, nos termos de regulamento.

Parágrafo único. Ato conjunto do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima disciplinará o processo produtivo básico e quantidade de resíduos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde – MOVER foi elaborado “em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinaliza profundas transformações nos veículos, e na forma de usá-los, e produzi-los, se configurando ao mesmo tempo uma janela de oportunidades ou um risco para a base produtiva instalada no País”.

Ainda segundo a referida exposição de motivos, o MOVER visa, entre os objetivos propostos, aumentar a reciclabilidade de materiais; e, para isso, o Poder Executivo definirá requisitos específicos e incentivos tributários para direcionar toda a cadeia automotiva nessa direção de veículos mais sustentáveis.



Neste quesito, o Brasil já dispõe de uma legislação ambiental de referência no que se refere ao controle de gerenciamento de resíduos sólidos. Entre os sete setores já sujeitos pela Lei Federal nº 12.305/2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, a estruturar e a implementar sistemas de logística reversa, pilhas e baterias, pneus, óleos lubrificantes, lâmpadas fluorescentes (que incluem as LED) já estão contemplados. Podemos dizer, portanto, que a reciclabilidade já é uma realidade para parte significativa do setor de autopeças, já obrigados à prática, mediante o retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos.

Somado a isso, o princípio do poluidor pagador impõe a coleta da sucata pelo fabricante como meio de gestão adequada de resíduos perigosos e para a promoção da sustentabilidade ambiental. Este mecanismo se consolidou e hoje posiciona o Brasil na vanguarda da logística reversa e reciclagem de materiais, sucesso que apenas se consolidou pelos esforços e cooperação mútua entre o Governo e setor privado, por meio dos acordos setoriais.

No entanto, com o aumento da presença das autopeças brasileiras no mercado internacional, há uma quebra nessa cadeia. A presente emenda, portanto, visa aperfeiçoar os sistemas de logística reversa ampliando para os países que sejam parceiros comerciais do Brasil, visando manter o círculo da economia circular e cumprir assim os objetivos propostos no programa Mover.

Esse ponto é ainda mais relevante quando resíduos existentes em outros países decorrem de exportações de produtos realizados por empresas brasileiras. Ou seja: atualmente, a legislação brasileira não permite que sejam trazidos ao país, para reciclagem e reuso, os resíduos sólidos gerados no exterior pelas próprias empresas brasileiras exportadoras. É um cenário que pode e deve ser mudado, considerando, inclusive, que um dos objetivos do MOVER é solucionar as dificuldades da indústria brasileira quando ao incremento das



exportações conforme o potencial do País e retomar a sua participação em mercados internacionais que vem perdendo espaço.

Hoje, nos casos em que a motivação para a importação seja a reciclagem para reutilização, no contexto da logística reversa, não haverá dano ambiental ao país. A proposta aqui é viabilizar uma exceção ao setor de autopeças para a importação de bens inservíveis para fins exclusivos de reciclagem. Além de fomentar o fornecimento de matéria-prima cuja escassez encarece o produto e contribuir com a retirada de resíduos de países que não possam promover a mesma destinação ambientalmente adequada, a proposta cumpre os objetivos da nova política industrial.

Essa proposta também está em conformidade com os objetivos estabelecidos pela Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito (Convenção de Basileia), que conta com a adesão do Brasil desde 1993. O artigo 4º, parágrafo 9º, desse tratado internacional prevê que o transporte internacional de resíduos sólidos deve ser permitido quando: (a) o Estado de origem do resíduo não tiver condições para realizar o seu depósito de forma ambientalmente saudável e eficiente; ou (b) os resíduos em questão forem necessários como matéria-prima para as indústrias de reciclagem ou recuperação no país de destino. O preâmbulo da Convenção estabelece, ainda, que os resíduos devem ser depositados ou tratados, preferencialmente, no país em que foram gerados.

Todos esses princípios são atendidos pela presente proposta. De acordo com a redação sugerida, a importação do resíduo será vinculada às exportações de produtos novos anteriormente realizadas pelo importador do resíduo, relativos a produtos que haja a escassez da matéria-prima no país, além de haver a obrigatoriedade de submissão do resíduo importado à reciclagem e respectiva aplicação no processo produtivo da empresa importadora. Isto permitirá que os resíduos gerados por empresas brasileiras retornem ao país



para receberem tratamento ambientalmente adequado, além de contribuir para o desenvolvimento nacional.

Como indicado, além da escassez de determinadas matérias-primas no país, a utilização de produtos reciclados, além de ter a função de dar a destinação ambientalmente adequada aos resíduos, privilegia os mais modernos conceitos de economia circular. A mudança proposta evita, também, que estes produtos inservíveis, ante a escassez de matéria-prima, entrem no país como contrabando. Além disso, a mudança será incentivo para que países que não disponham de tecnologia de reciclagem insuficientes ou tecnicamente desatualizadas não necessitem manter, em seus territórios, resíduos perigosos acondicionados e descartados de maneira irregular.

No mais, resta indubitável que esta proposta de emenda à Medida Provisória nº 1236/2024, além de privilegiar o mercado nacional, traduz-se em uma demonstração, pelo Brasil, de responsabilidade ambiental para com a comunidade internacional.

Sala da comissão, 4 de julho de 2024.

