



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Art. 1º Altera-se o inciso V e inclua-se os incisos VI e VII, ambos no § 5º do art. 2º do Projeto de Lei nº 914, de 2024, bom como acrescenta-se os parágrafos 10 a 13, também ao art. 2º do Projeto de Lei nº 914, de 2024 nos seguintes termos:

“Art. 2º.....

.....

§ 5º.....

.....

V - Reciclabilidade: percentual em massa de um veículo novo, incluindo **autopeças** e **pneumáticos**, potencialmente passível de ser reutilizada, reciclada ou recuperada, combinado com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos.

VI - Destinação ambientalmente adequada de pneus inservíveis: procedimentos técnicos em que os pneus são descaracterizados de sua forma inicial, e que seus elementos constituintes são reaproveitados, reciclados ou processados por outras técnicas admitidas pelos órgãos ambientais competentes, observando a legislação vigente e normas operacionais específicas de modo a evitar danos ou riscos à saúde pública e à segurança, e a minimizar os impactos ambientais adversos.”

VII - Reforma e reutilização de pneumáticos: consistem na restauração e reaproveitamento de pneus usados, prolongando sua vida útil e reduzindo o impacto ambiental. Recuperação de pneus desgastados, conforme os padrões de segurança e qualidade, garantindo a eficiência e sustentabilidade.

.....

.....

§ 10º O Poder Executivo deverá disciplinar por regulamento:

I - priorização e conteúdo mínimo nacional verde de pneumáticos; e



II - requisitos obrigatórios relacionados à pegada de carbono do produto, no ciclo do berço ao túmulo, podendo ser definidas metas por escopo.

§ 11. Ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços deverá definir metodologia de bônus e malus, quantificando as externalidades negativas e positivas dos pneumáticos que poderão ser compensadas, em caso de resultado negativo, sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, de que trata o art. 35.

§ 12. A compensação de que trata o inciso III do § 10º, na definição da quantificação das externalidades negativas e positivas, o limite máximo de vinte e cinco por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos pneumáticos.

§ 13. A comercialização de pneumáticos fica condicionada ao emprego de pneus que tenham comprovadamente sistemas de logística reversa implementados por seus fabricantes e importadores, com anuência do órgão competente, conforme regulamento a ser definido pelo Poder Executivo.

JUSTIFICAÇÃO

A indústria brasileira de pneus gera cerca de 900 mil empregos diretos e indiretos, com geração de mais de R\$ 5 bilhões em impostos. O setor investe, no mínimo, R\$ 8,2 bilhões a cada 5 anos em sustentabilidade, segurança, desenvolvimento e uso de novas tecnologias, eficiência energética e adaptação aos novos modelos de descarbonização exigidos internacionalmente. Adicionalmente, a indústria brasileira exporta, em média, 15 milhões de pneus por ano, o que adiciona US\$ 1 bilhão de dólares para a balança comercial brasileira.

O Brasil é a maior polo produtivo de pneus de toda a América Latina e o 7º maior do mundo. Aqui são produzidos mais de 1.000 tipos de pneus dos mais variados segmentos, para 4 milhões de veículos por ano. Essa produção só é possível pelos investimentos em tecnologia espalhados em mais de 23 de unidades fabris em 7 estados, com 15 laboratórios e 3 pistas de teste, que envolvem o desenvolvimento de pneus inteligentes e com alto índice de segurança e sustentabilidade, em especial, quando comparados com a oferta de outros mercados.

O setor nacional de pneus iniciou seu Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis com base na primeira resolução CONAMA



sobre o tema ainda em 1999. Desde 2001, a indústria nacional de pneumáticos investiu mais de R\$ 1,6 bilhão na coleta e destinação de pneus inservíveis e investe mais de R\$ 100 milhões anuais para cumprimento das normas acima do exigido. Os resultados colocam o Brasil, em volume de destinação de pneus inservíveis, como um dos principais do mundo, ultrapassando inclusive entidades na Europa. Até o momento, mais de 6 milhões de toneladas de pneus foram destinadas, o equivalente a 1,1 bilhão de pneus de carros de passeio.

A qualidade e a capacidade de reforma dos pneus nacionais permitem redução direta dos custos para motoristas e menos carcaças abandonadas de pneus inservíveis. As 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, um motorista de 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 dos motoristas. 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 de 70% dos pneus do semento, virou 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.

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. Diversos países limitaram as exportações desse produto com foco no fornecimento doméstico, o que reforçou a importância da indústria nacional.



Diante do exposto e pela relevância da matéria, conto com o apoio dos nobres Pares para evitar que mais um setor importante da indústria nacional seja fechado pela concorrência desleal e que não gera benefícios para os objetivos do Brasil em termos de inovação tecnológica e sustentabilidade.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Carlos Portinho
(PL - RJ)

