



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CONFÚCIO MOURA

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º 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 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 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:

.....



SF/20867.15555-98

§ 4º Os consumidores efetuarão 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*, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

§ 9º Os fabricantes e importadores dos veículos a que se refere o inciso VII do *caput* são responsáveis pelo recolhimento de tais produtos e seus resíduos abandonados nos meios urbano ou rural, bem como pela sua destinação ou disposição final ambientalmente adequadas.

§ 10. Para os efeitos deste artigo, 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.

§ 11. A medida a que se refere o inciso I do § 3º é obrigatória para os veículos de que trata o inciso VII do *caput*.

§ 12. Os produtos e resíduos recolhidos na forma do inciso VII do *caput* e do § 9º serão destinados à reutilização, após recondicionamento, ou à reciclagem, de acordo com índices de reutilização ou reciclabilidade a serem estabelecidos em regulamento.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º**

IV – índice de reciclabilidade de veículos.

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I a IV do *caput* deste artigo considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.

.....” (NR)

“**Art. 2º**

I – até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética ou de índice de reciclabilidade;

.....” (NR)



“**Art. 5º** O descumprimento das metas de rotulagem veicular de âmbito nacional, de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção ou de índice de reciclabilidade de que tratam os incisos I, III e IV do *caput* do art. 1º desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

.....” (NR)

“**Art. 8º**

I – incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural, da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção e do índice de reciclabilidade dos veículos comercializados no País;

.....

VIII – estruturação e implementação de sistema de logística reversa e de reciclagem de veículos e de suas peças no País.” (NR)

“**Art. 10.**

.....

V – índice de reciclabilidade de veículos;

VI – estruturação e implementação de sistema de logística reversa e de reciclagem de veículos e de suas peças.

.....

§ 8º Os requisitos mínimos estabelecidos nos incisos I, II, III e V do *caput* deste artigo serão iguais ou superiores àqueles estipulados, respectivamente, nos incisos I, II, III e IV do *caput* do art. 1º desta Lei.

.....” (NR)

“**Art. 11.**

.....

III – estruturação e implementação de sistema de logística reversa e de reciclagem de veículos e de suas peças.

.....

§ 5º São considerados dispêndios estratégicos com pesquisa e desenvolvimento aqueles que atendam ao disposto no *caput* deste artigo e, adicionalmente, sejam relativos à manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, aumento da reciclabilidade, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, big data, sistemas analíticos e preditivos (*data analytics*) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo federal.



.....” (NR)

“Art. 13.

§ 2º

II – deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação, no meio ambiente e na agregação de valor do setor automobilístico.” (NR)

“Art. 19. O descumprimento dos requisitos de que tratam os incisos I, II, III, V e VI do *caput* do art. 10 desta Lei pelas empresas habilitadas no Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística enseja a aplicação das sanções previstas nos arts. 4º, 5º e 6º desta Lei.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos:

I – após decorridos 365 dias da data de sua publicação, quanto ao art. 1º;

II – na data de sua publicação, quanto ao art. 2º, observado o disposto no inciso I do art. 39 da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), em 2019 foram emplacados no Brasil 4,04 milhões de veículos terrestres. Naquele ano, segundo o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), a idade média dos veículos automotores em circulação no País era de 9 anos e 10 meses para veículos leves de quatro rodas e de 11 anos e 7 meses para caminhões.

Conforme estimativas da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), ao menos 230 mil caminhões que rodam hoje nas estradas brasileiras têm mais de 30 anos de idade, o que equivale a 20% da frota nacional de caminhões.



Ao contrário do que ocorre em países como Estados Unidos da América (EUA), Japão, Argentina e os membros da União Europeia, no Brasil não existe uma política de reciclagem de veículos. Não há nem sequer dados disponíveis sobre o número de veículos desativados ou com registro baixado a cada ano no País. Dessa forma, não é possível saber quantos veículos estariam disponíveis para reciclagem atualmente. Supondo uma vida útil média de 15 anos de um veículo, de modo a considerar as condições econômicas de boa parte da população que não pode trocar de automóvel em intervalos menores ou adquirir veículos mais novos, e com vistas a obter um número mais próximo da subestimação, podemos estimar que o número de veículos emplacados em 2004, portanto há 15 anos, que foi de 2,54 milhões de unidades, corresponderia ao número de veículos que foram desativados no ano passado.

No atual cenário, esses milhões de veículos sucateados a cada ano representam um sério problema ambiental e de saúde pública, além de uma perda de oportunidade de incremento na economia, com geração de emprego e renda.

As carcaças de carros fora de circulação se acumulam nas ruas, nos estacionamentos públicos, nas áreas rurais, em pátios de órgãos públicos, em desmanches clandestinos e até em rios, lagoas e baías. Ajuntam água de chuva, servem de criadouros para insetos transmissores de doenças e outros animais nocivos, contaminam o solo e os corpos d'água, reduzem o espaço disponível e causam impacto visual negativo.

A falta de uma política de reciclagem e de reutilização das peças aumenta a pressão sobre o uso de recursos naturais virgens, causando maior impacto ambiental.

Segundo estudo publicado neste ano pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), intitulado “Brasil pós Covid-19”, que propõe a criação de uma indústria de reciclagem automotiva como forma de ajudar na recuperação da economia nacional após o impacto da pandemia, nos EUA, *tal indústria movimentaria cerca de US\$ 25 bilhões a. a. e emprega cerca de 100 mil pessoas. Estima-se que o Brasil tenha potencial para atingir 30% destes valores em um ou dois anos, considerando-se apenas automóveis. É possível que o avanço na reciclagem de veículos permita inclusive o barateamento dos insumos da indústria automobilística.*

O Brasil ainda está despreparado para enfrentar essa realidade. A Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), instituída pela Lei



nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, apresenta um arcabouço adequado para a consolidação da destinação ambientalmente adequada de resíduos, mas infelizmente não abarcou o setor automotivo na obrigatoriedade de implantação de logística reversa. Falta também exigir o recolhimento de veículos em fim da vida útil e critérios de reciclabilidade como contrapartida aos incentivos fiscais ao setor.

Este projeto de lei pretende assegurar o controle, a preservação e a melhoria das condições do meio ambiente, por meio do tratamento dos resíduos sólidos e carcaças abandonadas de veículos ao término de sua vida útil, gerando ao mesmo tempo benefícios econômicos sem ônus ao Poder Público, com fundamento no princípio da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos, insculpido na PNRS. Para isso, insere os veículos automotores no rol de produtos sujeitos à obrigação de implementação de sistema de logística reversa.

Noutra vertente, inclui critérios relativos ao índice de reciclabilidade de veículos e à estruturação e implementação de sistema de logística reversa para a comercialização de veículos e para a habilitação aos incentivos do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, instituído pela Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018. Critérios dessa natureza para a indústria automobilística já são adotados nos países da União Europeia e no Japão.

Sala das Sessões,

Senador CONFÚCIO MOURA

