



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 7.013, DE 2017**

**(Do Sr. Cabo Sabino)**

Determina a utilização de massa asfáltica produzida com borracha de pneumáticos inservíveis provenientes de reciclagem

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-132/2011.

TENDO EM VISTA ESTA APENSAÇÃO, DETERMINO QUE O PL 132/11 E SEUS APENSADOS SEJAM APRECIADOS TAMBÉM PELA COMISSÃO DE FINANÇAS E DE TRIBUTAÇÃO.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Todos os programas de asfaltamento e recapeamento de rodovias, bem como de construção e recuperação de vias públicas, devem assegurar a utilização preferencial de massa asfáltica produzida com borracha de pneumáticos inservíveis provenientes de reciclagem, observados os percentuais de mistura definidos em norma técnica de engenharia, bem como a Resolução nº 416, de 30 de setembro de 2009, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

§ 1º - Nos processos licitatórios de obras que envolvam a utilização de asfalto, o responsável estabelecerá a utilização preferencial da massa asfáltica a que se refere o “caput” deste artigo, bem como especificará a norma técnica de engenharia a ser adotada para a composição Art. 3º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o responsável ao pagamento de multa.

§ 2º - Podem participar do processo licitatório para a execução de asfalto ecológico, empresas que demonstrem capacidade técnica para a execução de serviços de massa asfáltica convencional

§ 3º - A utilização da massa asfáltica referida no “caput” deste artigo constituirá critério de preferência e desempate para a contratação das empresas referidas no § 2º supra, devendo tal condição constar expressamente dos editais de licitação, observadas as demais disposições da Lei Federal nº 8.666/93.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Foi em 1960 que os norte-americanos começaram os primeiros testes com asfalto ecológico. Hoje, a tecnologia, que cobre aproximadamente 70% das rodovias do Arizona e está presente na Califórnia, Flórida e Texas, ultrapassou as fronteiras e já pode ser encontrada na África do Sul, em Portugal e, claro, no Brasil.

Caracterizada pela adição de pó de borracha de pneus ao ligante asfáltico, a inovação é altamente sustentável graças às vantagens ambientais e econômicas. Isso porque, o asfalto ecológico aumenta a durabilidade do pavimento

em até 40% e utiliza a reciclagem como alternativa de redução da degradação ambiental

A produção do asfalto ecológico começa a partir da captação de pneus que seriam descartados no meio ambiente. Esta ação, por si só, já representa um considerável avanço ecológico, pois garante a reciclagem dos pneus e evita que grandes quantidades de lixo se acumulem na natureza. Além disso, o asfalto ecológico tem maior aderência, o que ajuda a evitar acidentes e o uso de sprays aderentes.

A utilização do asfalto ecológico traz vantagens não apenas para o meio ambiente, mas para a qualidade das ruas asfaltadas. Por ser produzido com pó de borracha, o asfalto ecológico “herda” as características dos pneus e garante muito mais estabilidade e aderência, justamente pelo contato da borracha do asfalto com a borracha dos pneus que estão nos veículos.

O asfalto ecológico também pode durar até 40% mais do que o asfalto normal, ou seja, é uma solução que pode garantir uma considerável economia aos cofres públicos e empresariais

No Brasil já é possível encontrar asfalto ecológico em algumas rodovias. Em São Paulo, por exemplo, a tecnologia já foi implantada nas rodovias que ligam a baixada santista à capital de São Paulo. A implementação aconteceu durante o recapeamento da Imigrantes e Anchieta, envolvendo também a rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Ademais, precisamos implementar esse modelo em todo o Brasil, pois trará um ganho ecológico e social sem precedentes, considerada a importância da adoção de medidas destinadas à questões de saúde pública e economia do erário, que implicarão por certo na redução, ao longo do tempo, dos gastos para a contenção do vetor das doenças, atribuirá também mais eficiência aos gastos públicos com asfalto, que terá maior qualidade e durabilidade, trazendo mais segurança e menos necessidade de reparos nos locais em que for implantado

Ante o exposto, pedimos aos nobres pares o necessário apoio para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 07 de março de 2017.

Deputado CABO SABINO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
**Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG**  
**Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL**  
**Seção de Legislação Citada - SELEC**

**LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993**

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Seção I**  
**Dos Princípios**

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da Administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

.....  
 .....

**RESOLUÇÃO Nº 416, DE 30 DE SETEMBRO DE 2009**

Dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação ambientalmente adequada, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE- CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 8º, inciso VII, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando a necessidade de disciplinar o gerenciamento dos pneus inservíveis;  
Considerando que os pneus dispostos inadequadamente constituem passivo ambiental, que podem resultar em sério risco ao meio ambiente e à saúde pública;

Considerando a necessidade de assegurar que esse passivo seja destinado o mais próximo possível de seu local de geração, de forma ambientalmente adequada e segura;

Considerando que a importação de pneumáticos usados é proibida pelas Resoluções CONAMA nº 23, de 12 de dezembro de 1996, e nº 235, de 7 de janeiro de 1998;

Considerando que os pneus usados devem ser preferencialmente reutilizados, reformados e reciclados antes de sua destinação final adequada;

Considerando ainda o disposto no art. 4º e no anexo 10-C da Resolução CONAMA nº 23, de 12 de dezembro de 1996, com a redação dada pela Resolução CONAMA nº 235, de 07 de janeiro de 1998;

Considerando que o art. 70 do Decreto Federal nº 6.514, de 22 de julho 2008, impõe pena de multa por unidade de pneu usado ou reformado importado;

Considerando que a liberdade do comércio internacional e de importação de matéria-prima não devem representar mecanismo de transferência de passivos ambientais de um país para outro,

resolve:

Art. 1º Os fabricantes e os importadores de pneus novos, com peso unitário superior a 2,0 kg (dois quilos), ficam obrigados a coletar e dar destinação adequada aos pneus inservíveis existentes no território nacional, na proporção definida nesta Resolução.

§ 1º Os distribuidores, os revendedores, os destinadores, os consumidores finais de pneus e o Poder Público deverão, em articulação com os fabricantes e importadores, implementar os procedimentos para a coleta dos pneus inservíveis existentes no País, previstos nesta Resolução.

§ 2º Para fins desta resolução, reforma de pneu não é considerada fabricação ou destinação adequada.

§ 3º A contratação de empresa para coleta de pneus pelo fabricante ou importador não os eximirá da responsabilidade pelo cumprimento das obrigações previstas no caput.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Resolução, considera-se:

I – Pneu ou pneumático: componente de um sistema de rodagem, constituído de elastômeros, produtos têxteis, aço e outros materiais que quando montado em uma roda de veículo e contendo fluido(s) sobre pressão, transmite tração dada a sua aderência ao solo, sustenta elasticamente a carga do veículo e resiste à pressão provocada pela reação do solo.

II – Pneu novo: pneu, de qualquer origem, que não sofreu qualquer uso, nem foi submetido a qualquer tipo de reforma e não apresenta sinais de envelhecimento nem deteriorações, classificado na posição 40.11 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

III - Pneu usado: pneu que foi submetido a qualquer tipo de uso e/ou desgaste, classificado na posição 40.12 da NCM, englobando os pneus reformados e os inservíveis.

IV - Pneu reformado: pneu usado que foi submetido a processo de reutilização da carcaça com o fim específico de aumentar sua vida útil, como:

a) recapagem: processo pelo qual um pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem;

b) recauchutagem: processo pelo qual um pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem e dos ombros;

c) remoldagem: processo pelo qual um pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem, ombros e toda a superfície de seus flancos.

V - pneu inservível: pneu usado que apresente danos irreparáveis em sua estrutura não se prestando mais à rodagem ou à reforma.

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 outra(s) técnica(s) admitida(s) 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 - Ponto de coleta: local definido pelos fabricantes e importadores de pneus para receber e armazenar provisoriamente os pneus inservíveis.

VIII - Central de armazenamento: unidade de recepção e armazenamento temporário de pneus inservíveis, inteiros ou picados, disponibilizada pelo fabricante ou importador, visando uma melhor logística da destinação.

IX – mercado de reposição de pneus é o resultante da fórmula a seguir:

$MR = (P + I) - (E + EO)$ , na qual:

MR = Mercado de Reposição de pneus;

P = total de pneus produzidos;

I = total de pneus importados;

E = total de pneus exportados; e

EO = total de pneus que equipam veículos novos.

Art. 3º A partir da entrada em vigor desta resolução, para cada pneu novo comercializado para o mercado de reposição, as empresas fabricantes ou importadoras deverão dar destinação adequada a um pneu inservível.

§ 1º Para efeito de controle e fiscalização, a quantidade de que trata o caput deverá ser convertida em peso de pneus inservíveis a serem destinados.

§ 2º Para que seja calculado o peso a ser destinado, aplicar-se-á o fator de desgaste de 30% (trinta por cento) sobre o peso do pneu novo produzido ou importado.

.....  
 .....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------