



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **TEREZA CRISTINA**

PARECER N° , DE 2025-CMA

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 4.121, de 2020, do Senador Confúcio Moura, que *altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, com o objetivo de dispor sobre a logística reversa de veículos automotores, e a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil e institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, para criar requisitos referentes à reciclagem de veículos automotores.*

Relatora: Senadora **TEREZA CRISTINA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Meio Ambiente (CMA) o Projeto de Lei (PL) nº 4.121, de 2020, do Senador Confúcio Moura, que *altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), com o objetivo de dispor sobre a logística reversa de veículos automotores, e a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil e institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, para criar requisitos referentes à reciclagem de veículos automotores.*

O projeto compõe-se de três artigos. O primeiro deles altera a redação do art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010, para:

1. obrigar os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de veículos automotores de qualquer natureza a estruturar e implementar



sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos;

2. determinar que os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos e embalagens de veículos automotores deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e a operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA) e do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS), ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial;
3. incluir nas obrigações dos consumidores a devolução após o uso dos veículos automotores de qualquer natureza (§ 4º do art. 33 da PNRS);
4. estabelecer que os fabricantes e importadores dos veículos automotores de qualquer natureza são responsáveis pelo recolhimento de tais produtos e de seus resíduos abandonados;
5. considerar que o uso pelo consumidor dos veículos automotores se encerra quando estes não apresentarem condições para a circulação em consequência de acidente, avaria, mau estado, degradação, abandono ou outro motivo, ou ainda por determinação legal ou de regulamento expedido pela autoridade competente;
6. estabelecer que é obrigatório aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes implantar procedimentos de compra dos veículos usados; e
7. deliberar que os veículos automotores e os seus resíduos serão destinados à reutilização, após recondicionamento, ou à reciclagem.

O art. 2º modifica os arts. 1º, 2º, 5º, 8º, 10, 11, 13 e 19 da Lei nº 13.755, de 2018, para:

1. incluir o índice de reciclagem de veículos como requisito obrigatório para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos;
2. possibilitar ao Poder Executivo federal reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de reciclagem;
3. adicionar o descumprimento das metas de índice de reciclagem ao rol de infrações que ensejam multa compensatória;
4. arrolar entre as diretrizes do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística o incremento do índice de reciclagem e a estruturação e

implementação de sistema de logística reversa e de reciclagem de veículos e de suas peças no País;

5. incluir requisitos relativos ao índice de reciclagem de veículos e à estruturação e implementação de sistema de logística reversa e de reciclagem de veículos e de suas peças para fins de habilitação ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística;
6. acrescentar a estruturação e implementação de sistema de logística reversa e de reciclagem de veículos e de suas peças entre os investimentos passíveis de dedução de parte do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) para as pessoas jurídicas habilitadas no Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística;
7. incluir os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística sobre o meio ambiente no conteúdo do relatório anual do Grupo de Acompanhamento; e
8. considerar o descumprimento dos requisitos relativos ao índice de reciclagem de veículos e à estruturação e implementação de sistema de logística reversa e de reciclagem de veículos e de suas peças como passíveis das sanções previstas nos arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 13.755, de 2018.

A cláusula de vigência (art. 3º) estabelece que a lei originada do PL nº 4.121, de 2020, entrará em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos após decorridos 365 dias da data de sua publicação, quanto ao art. 1º, e na data de sua publicação, quanto ao art. 2º, observado o disposto no inciso I do art. 39 da Lei nº 13.755, de 2018.

Segundo o autor do PL nº 4.121, de 2020, a falta de uma política de reciclagem e de reutilização das peças no Brasil, ao contrário do que ocorre em países como Estados Unidos da América (EUA), Japão, Argentina e os membros da União Europeia, aumenta a pressão sobre o uso de recursos naturais e causa maior impacto ambiental e à saúde pública.

Após a apreciação da CMA, onde não foi objeto de emendas, a proposição seguirá para a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá a decisão terminativa sobre a matéria.



ja2024-12132

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1751474695>

II – ANÁLISE

A competência desta Comissão para apreciar a matéria sob análise encontra respaldo no inciso I do art. 102-F do Regimento Interno do Senado Federal (RISF). Considerando que a proposição será subsequentemente analisada pela CAE, a presente análise deverá centrar-se nos seus aspectos de mérito, visto que as questões relativas à constitucionalidade e juridicidade serão abordadas por aquele colegiado.

O projeto visa estabelecer uma política nacional para a reciclagem de veículos automotores e suas partes, que se prova necessária diante do aumento de carros abandonados após o fim de sua vida útil.

O acúmulo de carcaças de carros fora de circulação não apenas representa um desperdício de matérias-primas e recursos, mas também é uma fonte de acúmulo de água de chuva e de criadouros para insetos e outros organismos causadores de doenças, além de contaminar o solo e os corpos hídricos.

No Brasil, menos de 2% dos carros em desuso são reciclados. Pátios dos departamentos de trânsito em diversos municípios acumulam veículos com pouco aproveitamento das peças remanescentes. E a tendência é que haja cada vez mais veículos em desuso no Brasil, já que o País possui uma frota envelhecida. Segundo o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores - SINDIPEÇAS, a frota circulante tem idade média de 10,3 anos, e essa média vem aumentando desde 2014.

Entretanto, a proposição pode e deve ser aperfeiçoada. A proposta veiculada no PL nº 4.121, de 2020, ao implicar aquisição obrigatória de veículos ao final de sua vida útil pelos fabricantes e importadores, imporá a estes os custos da complexa e onerosa operação de recolhimento e recebimento de carcaças de veículos, o que obrigatoriamente implicará o repasse desses custos aos consumidores de novos veículos, gerando um enorme impacto negativo nesse mercado, com provável queda de venda e produção e consequente redução de postos de trabalho diretos e indiretos.

Ademais, nota-se que a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro* (CTB), já estabelece mecanismos adequados para tratar o problema dos carros abandonados. Os arts. 249-A e 328 da citada lei determinam que:



ja2024-12132

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1751474695>

Art. 279-A. O veículo em estado de abandono ou sinistrado poderá ser removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente do Sistema Nacional de Trânsito independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da regulamentação do Contran.

(...)

§ 2º Aplicam-se à remoção de veículo em estado de abandono ou sinistrado as disposições constantes do art. 328, sem prejuízo das demais disposições deste Código.

(...)

Art. 328. O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de sessenta dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico.

§ 1º Publicado o edital do leilão, a preparação poderá ser iniciada após trinta dias, contados da data de recolhimento do veículo, o qual será classificado em duas categorias:

I – conservado, quando apresenta condições de segurança para trafegar; e

II – sucata, quando não está apto a trafegar.

(...)

§ 16. Os veículos, sucatas e materiais inservíveis de bens automotores que se encontrarem nos depósitos há mais de 1 (um) ano poderão ser destinados à reciclagem, independentemente da existência de restrições sobre o veículo.

§ 17. O procedimento de hasta pública na hipótese do § 16 será realizado por lote de tonelagem de material ferroso, observando-se, no que couber, o disposto neste artigo, condicionando-se a entrega do material arrematado aos procedimentos necessários à descaracterização total do bem e à destinação exclusiva, ambientalmente adequada, à reciclagem siderúrgica, vedado qualquer aproveitamento de peças e partes.

§ 18. Os veículos sinistrados irrecuperáveis queimados, adulterados ou estrangeiros, bem como aqueles sem possibilidade de regularização perante o órgão de trânsito, serão destinados à reciclagem, independentemente do período em que estejam em depósito, respeitado o prazo previsto no **caput** deste artigo, sempre que a autoridade responsável pelo leilão julgar ser essa a medida apropriada.

Os dispositivos acima transcritos, portanto, permitem a remoção, pelo Poder Público, dos veículos abandonados, independentemente da

existência de infração de trânsito, bem como seu leilão como sucata e destinação à reciclagem. Dessa forma, a solução para o problema dos veículos abandonados não depende necessariamente de alteração legislativa, visto que a legislação vigente traz os mecanismos necessários para que os órgãos de trânsito equacionem a questão.

Ainda assim, entendemos que o art. 328 do CTB pode ser aperfeiçoado, de modo a reforçar a exigência de destinação final ambientalmente correta de veículos sem condições de uso em consonância com a PNRS.

Em vista do exposto, oferecemos emenda substitutiva para sanar os problemas apontados e contribuir para o aprimoramento da relevante iniciativa do Senador Confúcio Moura.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.121, de 2020, com a emenda substitutiva que segue:

EMENDA N° -CMA (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI N° 4.121, de 2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro*, para dispor sobre a destinação final ambientalmente adequada de veículos automotores.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 328. O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de 60 (sessenta)



ja2024-12132

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1751474695>

dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico, ou terá destinação final ambientalmente correta, em consonância com a Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída pela Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, tendo como prioridade a reciclagem.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



ja2024-12132

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1751474695>