



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

Em exame nesta Comissão de Meio Ambiente (CMA) o Projeto de Lei (PL) nº 4.121, de 2020, de autoria 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.*

A proposição possui três artigos. O art. 1º 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 artigos da Lei nº 13.755, de 2018, que foram revogados após a apresentação do projeto.

O art. 3º trata da cláusula de vigência, estabelecendo 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.

A matéria foi distribuída à CMA, onde não foram oferecidas emendas, e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-F, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CMA opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente, especialmente sobre controle da poluição, tema abarcado pelo PL nº 4.121, de 2020. Considerando que a proposição será subsequentemente analisada pela CAE, a presente análise centra-se nos seus aspectos de mérito, visto que as questões relativas à constitucionalidade e juridicidade serão abordadas por aquele colegiado.

Com relação ao mérito, no tocante à matéria ambiental de competência da CMA, concordamos parcialmente com o exame realizado pelo Excelentíssimo Senador Espíridão Amin, que nos antecedeu na relatoria do PL e cujo relatório não chegou a ser apreciado pela Comissão em razão de mudança de legislatura. Assim, adotamos parte de sua análise, com alterações para aprimorar a emenda substitutiva.

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 a de 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.

Nesse contexto, o PL nº 4.121, de 2020, visa não somente regulamentar a logística reversa do setor automotivo, mas também criar no mercado automobilístico um pilar de sustentabilidade gerador de empregos, com estímulo a novas tecnologias, além de impulsionar a política ambiental para esse importante e significativo setor econômico.

A própria indústria automobilística começou a perceber o potencial econômico do reaproveitamento de veículos em final de vida no Brasil e noticiou investimentos importantes em circularidade. A Stellantis, conglomerado com liderança absoluta no mercado brasileiro de automóveis e proprietária das marcas Fiat, Jeep, Citroën, Ram e Peugeot, entre outras, acaba de anunciar a inauguração de seu primeiro “Centro de Desmontagem Veicular Circular de Autopeças”, em Osasco – SP, com investimento de treze milhões de reais.

Com capacidade para desmontar até oito mil veículos por ano, o novo centro prioriza a reciclagem automotiva e o reaproveitamento de peças, inclusive de veículos de montadoras concorrentes. A operação pode evitar a emissão de aproximadamente trinta mil toneladas de dióxido de carbono ao ano, segundo a empresa.

Portanto, a nobre iniciativa do Senador Confúcio Moura está alinhada a uma tendência para a qual a indústria automotiva já está se adaptado e, se aprovada, induzirá aceleração na transição para a economia circular no País.

Entretanto, a proposição pode e deve ser aperfeiçoada. A proposta veiculada no PL nº 4.121, de 2020, ao implicar compra obrigatória de veículos ao final de sua vida útil pelos fabricantes e importadores, 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. Assim, mantemos a previsão de logística reversa, mas sem a compra obrigatória.

Atualmente, vige a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que *regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres*. Dessa forma, é razoável prever na PNRS uma articulação entre a indústria e as empresas de desmontagem como forma de facilitar e tornar menos

onerosa a logística reversa de veículos. Também é adequado substituir o termo “veículos automotores” por “veículos automotores terrestres” para melhor delimitar o escopo da legislação proposta.

Além disso, notamos que a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro* (CTB), determina em seu art. 120 o registro de todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semirreboque, cabendo ao proprietário de veículo irrecuperável, ou destinado à desmontagem, requerer a baixa do registro, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi de forma a manter o registro anterior (art. 126 do Código de Trânsito). Sendo assim, é mandatório acrescentar a baixa do registro nos procedimentos de logística reversa dos veículos automotores terrestres.

Entendemos que outros dispositivos do CTB também devem ser alterados, de forma que a lei de trânsito se torne mais harmoniosa com a legislação sobre resíduos. Nesse sentido, propomos mudanças no art. 240, para adequar o tipo infracional às alterações do art. 126, e no art. 279-A, para diferenciar o tratamento dado à situação de abandono em relação à situação de sinistro, prevendo a remoção obrigatória (hoje facultativa) do veículo em estado de abandono, independentemente da existência de infração à legislação de trânsito.

As alterações mais substanciais que propomos ao CTB se concentram em seu art. 328, de modo a facilitar a alienação de veículos recolhidos e não reclamados, a fim de que seja resolvido o enorme problema caracterizado por milhares de automóveis em acelerada degradação nos pátios dos órgãos de trânsito. Além de um problema ambiental e sanitário, essa situação compromete as receitas públicas de multas e taxas vinculadas aos veículos e causa aumento do custo de crédito, já que as instituições financeiras compensam os prejuízos em veículos dados em garantia que são depreciados nos pátios com aumento nas taxas aos tomadores de novos financiamentos. Ademais, a redação atual do art. 328 privilegia o setor de prensagem de sucata e reciclagem, em detrimento da reutilização de peças, em confronto com as prioridades da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Assim, o substitutivo que apresentamos altera esse dispositivo para: i) reduzir o prazo de espera para a alienação dos veículos; ii) incluir como destino, além da reciclagem, o setor de desmontagem, recondicionamento e reutilização de peças, o tratamento dos resíduos e a disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos, promovendo a economia circular e a compatibilização da legislação de trânsito com a de resíduos; iii) possibilitar

outras formas de alienação mais céleres e eficazes do que o leilão, sem prejuízo da competição, dado que a exclusividade desse tipo de procedimento de alienação, prevista no CTB, é uma das causas de morosidade na destinação e de acúmulo de carcaças nos depósitos; iv) promover rastreabilidade das peças e transparência na destinação.

Quanto à Lei nº 13.755, de 2018, que estabeleceu *requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil* e instituiu o *Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística*, todos os seus dispositivos com alteração proposta pelo PL nº 4.121, de 2020, foram revogados pelo inciso I do art. 34 da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, que *institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover)*. Por isso, deixamos de tratar desse tema em nosso substitutivo.

Em resumo, consideramos que a relevante iniciativa do Senador Confúcio Moura deve ser aprovada, na forma de substitutivo que contemple as modificações acima citadas, diante da sua capacidade de diminuir os danos ao meio ambiente decorrentes do abandono das sucatas de carros, por meio da reutilização e reciclagem e, ao mesmo tempo, de promover um grande incremento da economia circular no Brasil, gerando oportunidades de negócios e geração de empregos.

III – VOTO

Diante do exposto, manifestamos voto pela **aproviação** do Projeto de Lei nº 4.121, de 2020, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

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*, a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que *institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos*, e a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que *regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres*, para dispor sobre a logística reversa de veículos automotores terrestres.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 126.** O proprietário de veículo destinado à desmontagem definitiva, sucata, reciclagem ou disposição final ambientalmente adequada, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo Contran, vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi de forma a manter o registro anterior.

§ 1º A obrigação de que trata o *caput* deste artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, sucata, reciclagem ou disposição final ambientalmente adequada, quando estes sucederem ao proprietário.

.....” (NR)

“**Art. 240.** Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo destinado à desmontagem definitiva, sucata, reciclagem ou disposição final ambientalmente adequada:

.....” (NR)

“**Art. 279-A.** A remoção de veículo em estado de abandono ou sinistrado para depósito fixado pelo órgão ou entidade competente do Sistema Nacional de Trânsito independe da existência de infração à legislação de trânsito e obedecerá às disposições constantes do art. 328, sem prejuízo das demais disposições deste Código, e à regulamentação do Contran.

.....
§ 2º É obrigatória a remoção de veículo em estado de abandono localizado em vias ou logradouros públicos ou em locais onde a permanência do veículo implique risco ao meio ambiente ou à saúde pública.” (NR)

“**Art. 328.** O veículo retomado de financiamento, e o veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e alienado.

§ 1º Aos veículos sem condições de segurança para trafegar será dado destino conforme a ordem de prioridade estabelecida pelo *caput* do art. 9º da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.

§ 2º Os veículos de que trata o § 1º deste artigo poderão ser destinados diretamente a empresas de desmontagem devidamente

registradas nos termos da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, mediante certame eletrônico com ampla publicidade, garantindo seleção da melhor proposta econômico-ambiental, rastreabilidade e comprovação de destinação.

§ 3º A destinação prevista no § 2º deste artigo será acompanhada de Certificado Digital de Desmontagem integrado ao Renavam e ao Sistema Nacional de Informações sobre a Gestão dos Resíduos Sólidos (SINIR), de que trata a Lei nº Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, com identificação individual de componentes aptos a reuso ou remanufatura.

§ 4º É vedado o retorno dos veículos de que trata o § 1º deste artigo à circulação.

§ 6º Os valores arrecadados com a alienação deverão ser utilizados para custeio da realização do certame, dividindo-se os custos entre os veículos alienados, proporcionalmente ao valor individual de alienação, e destinando-se os valores remanescentes, na seguinte ordem, para:

IV – as multas devidas ao órgão ou à entidade responsável pelo certame;

§ 8º Os órgãos públicos responsáveis serão comunicados do certame previamente para que formalizem a desvinculação dos ônus incidentes sobre o veículo no prazo máximo de dez dias.

§ 12. Quitados os débitos, o saldo remanescente será depositado em conta específica do órgão responsável pela realização do certame e ficará à disposição do antigo proprietário, devendo ser expedida notificação a ele, no máximo em trinta dias após a realização do certame, para o levantamento do valor no prazo de cinco anos, após os quais o valor será transferido, definitivamente, para o fundo a que se refere o parágrafo único do art. 320.

§ 14. Se identificada a existência de restrição policial ou judicial sobre o prontuário do veículo, a autoridade responsável pela restrição será notificada para a retirada do bem do depósito, mediante a quitação das despesas com remoção e estada, ou para a autorização do certame nos termos deste artigo.

§ 15. Se no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação de que trata o § 14 deste artigo, não houver manifestação da autoridade responsável pela restrição judicial ou policial, estará o órgão de trânsito autorizado a promover a alienação do veículo nos termos deste artigo.

§ 16. Os veículos, sucatas e materiais inservíveis de bens automotores que se encontrarem nos depósitos há mais de 6 (seis) meses poderão ser destinados ao recondicionamento e reutilização de componentes não estruturais quando não houver risco de segurança mediante comprovação por laudo técnico, bem como à reciclagem, ao tratamento de resíduos e à disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos, independentemente da existência de restrições sobre o veículo.

§ 17. O procedimento do certame de alienação na hipótese do § 16 deste artigo será realizado por lote de tonelagem de material ferroso, observando-se, no que couber, o disposto neste artigo, especialmente o § 3º.

§ 18. Os veículos sinistrados irrecuperáveis queimados, adulterados ou estrangeiros, bem como aqueles sem possibilidade de regularização perante o órgão de trânsito, serão destinados conforme a ordem de prioridade estabelecida pelo *caput* do art. 9º da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, independentemente do período em que estejam em depósito, observado o disposto no § 16 deste artigo quanto aos critérios de segurança e respeitado o prazo previsto no *caput* deste artigo, sempre que a autoridade responsável pelo recolhimento julgar ser essa a medida apropriada, mediante justificativa técnica.” (NR)

Art. 2º O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 33.

.....
VII – veículos automotores terrestres de qualquer natureza.

.....
§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I a VII do *caput* e o § 1º deste artigo tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e a operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:

.....
IV – atuar em parceria com as empresas de desmontagem, reguladas pela Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, no caso dos veículos automotores terrestres referidos no inciso VII do *caput* deste artigo.

§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos I a VII do *caput* deste artigo, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

.....

§ 9º Os fabricantes e importadores dos veículos automotores terrestres a que se refere o inciso VII do *caput* deste artigo poderão delegar às empresas de desmontagem, reguladas pela Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, o recebimento desses produtos e de seus resíduos, sem prejuízo de sua responsabilidade compartilhada e das demais obrigações estabelecidas nesta Lei.

§ 10. Para os efeitos deste artigo, o uso pelo consumidor dos veículos automotores terrestres 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.

§ 11. Os veículos automotores terrestres de que trata o inciso VII do *caput* deste artigo recolhidos por meio de mecanismo de logística reversa serão destinados prioritariamente à desmontagem, à reutilização de peças, após recondicionamento, ou à reciclagem, de acordo com índices de circularidade a serem estabelecidos em regulamento.

§ 12. Na impossibilidade técnica ou econômica de atendimento às prioridades previstas no § 11 deste artigo, serão adotadas destinações de acordo com a ordem de prioridade estabelecida pelo art. 9º desta Lei.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“**Art. 2º**

I – desmontagem: a atividade de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças usadas para reposição, recondicionamento, reutilização, reciclagem, tratamento de resíduos ou destinação final ambientalmente adequada, nos termos da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010;

.....” (NR)

“**Art. 17.** O atendimento do disposto nesta Lei pelo empresário individual ou sociedade empresária não afasta a necessidade de cumprimento das normas de natureza diversa aplicáveis e a sujeição às sanções decorrentes, inclusive no tocante a logística reversa, tratamento de resíduos e rejeitos dos veículos desmontados ou destruídos e

disposição final ambientalmente adequada do produto da desmontagem.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 365 dias da data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora