



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Acrescente-se o seguinte art. 50-A ao Projeto de Lei nº 914, de 2024:

“Art. 50-A. O art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 28.

.....

XXXVIII - serviços de reforma de pneumáticos usados, enquadrados na subclasse 2212-9/00 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0);

XXXIX - recapagem, recauchutagem, remoldagem, duplicagem e vulcanização de pneumáticos; e

XL - máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, bem como de suas partes e peças de reposição, destinadas ao ativo imobilizado das pessoas jurídicas que exercem as atividades previstas nos incisos XXXVIII e XXXIX do caput deste artigo.

.....

§ 2º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Contribuição para o PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre as receitas auferidas pelas pessoas jurídicas que exercem as atividades previstas nos incisos XXXVIII e XXXIX do caput deste artigo.’ (NR)”





SENADO FEDERAL

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda visa incluir o setor de reforma de pneumáticos usados, incluídos os serviços de recapagem, recauchutagem, remoldagem, duplagem e vulcanização de pneumáticos no Projeto de Lei nº 914, de 2024, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover).

Pelo texto que ora apresentamos, ficam reduzidas a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre as receitas desses serviços. Além disso, prevemos a redução a zero das alíquotas dessas contribuições incidentes sobre a receita decorrente de vendas de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, bem como de suas partes e peças de reposição, destinadas ao ativo imobilizado das pessoas jurídicas que prestam serviços de reforma de pneumáticos.

Diante do conceito sobre a reforma de pneus, esclarecemos que se trata de uma prestação de serviço feita no pneu do cliente e não na compra de carcaças de pneus para reforma e posterior venda ou, por confusão, se misturar a reciclagem.

Portanto, é fundamental entendermos claramente que, antes de ser reformado, um pneu deve ser submetido a uma inspeção inicial, na qual são avaliados mais de vinte itens na carcaça do pneu. Em atendendo aos requisitos estabelecidos na regulamentação do Inmetro, o procedimento de reforma poderá ser realizado.

Também frisamos que a reforma do pneu é Ecologicamente Correta, sendo que emprega apenas 20% do material utilizado na produção de um pneu novo, proporcionando a mesma durabilidade original e postergando a destinação final da carcaça reduzindo os impactos ambientais. O pneu reformado pode economizar até 57 litros de petróleo e reduzir o consumo energético em 80%, comparado a produção de um novo. Isso significa que em 10 anos, foram economizados 5 bilhões de litros de petróleo.

A qualidade e a capacidade de reforma dos pneus nacionais permitem redução direta dos custos para o transporte brasileiro e menos carcaças abandonadas de pneus inservíveis. As





SENADO FEDERAL

SF/24325.28472-04

operações de sustentabilidade da indústria nacional de pneus atendem mais de 75% da frota em circulação no Brasil, número em amplo crescimento. Os pneus locais aceitam até duas reformas completas, contra meia de outras origens. Por exemplo, uma carreta que utiliza 18 pneus para rodar 300 mil km, gastaria 36 pneus nacionais contra 88 importados, gerando 18 carcaças contra 61. O custo no médio-prazo é 53% menor, além da segurança e garantia desses pneus. O setor defende que o Poder Executivo regulamente posteriormente ao Programa Mover a comprovação e incentivo o cumprimento de padrão de reforma de pneus para produtores importadores, garantindo que o setor e o Brasil sigam como referência em sustentabilidade no segmento.

No entanto, há verdadeiro cenário de invasão de produtos importados que não geram empregos, não cumprem as normas de sustentabilidade e logística reversa no Brasil e não podem ser reutilizados para diminuição do custo do transporte nacional. Os produtos importados têm tido preços médios por quilo extremamente baixos, especialmente quanto às importações originárias de países asiáticos que, no geral, ficam abaixo dos custos de matéria prima internacional. O custo industrial global para produção de pneus de passeio varia entre US\$ 3,90 e US\$ 4,60. O preço médio desses produtos de origem asiática, que em 2023 chegaram a ser 70% dos pneus do segmento, variou entre US\$ 2,60/kg e US\$ 3,01/kg.

Os fabricantes nacionais respondem com mais de 100.8% do cumprimento da meta brasileira definida pelo Ibama. Já os importados, têm passivo de destinação 4 vezes maior que o setor nacional, com cerca de 420 mil toneladas que são descartadas de forma incorreta. Como importante fator de sustentabilidade da indústria nacional, os pneus locais têm aderência comprovada para reutilização, reciclagem, recuperação, combinados com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos.

É de se destacar que, durante o período da pandemia da Covid-19, a indústria nacional de pneus seguiu garantindo empregos, abastecendo o mercado interno, mesmo com a escassez de matérias primas e das dificuldades com frete. O acolhimento desta Emenda





SENADO FEDERAL

representa importante reconhecimento da relevância do setor e da necessidade de seu fomento em nosso País.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos ilustres pares na aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, de de 2024.

