

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015
(Do Sr. GOULART)

Altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, para determinar a logística reversa de veículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, para determinar a logística reversa de veículos automotores.

Art. 2º O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

“Art. 33.....
.....

VII – veículos automotores, suas partes, peças, acessórios e componentes.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Congresso Nacional tem atuado com definidor de políticas públicas, ao estabelecer critérios ambientalmente adequados para a destinação de resíduos sólidos, e ao mesmo tempo acordar, com a indústria, a

implantação de sistemas de logística reversa para os produtos mais poluentes. Quando se aprovou a Lei 9.974/2000, alterando a Lei 7.802/1989 (Lei dos Agrotóxicos), para obrigar a devolução das embalagens de produtos tóxicos, definiu-se o embrião daquilo que viria a ser, por meio do art. 33 da Lei 12.305/2010, o sistema de logística reversa.

Trata-se de sistemas obrigatórios para toda a cadeia de produção e comercialização de agrotóxicos, pilhas, baterias, pneus, óleos lubrificantes, lâmpadas e eletroeletrônicos. Embora obrigatória, a logística reversa vem sendo implantada mediante acordos setoriais, e não por imposições do Poder Público aos setores da economia. Dois acordos setoriais já foram aprovados, referentes a embalagens plásticas de óleo lubrificante e lâmpadas fluorescentes de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista. Há editais de chamamento para eletroeletrônicos, medicamentos e embalagens em geral. Todos esses produtos têm estudos de viabilidade técnica e econômica realizados, e encontram-se publicados na página do Sistema Nacional de Informações sobre a Gestão dos Resíduos Sólidos – Sinir, do Ministério do Meio Ambiente, na Internet.

O reaproveitamento e reciclagem de veículos não é propriamente uma novidade. Todas as cidades do Brasil possivelmente têm comércio de peças usadas, bem como depósitos de ferro velho para reciclar o que for inservível. Os veículos, no entanto, modernizaram-se e deixaram de ser máquinas exclusivamente mecânicas. Hoje há dispositivos eletrônicos, circuitos, baterias de veículos híbridos, uma série de novos componentes cuja reciclagem não demanda apenas o derretimento de metais e plásticos.

Países desenvolvidos, como os da União Europeia, os Estados Unidos, o Canadá e o Japão, estabeleceram seus critérios e políticas para reciclagem de veículos automotores. Nos EUA, a reciclagem atinge 75% dos veículos, segundo a *American Automobile Manufacturers Association*. Japão e Europa decidiram eliminar, nos anos 1990, os depósitos de carros velhos, e transformaram o processo de reciclagem em complexos fabris modernos.

A reciclagem de automóveis é imensamente vantajosa, por representar grande economia energética. O metal reciclado consome 74% menos energia que a produção de metal novo e evita a disposição inadequada em depósitos, retirando uma série de poluentes do meio ambiente. Em função dos componentes modernos incluídos nos modelos recentes, a reciclagem de

veículos tornou-se também uma fonte de metais raros, entre os quais as terras raras, que são elementos com abundância muito limitada na superfície terrestre, mas que entram na composição de diversos produtos de tecnologia recente.

Alguns fabricantes, como a Toyota, criaram políticas próprias de reaproveitamento e reciclagem para aproveitar o aço, alumínio, tungstênio e as baterias, bem como para remover metais raros (lítio, cobalto e níquel) e terras raras (dezessete elementos químicos). Em 2011, a Toyota atingiu a marca de 99% de reciclagem de veículos no Japão, cuja Lei determinava essa percentagem como meta para 2015.

Não há razão para deixarmos de estimular (ou, por que não dizer, pressionar), pela via do sistema de logística reversa, soluções semelhantes em nosso País. O Governo e a indústria automobilística poderão, a partir da sanção desta Lei, iniciar os procedimentos para firmar acordo setorial e impulsionar mais uma cadeia de logística reversa, com ganho substancial para toda a sociedade.

Desta forma, contamos com o apoio dos nobres Pares para a rápida tramitação e aprovação deste projeto de lei, sendo bem-vindas as propostas para o seu aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado GOULART