



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **TEREZA CRISTINA**

PARECER Nº , DE 2026-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 para análise da 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”.

O projeto é composto 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 artigos da Lei nº 13.755, de 2018, que foram revogados após a apresentação do projeto. Por fim, o art. 3º contém a cláusula de vigência, que seria imediata e produziria 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.

Na justificção, o autor argumenta que 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), para colher decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O PL nº 4.121, de 2020, vem ao exame da CMA em cumprimento ao disposto no art. 102-F, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Com relação ao mérito, no tocante à matéria ambiental de competência da CMA, concordamos parcialmente com o exame realizado pelo Excelentíssimo Senador Espiridião 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. Os 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 anos e 11 meses, e essa média vem aumentando desde 2014.

Nesse contexto, o PL nº 4.121, de 2020, visa não somente resolver esse problema, 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.

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, imporá a estes os custos da complexa e onerosa operação de recolhimento e recebimento de carcaças de veículos, o que obrigatoriamente acarretará o repasse desses custos aos consumidores de novos veículos, gerando um 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 alguns mecanismos adequados para tratar o problema dos carros abandonados. Com alguns aperfeiçoamentos, que propomos no substitutivo que apresentaremos adiante, a questão pode ser resolvida com muito mais propriedade.

Notamos que o 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 para os veículos automotores terrestres destinados à reciclagem.

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, que tipifica como infração a conduta de deixar de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado, para adequar o tipo infracional às alterações do art. 126, e no art. 279-A, que trata da remoção de veículo em estado de abandono ou sinistrado a depósito, 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 a recuperação dos créditos públicos de multas e taxas vinculados a esses veículos e causa aumento do custo de financiamento automotivo, 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 (art. 9º, *caput*).

Assim, propomos as seguintes alterações nesse dispositivo: i) reduzir o prazo de espera para a destinação à reciclagem de veículos, sucatas e materiais inservíveis de bens automotores que se encontrarem nos depósitos; 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) promover rastreabilidade das peças e transparência na destinação.

Além disso, 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 alterações nessa lei para que a atividade seja realizada em harmonia com a PNRS.

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, é necessária a supressão dos dispositivos do projeto que alteram a legislação revogada. A nova legislação e seu regulamento (Decreto nº 12.435, de 15 de abril de 2025, em especial seu Anexo III) trazem significativos avanços quanto aos requisitos de reciclabilidade e quanto à reciclagem de veículos. Dessa forma, sugerimos novo dispositivo que vincula a reciclagem e a destinação final ambientalmente adequada de veículos automotores às disposições do Programa Mover e de seus programas subsequentes, bem como do regulamento.

Nesse sentido, propomos 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, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.121, de 2020, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº -CMA (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 4.121, de 2020

Dispõe sobre a destinação final ambientalmente adequada de veículos automotores terrestres e suas peças e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro*, 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 prever medidas de incentivo à economia circular de peças veiculares.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A destinação final ambientalmente adequada de veículos automotores terrestres e de suas peças obedecerá ao disposto na Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover) e seus programas subsequentes.

Parágrafo único. Na ausência de um programa setorial em vigência, as regras complementares para a destinação final ambientalmente adequada de veículos automotores terrestres e de suas peças serão definidas em regulamento, em consonância com a Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída pela Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.



Art. 2º 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.**

.....

§ 1º-A 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.

§ 1º-B Os veículos de que trata o § 1º-A 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 leilão eletrônico com ampla publicidade, garantindo seleção da melhor proposta econômico-ambiental, rastreabilidade e comprovação de destinação.



§ 1º-C A destinação prevista no § 1º-B 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 12.305, de 2 de agosto de 2010, com identificação individual de componentes aptos a reuso ou remanufatura.

§ 3º Mesmo classificado como conservado, o veículo que for levado a leilão por duas vezes e não for arrematado será leiloado como sucata, aplicando-se o disposto nos §§ 1º-A a 1º-C.

§ 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 à reutilização de componentes não estruturais, observadas normas técnicas e procedimentos certificados por órgão competente, de modo a assegurar a segurança do usuário, 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 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, especialmente o § 1º-C.

§ 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 quanto aos critérios de segurança e respeitado o prazo previsto no *caput* deste artigo, sempre que a autoridade responsável pelo leilão julgar ser essa a medida apropriada.” (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 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 sessenta dias da data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

