

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 8.005 , DE 2010

Dispõe sobre a responsabilidade das empresas que fabricam, importam, comercializam ou instalam vidros automotivos pela coleta e destinação final ambientalmente adequada dos produtos descartados.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado GIOVANI CHERINI

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 8.005, de 2010, oriundo do Senado Federal, dispõe sobre a coleta e a destinação final ambientalmente adequada dos resíduos provenientes de vidros automotivos descartados. Estabelece, para tanto, que as empresas que fabricam, importam, comercializam ou instalam vidros automotivos são responsáveis pela coleta e pela destinação final ambientalmente adequada dos produtos descartados, sem condições de uso ou em desuso.

A proposição define, para os efeitos da lei que se originar deste projeto, que destinação final ambientalmente adequada são os processos de reciclagem e outras formas de valorização ou de destinação dos resíduos provenientes de vidros automotivos descartados admitidos pelos órgãos competentes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama).

Segundo a proposição, os vidros automotivos fabricados ou importados deverão trazer símbolo que informe ao consumidor que seus

resíduos submetem-se a sistema especial de coleta. As empresas que comercializam ou instalam vidros automotivos ficam obrigadas a receber em depósito os produtos descartados e a efetuar a devolução desses resíduos aos fabricantes e importadores, enquanto esses últimos poderão, de forma individual ou coletiva, operar os sistemas de destinação final em instalações próprias ou mediante a contratação de serviços especializados de terceiros. Prevê-se, no entanto, que tal contratação não isenta as empresas contratantes de responsabilidade por danos ambientais que venham a ser provocados. As empresas responsáveis pela destinação final dos vidros automotivos descartados devem também obter o licenciamento ambiental junto à autoridade ambiental competente.

De acordo com a proposição, a responsabilidade das empresas fabricantes ou importadoras somente cessará quando os vidros automotivos descartados forem reaproveitados em novos produtos, na forma de novos insumos, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou tiverem outra destinação final estabelecida pelo órgão ambiental competente. As empresas deverão comprovar, quando solicitado pelos órgãos ambientais competentes, a destinação que deram aos vidros automotivos inservíveis.

O projeto proíbe ainda as seguintes formas de destinação ou disposição final de vidros automotivos: (i) despejo no lixo doméstico, comercial ou industrial; (ii) lançamento em corpos hídricos de qualquer natureza, em praias, no mar e em áreas de mangue; (iii) lançamento a céu aberto, sob quaisquer condições, bem como em cavidades subterrâneas.

Conforme previsto na proposta, a ação ou omissão de pessoas físicas ou jurídicas que desobedeçam a esses dispositivos sujeitam os infratores às penalidades dispostas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e nas demais leis pertinentes. O Projeto de Lei nº 8.005, de 2010, dá o prazo de 120 dias, contados a partir da data de publicação da lei, para que esses dispositivos entrem em vigor.

A proposição já foi analisada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, que opinou unanimemente pela sua rejeição.

Após a tramitação do projeto por aquela Comissão Técnica, foram a ele apensados o Projeto de Lei nº 1.862, de 2011, de autoria do Deputado Décio Lima, que "altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010,

inserindo os veículos automotores e seus componentes na logística reversa”; o Projeto de Lei nº 2.170, de 2011, do Deputado Paulo Magalhães, que “regulamenta a reciclagem e destinação final de peças e acessórios automotivos usados e descartados”; e o Projeto de Lei nº 2.696, de 2011, da Deputada Nilda Gondim, que “altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, estendendo a obrigação de estruturar e implementar sistemas de logística reversa à parcela do setor automobilístico”.

A primeira proposição apensada modifica o art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010 e a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, de forma a incluir os veículos automotores e seus componentes entre os produtos sujeitos à logística reversa prevista no dispositivo alterado da Lei dos Resíduos Sólidos.

A segunda proposição apensada determina que a reciclagem e disposição final das peças e acessórios automotivos são de responsabilidade dos respectivos fabricantes, cabendo a eles disponibilizar espaço próprio para o recolhimento das peças e acessórios automotivos substituídos ou descartados. Dispõe também que a deposição dos resíduos obedecerá à legislação ambiental e o local de depósito deverá ser aprovado e licenciado pelo órgão ambiental estadual. As despesas pelo recolhimento, transporte, reciclagem das peças, acessórios e resíduos correm por conta do fabricante, que pode contratar empresas certificadas pelos órgãos ambientais estaduais para execução dessas atribuições. Já a comercialização das peças e acessórios usados, descartados e dos resíduos é considerada, pelo texto da proposição, como uma operação mercantil regulada por legislação própria. Por fim, o projeto determina que os fabricantes informarão nas embalagens das peças avulsas, dos acessórios e no manual dos veículos sobre o recolhimento, a disposição e deposição dos usados e descartados.

O último projeto apensado – PL 2.696/2011 – acrescenta o “*inciso VII*” ao art. 33 da Lei dos Resíduos Sólidos, para incluir os *automóveis de uso individual e familiar* entre os produtos obrigados a estabelecerem sistemas de logística reversa. Depois, altera alguns dispositivos daquela Lei, para adequá-los à modificação feita no seu art. 33.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 8.005, de 2010, oriundo do Senado Federal, dispõe sobre a responsabilidade dos fabricantes, importadores, comerciantes ou empresas instaladores de vidros automotivos pela coleta e destinação final ambientalmente adequada dos resíduos provenientes do descarte desses produtos. Para tanto, ao longo de vários dispositivos, regula como deverá ser feito o tratamentos desses materiais. Foram apensados à proposição, o Projeto de Lei nº 1.862, de 2011, do Deputado Décio Lima, o Projeto de Lei nº 2.170, de 2011, do Deputado Paulo Magalhães, e o Projeto de Lei nº 2.696, de 2011, da Deputada Nilda Gondim.

A proposição principal foi elaborada e aprovada no Senado Federal antes da sanção da Lei nº 12.305, de 2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, e por isso não leva em consideração a nova abordagem no tratamento da gestão dos resíduos sólidos que passou a vigor desde então no País.

A Lei dos Resíduos Sólidos, como é conhecida, tem como uma de suas mais importantes características a disposição de ferramentas legais para a adequada gestão dos resíduos sólidos no País. Entre esses instrumentos, encontra-se o sistema de logística reversa, no qual a responsabilidade pelo ciclo de vida do produto é compartilhada, envolvendo não apenas o poder público, mas também os fabricantes, importadores, distribuidores, comerciantes e consumidores.

No nosso entendimento, a lei de 2010 abarca o principal objetivo da proposta vinda do Senado Federal, fazendo com que esta proposição perca sua tempestividade. Como foi bem observado pelo relator da proposta na Comissão de Economia, Indústria e Comércio, com a implantação da logística reversa, *“os meios legais para dar tratamento ecologicamente sustentável aos resíduos, inclusive o vidro, já estão definidos e regulamentados em nosso ordenamento jurídico”*.

Já o Projeto de Lei nº 1.862, de 2011, apensado ao principal, apenas inclui os veículos automotivos e seus componentes entre os produtos sujeitos à logística reversa prevista no art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010. Ou seja, inclui os veículos automotivos e seus componentes entre

aqueles cujos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes são obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante seu retorno após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana.

O Projeto de Lei nº 2.170, de 2011, por sua vez, tem a intenção de promover a regulamentação da reciclagem e destinação final de peças e acessórios automotivos. Não trata, porém, em seus dispositivos, de todos os passos do processo de descarte de um produto, que vai da sua coleta até a sua destinação final. Depois, o texto peca principalmente por responsabilizar apenas o fabricante das peças e acessórios, sendo omissos quanto à responsabilidade compartilhada dos importadores, distribuidores, comerciantes e consumidores.

Finalmente, o Projeto de Lei nº 2.696, de 2011, é menos abrangente, uma vez que só trata da inclusão de automóveis de uso individual e familiar no sistema de logística reversa, deixando de fora automóveis de uso coletivo, bem como os veículos pesados.

Antes da Lei dos Resíduos Sólidos, já era prevista a responsabilidade pós-consumo para alguns produtos, como os agrotóxicos e as pilhas e baterias. A introdução da logística reversa marcou, mesmo assim, um grande avanço no campo da política de gestão dos resíduos sólidos do País. Ao institucionalizar a responsabilidade compartilhada entre empresários que fabricam, importam, distribuem ou comercializam determinados produtos, seus consumidores e o poder público encarregado dos serviços de coleta e manejo dos resíduos, reconhece-se que o descarte do produto pelo consumidor não é o ato final do processo. A logística reversa mantém o produto na cadeia produtiva, ao promover sua coleta, a restituição dos resíduos aos seus geradores, para tratamento e reaproveitamento, reduzindo-se a poluição e o desperdício.

O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010, discrimina quais são os produtos que devem ser retornados ao fabricante após o seu uso pelo consumidor. São eles: agrotóxicos, seus resíduos e embalagens, pilhas e baterias, pneus, óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens, lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista e os produtos eletroeletrônicos e seus componentes.

Assim, deparamo-nos com a sugestão de inclusão de mais dois produtos: vidros automotores, na proposição principal, e veículos automotores e seus componentes, no Projeto de Lei nº 1.861, de 2011, a primeira proposição apensada. Os outros projetos apensados - Projeto de Lei nº 2.170, de 2011, e Projeto de Lei nº 2.695, de 2011 - propõem igualmente a regulamentação da destinação final de peças e acessórios automotivos, no primeiro caso, e de veículos de uso individual e familiar, no caso do segundo, sendo ambos também alcançados pelo primeiro projeto apensado.

Como o projeto oriundo do Senado Federal, por ser mais antigo, não registra, como já observamos, o advento da Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída em 2010 pela já comentada Lei nº 12.305, de 2010, e os vidros do veículo automotor são um dos seus componentes, daremos, preferência à adoção do texto do Projeto de Lei nº 1.862, de 2011. Quanto às outras propostas apensadas, consideramos suas abordagens incompletas.

Gostaríamos, porém, de fazer mais uma alteração em um dos dispositivos da Lei nº 12.305, de 2010, além da proposta pelo Projeto de Lei nº 1.862, de 2011. Apresentamos, para tanto, uma emenda destinada a incluir a referência ao novo inciso VII do art. 33 no texto do art. 56 do instrumento, que trata da previsão da implementação progressiva da logística reversa relativa aos produtos citados pelo art. 33.

Dessa forma, nosso voto é pela rejeição dos Projetos de Lei nº 8.005, de 2010, nº 2.170, de 2011, e nº 2.696, de 2011, e pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.862, de 2011, com a emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado GIOVANI CHERINI

Relator

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 1.862, DE 2011

Altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, inserindo os veículos automotores e seus componentes na logística reversa.

EMENDA Nº 1

Acrescente-se ao projeto o seguinte art. 2º, renumerando-se o subsequente.

“Art. 2º O art. 56 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que “institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 56. A logística reversa relativa aos produtos de que tratam os incisos V a VII do caput do art. 33 será implementada progressivamente segundo cronograma estabelecido em regulamento.”

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado GIOVANI CHERINI
Relator