



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*PROJETO DE LEI N.º 8.005-A, DE 2010** **(Do Senado Federal)**

**PLS nº 477/2009**  
**OF. 2364/10 (SF)**

Dispõe sobre a responsabilidade das empresas que fabricam, importam, comercializam ou instalam vidros automotivos pela coleta e destinação final ambientalmente adequada dos produtos descartados; tendo pareceres: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição (relator: DEP. ANDRE MOURA); e da Comissão de Meio Ambiente e desenvolvimento Sustentável, pela rejeição deste e dos de nº 2.170/11 e nº 2.696/11, apensados, e pela aprovação do de nº 1.862/11, apensado, com emenda (relator: DEP. GIOVANI CHERINI).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;  
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL; E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,  
RICD).

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**(\*) Atualizado em 26/9/23 para inclusão de apensados (8).**

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Projetos apensados: 1862/11, 2170/11 e 2696/11

IV - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão

V - Projetos apensados: 2292/15, 914/19, 3214/19, 4098/19 e 2327/21

**O Congresso Nacional** decreta:

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre a coleta e a destinação final ambientalmente adequada dos resíduos provenientes de vidros automotivos descartados.

**Art. 2º** As empresas que fabricam, importam, comercializam ou instalam vidros automotivos são responsáveis pela coleta e pela destinação final ambientalmente adequada dos produtos, sem condições de uso ou em desuso, descartados.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, entendem-se por destinação final ambientalmente adequada os processos de reciclagem e outras formas de valorização ou de destinação dos resíduos provenientes de vidros automotivos descartados admitidas pelos órgãos competentes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama).

§ 2º Os vidros automotivos fabricados ou importados deverão trazer símbolo que informe ao consumidor que seus resíduos submetem-se a sistema especial de coleta.

§ 3º As empresas que comercializam ou instalam vidros automotivos são obrigadas a receber em depósito os produtos descartados e a efetuar a devolução desses resíduos aos fabricantes e importadores.

§ 4º Os fabricantes e os importadores poderão, de forma individual ou coletiva, operar os sistemas de destinação final de que trata esta Lei em instalações próprias ou mediante a contratação de serviços especializados de terceiros.

§ 5º A contratação de serviços especializados de terceiros para os fins previstos no § 4º não isenta as empresas contratantes de responsabilidade por danos ambientais que venham a ser provocados.

§ 6º As empresas responsáveis pela destinação final dos vidros automotivos descartados deverão obter o licenciamento ambiental junto à autoridade ambiental competente.

§ 7º 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.

§ 8º As empresas de que trata o **caput** deverão comprovar, quando solicitado pelos órgãos ambientais competentes, a destinação que deram aos vidros automotivos inservíveis.

**Art. 3º** Ficam proibidas 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.

**Art. 4º** A ação ou omissão de pessoas físicas ou jurídicas que importem inobservância dos preceitos desta Lei e de seus regulamentos sujeitam os infratores às penalidades dispostas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e nas demais leis pertinentes.

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

Senado Federal, em 14 de dezembro de 2010.

Senador José Sarney  
Presidente do Senado Federal

|                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CEDI</b></p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998**

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

.....

.....

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E  
COMÉRCIO**

**I – RELATÓRIO**

O projeto em epígrafe, de autoria do Senado Federal, onde tramitou como Projeto de Lei do Senado nº 477, de 2009, dispõe sobre a coleta e a destinação final ambientalmente adequada de resíduos provenientes de vidros automotivos.

Em seu art. 2º, o projeto estabelece as responsabilidades de cada elo da cadeia produtiva do vidro automotivo. Assim, determina que as empresas

que comercializam ou instalam vidros automotivos devem receber em depósito os produtos descartados e efetuar a devolução desses resíduos aos fabricantes e importadores. Estes, por sua vez, são responsáveis pela destinação final ou pela reciclagem do vidro, por conta própria ou pela contratação de serviços de terceiros, o que não os isenta de responsabilidade por danos ambientais que porventura ocorram. Além disso, os fabricantes e importadores de vidro deverão comprovar a destinação ambientalmente adequada dos vidros automotivos inservíveis, quando solicitados.

Em seguida, a iniciativa proíbe, em seu art. 3º, as seguintes formas de destinação de vidros automotivos: despejo no lixo doméstico, comercial ou industrial; lançamento em corpos hídricos de qualquer natureza, em praias, no mar e em áreas de mangue; e lançamento a céu aberto, sob quaisquer condições, bem como em cavidades subterrâneas.

Determina ainda que a inobservância da lei e de seus regulamentos sujeitam os infratores às penalidades dispostas na Lei de Crimes Ambientais e nas demais leis pertinentes.

Por fim, estabelece o prazo de 120 dias para a entrada em vigor da lei.

Em sua justificativa, o nobre autor, Senador Gerson Camata, informa que, no Brasil, apenas 5% dos vidros automotivos danificados são reciclados, o que revela a urgência da regulamentação da destinação ambientalmente adequada desses resíduos.

No Senado Federal, o PLS em comento foi aprovado pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, na forma do substitutivo apresentado pelo ilustre Senador Renato Casagrande. A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, por seu turno, acompanhou o parecer do relator, Senador Osmar Dias, adotando o substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 477, de 2009.

Nesta Casa, em consonância com o inciso II do artigo 24 de seu Regimento Interno, a proposição está sujeita à apreciação conclusiva por este Colegiado, que ora a examina, pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para exame de mérito e para emitir parecer terminativo quanto à constitucionalidade e juridicidade do projeto.

Coube-nos, nesta douta Comissão, a honrosa tarefa de relatar o PL nº 8.005, de 2010, a qual, no prazo regimental, não recebeu emendas.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

A destinação ambientalmente sustentável de resíduos do consumo de diversos produtos é um dos grandes problemas da humanidade e seu equacionamento envolve complexas questões econômicas.

Entendemos que uma análise cautelosa dessa questão deve comparar os custos relativos à destinação ambientalmente adequada de vidros automotivos com os benefícios decorrentes da preservação do meio ambiente e da saúde. Indubitavelmente, no longo prazo, as despesas para a eliminação dos resíduos podem se tornar pequenas em relação aos ganhos resultantes do crescimento e desenvolvimento sustentáveis. Porém, do ponto de vista privado, os custos que as empresas deverão incorrer para reduzir o passivo ambiental relativo ao descarte do vidro automotivo inservível poderão, nos curto e médio prazos, prejudicar ou mesmo inviabilizar essa atividade econômica.

Por esse motivo, é necessária a regulação do Estado, conforme pretendido pela iniciativa em tela, de forma a repartir os custos entre os diversos elos dessa cadeia produtiva. Nesse sentido, a transformação do vidro inservível em novos insumos requer a definição das responsabilidades por cada etapa do processo de destinação ambientalmente correta do vidro - coleta, transporte, armazenamento e reciclagem do resíduo. Entendemos, pois, que todos os elos da cadeia produtiva dos vidros automotivos devam assumir responsabilidades pelo descarte ambientalmente correto do vidro ou por sua reciclagem, conforme pretendido pelo projeto em tela.

Em que pese a louvável intenção da proposta ora em exame, há que se considerar que a Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída pela Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, ao definir as diretrizes relativas à gestão integrada e ao gerenciamento de resíduos sólidos, as responsabilidades dos geradores e do poder público e os instrumentos econômicos aplicáveis, inclui, em seu escopo, a questão relativa à destinação dos vidros automotivos, objeto da iniciativa em apreço. Portanto, a nosso ver, a reciclagem de vidros deve estar integrada à política nacional de destinação de resíduos, não sendo adequado que outra lei venha a disciplinar um resíduo específico, qual seja, o vidro.

Após a edição da Política Nacional de Resíduos Sólidos, foi publicado o Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010, que regulamenta a referida lei e cria o Comitê Interministerial da Política Nacional de Resíduos Sólidos, bem como o Comitê Orientador para a Implantação dos Sistemas de Logística Reserva. Convém destacar, que a lei define “logística reversa” como “o instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado pelo conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada”. Observa-se, assim, que os meios legais para dar tratamento ecologicamente sustentável aos resíduos, inclusive o vidro, já estão definidos e regulamentados em nosso ordenamento jurídico.

Para que a reciclagem dos mais diversos resíduos sólidos se torne uma realidade consolidada em nosso País, resta que empresas disponham do tempo necessário para se adequar aos ditames do regramento legal e estejam aptas a ofertar instalações adequadas para atender as complexas demandas advindas da reciclagem. Nesse sentido, julgamos também que o prazo estabelecido pelo projeto

em tela para o descarte e reciclagem de vidros automotivos – 120 dias – é incompatível com as exigências que adviriam de sua aprovação, haja vista a experiência em curso decorrente da publicação e regulamentação da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

A esse respeito, cabe informar que a Autoglass, empresa especialista em vidros automotivos, já realiza programa de reciclagem, transformando vidros recolhidos em sua rede credenciada em vasilhames para a indústria de bebidas e que a Associação Brasileira de Revendedores de Vidros Automotivos (Abravauto) alerta seus associados e a população sobre a importância da reciclagem do vidro. Verifica-se, portanto, que a iniciativa privada tem buscado e está encontrando os meios necessários para se adequar à Política Nacional de Resíduos Sólidos, não havendo, como já mencionado, razão para a aprovação de iniciativa legislativa que discipline a coleta e a destinação final ambientalmente adequada dos vidros automotivos.

Ante o exposto, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 8.005, de 2010.**

Sala da Comissão, em 11 de maio de 2011.

Deputado ANDRÉ MOURA  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 8.005/2010, nos termos do Parecer do Relator, Deputado André Moura.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Maia - Presidente, Felipe Bornier e Romero Rodrigues - Vice-Presidentes, André Moura, Ângelo Agnolin, Antonio Balhmann, Camilo Cola, Dr. Carlos Alberto, Fernando Torres, José Augusto Maia, Luis Tibé, Miguel Corrêa, Renato Molling, Ronaldo Zulke, Valdivino de Oliveira, Fátima Pelaes e Jesus Rodrigues.

Sala da Comissão, em 25 de maio de 2011.

Deputado JOÃO MAIA  
Presidente

# PROJETO DE LEI N.º 1.862, DE 2011

(Do Sr. Décio Lima)

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

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-8005/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 33 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 acrescido do seguinte inciso:

**Art. 33. ....**

**VII – veículos automotores e seus componentes.**

..... (NR).

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

## JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei propõe um acréscimo muito importante na Lei da Política Nacional dos Resíduos Sólidos. Inclui os veículos automotores e seus componentes na lista de produtos submetidos à chamada “logística reversa”, provavelmente a mais expressiva e inovadora ferramenta trazida pela referida lei.

A logística reversa compreende as ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada (Lei nº 12.305/2010, art. 3º, *caput*, inciso XII). Nos produtos e embalagens incluídos nessa sistemática, os fabricantes passam a ter de se responsabilizar pelo destino ambientalmente correto dos resíduos gerados após o uso pelo consumidor.

Aplicando-se a logística reversa aos veículos automotores, então, a indústria automobilística teria de responder pela destinação final da sucata de seus produtos.

Em face da extrema relevância da medida prevista para a consolidação da responsabilidade socioambiental do setor empresarial, conta-se, desde já, com o pleno acolhimento da proposta pelos senhores Parlamentares, assim

como com sua rápida transformação em lei.

Sala das Sessões, em 14 de julho de 2011.

Deputado DÉCIO LIMA

|                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CEDI</b></p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**LEI Nº 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010**

Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

**TÍTULO III**  
**DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AOS RESÍDUOS SÓLIDOS**

.....

**CAPÍTULO III**  
**DAS RESPONSABILIDADES DOS GERADORES E DO PODER PÚBLICO**

.....

**Seção II**  
**Da Responsabilidade Compartilhada**

.....

Art. 33. São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de:

I - agrotóxicos, seus resíduos e embalagens, assim como outros produtos cuja embalagem, após o uso, constitua resíduo perigoso, observadas as regras de gerenciamento de resíduos perigosos previstas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama, do SNVS e do Suasa, ou em normas técnicas;

II - pilhas e baterias;

III - pneus;

IV - óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens;

V - lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista;

VI - produtos eletroeletrônicos e seus componentes.

§ 1º Na forma do disposto em regulamento ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, os sistemas previstos no *caput* serão estendidos a produtos comercializados em embalagens plásticas, metálicas ou de vidro, e aos demais produtos e embalagens, considerando, prioritariamente, o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 2º A definição dos produtos e embalagens a que se refere o § 1º considerará a

viabilidade técnica e econômica da logística reversa, bem como o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos a que se referem os incisos II, III, V e VI ou dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I e IV do *caput* e o § 1º tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:

I - implantar procedimentos de compra de produtos ou embalagens usados;

II - disponibilizar postos de entrega de resíduos reutilizáveis e recicláveis;

III - atuar em parceria com cooperativas ou outras formas de associação de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis, nos casos de que trata o § 1º.

§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos I a VI do *caput*, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

§ 5º Os comerciantes e distribuidores deverão efetuar a devolução aos fabricantes ou aos importadores dos produtos e embalagens reunidos ou devolvidos na forma dos §§ 3º e 4º.

§ 6º Os fabricantes e os importadores darão destinação ambientalmente adequada aos produtos e às embalagens reunidos ou devolvidos, sendo o rejeito encaminhado para a disposição final ambientalmente adequada, na forma estabelecida pelo órgão competente do Sisnama e, se houver, pelo plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos.

§ 7º Se o titular do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos, por acordo setorial ou termo de compromisso firmado com o setor empresarial, encarregar-se de atividades de responsabilidade dos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes nos sistemas de logística reversa dos produtos e embalagens a que se refere este artigo, as ações do poder público serão devidamente remuneradas, na forma previamente acordada entre as partes.

§ 8º Com exceção dos consumidores, todos os participantes dos sistemas de logística reversa manterão atualizadas e disponíveis ao órgão municipal competente e a outras autoridades informações completas sobre a realização das ações sob sua responsabilidade.

Art. 34. Os acordos setoriais ou termos de compromisso referidos no inciso IV do *caput* do art. 31 e no § 1º do art. 33 podem ter abrangência nacional, regional, estadual ou municipal.

§ 1º Os acordos setoriais e termos de compromisso firmados em âmbito nacional têm prevalência sobre os firmados em âmbito regional ou estadual, e estes sobre os firmados em âmbito municipal.

§ 2º Na aplicação de regras concorrentes consoante o § 1º, os acordos firmados com menor abrangência geográfica podem ampliar, mas não abrandar, as medidas de proteção ambiental constantes nos acordos setoriais e termos de compromisso firmados com maior abrangência geográfica.

.....  
 .....

# PROJETO DE LEI N.º 2.170, DE 2011

## (Do Sr. Paulo Magalhães)

Regulamenta a reciclagem e destinação final de peças e acessórios automotivos usados e descartados.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-8005/2010.

### **O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º Regulamenta a reciclagem e destinação final de peças e acessórios automotivos usados e descartados.

Art. 2º A reciclagem e disposição final das peças e acessórios automotivos são de responsabilidade dos respectivos fabricantes.

Art. 3º Cabe ao fabricante disponibilizar espaço próprio para o recolhimento das peças e acessórios automotivos substituídos ou descartados.

§1º A deposição dos resíduos obedecerá a legislação ambiental e o local de depósito aprovado e licenciado pelo órgão ambiental estadual.

§2º As despesas pelo recolhimento, transporte, reciclagem das peças, acessórios e resíduos correm por conta do fabricante.

§3º Os fabricantes podem contratar empresas certificadas pelos órgãos ambientais estaduais para execução das atribuições regulamentadas nesta lei.

§4º A comercialização das peças e acessórios usados, descartadas e dos resíduos é uma operação mercantil regulada pela legislação própria.

§5º Os fabricantes informarão nas embalagens das peças avulsas, dos acessórios e no manual do veículo fabricado após a publicação desta lei, sobre o recolhimento, a disposição e deposição dos usados e descartados.

Art. 4º Esta lei entra em vigor 180 dias após a publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Com a explosão do crescimento da frota de veículos automotores no Brasil, milhões de peças e acessórios são produzidos e dispensados avulsos e em veículos montados, sem qualquer preocupação com a destinação das peças e acessórios usados e das sucatas de automóveis que podemos encontrar espalhadas por áreas impróprias nas zonas urbanas e rurais.

Os depósitos de ferros velhos que coletam e depositam esses

resíduos não atendem um mínimo de bom senso. Poluem grandes áreas sem qualquer cuidado ou respeito às leis ambientais.

Os fabricantes de peças e as montadoras colocam esses produtos no mercado brasileiro, alguns altamente tóxicos e poluentes, sem qualquer preocupação com a destinação final.

O presente projeto de lei acompanha a preocupação de todos os países fabricantes de veículos automotores, no sentido de alinhar o desenvolvimento dessa área industrial com os pilares da sustentabilidade.

Diante do exposto, solicito o apoio de meus pares.

Sala das sessões, em 31 de agosto de 2011.

**PAULO MAGALHÃES**

Deputado Federal - BA

## **PROJETO DE LEI N.º 2.696, DE 2011** (Da Sra. Nilda Gondim)

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.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-8005/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estende a obrigação de estruturar e implementar os sistemas de logística reversa, previstos na Lei nº 12.305, de agosto de 2010, à parcela do setor automobilístico.

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

“Art. 33. ....

*VII – automóveis de uso individual e familiar”. (NR)*

Art. 3º Os parágrafos 3º e 4º do art. 33 da Lei nº 12.305, de agosto de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 33. ....

*§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou*

*regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos a que se referem os incisos II, III, V, VI e VII ou dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I e IV do caput e o § 1º tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:*

*I - .....*

*II - .....*

*III - .....*

*§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos I a VII do caput, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º. (NR)*

Art. 4º O art. 56 da Lei nº 12.305, de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 56. A logística reversa relativa aos produtos de que tratam os incisos V, VI e VII do caput do art. 33 será implementada progressivamente segundo cronograma estabelecido em regulamento”. (NR)*

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

O artigo 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, estabelece que **“São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de:**

**I - agrotóxicos, seus resíduos e embalagens, assim como outros produtos cuja embalagem, após o uso, constitua resíduo perigoso, observadas as regras de gerenciamento de resíduos perigosos previstas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama, do SNVS e do Suasa, ou em normas técnicas;**

**II - pilhas e baterias;**

**III - pneus;**

**IV - óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens;**

**V - lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista;**

## **VI - produtos eletroeletrônicos e seus componentes.”**

O parágrafo 1º do mesmo artigo já prevê a inclusão de outros produtos à lista dos submetidos a sistemas de logística reversa, por meio de regulamento ou de acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, considerados, prioritariamente, o grau e a extensão do impacto desses outros produtos à saúde pública e ao meio ambiente, devido aos resíduos gerados.

A logística reversa funciona da seguinte maneira: os comerciantes e distribuidores estão obrigados a devolverem, aos fabricantes ou aos importadores, os produtos e embalagens relacionados no art. 33 da referida Lei. Os fabricantes e os importadores, por sua vez, darão destinação ambientalmente adequada aos produtos e às embalagens reunidos ou devolvidos, sendo o rejeito encaminhado para a disposição final ambientalmente adequada, na forma estabelecida pelo órgão competente do Sisnama e, se houver, pelo plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos. Esta forma de funcionamento está definida nos parágrafos 5º e 6º do mesmo art. 33.

Independentemente da Lei prever, no parágrafo 1º de seu art. 33, a possibilidade de inclusão de outros produtos àqueles obrigados a estabelecerem sistemas de logística reversa, por meio de regulamento ou acordos setoriais, entendemos urgente a inclusão, no corpo mesmo da Lei, dos automóveis de uso individual e familiar, dado o impacto que o crescimento da frota desses tipos de automóveis têm causado ao meio ambiente.

O total de veículos no País mais que dobrou nos últimos dez anos e atingiu 64,8 milhões em dezembro de 2010, segundo levantamento do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) divulgado em fevereiro deste ano de 2011.

Em dez anos, o volume acumulado é de 119%, ou seja, mais 35 milhões de veículos chegaram às ruas no período.

O aumento na frota de veículos foi significativo também no período de 12 meses. Entre 2009 e 2010, as ruas brasileiras ganharam 5,456 milhões de carros, um crescimento de 9,19%.

Segundo o Denatran, há carros licenciados em 5.567 cidades do país. Estão no topo do *ranking* de veículos as seguintes cidades: São Paulo (6,390 milhões), Rio de Janeiro (2,063 milhões), Belo Horizonte (1,340 milhões), Curitiba (1,247 milhões) e Brasília (1,245 milhões).

A velocidade de reposição dos automóveis antigos (geralmente nem tão antigos) por novos, por seus proprietários, bem como a compra de automóveis desse tipo por indivíduos que antes não os possuíam, tem gerado uma quantidade absurda de resíduos depositados a céu aberto em lixões e ferros velhos.

Vem agravar a situação o aumento da extração e consumo de

matéria-prima para a confecção de novos automóveis, o que compromete a pegada ecológica do setor.

É óbvia a possibilidade de reaproveitamento e reciclagem dos materiais que constituem os automóveis descartados.

Uma maior responsabilidade do setor parece-nos, dessa forma, demanda que, como parlamentares zelosos da qualidade de vida e do meio ambiente para nossa sociedade, temos o dever de apresentar.

O fato de o projeto restringir a obrigação de sistema de logística reversa apenas aos automóveis de uso individual e familiar justifica-se por dois motivos.

O primeiro é que outros tipos de automóveis não têm seu aumento de produção da mesma forma que os escolhidos para a sistemática de logística reversa.

O segundo é que, da forma proposta, indiretamente estaremos estimulando a produção de automóveis de maior porte utilizados para o transporte público de massas, ainda que provisoriamente, até que a sociedade assim considere importante.

Sabemos os impactos positivos para o meio ambiente advindos do estímulo à mobilidade urbana por meio de transporte coletivo.

Na verdade, essa sistemática funcionaria por poucos anos, até que o setor automobilístico se adeque à nova sistemática, quando, então, provavelmente verá ganhos com a reutilização e reciclagem de peças.

Tanto é verdade que a indústria automobilística alemã, uma das mais competitivas do mundo, pratica a logística reversa desde 1991.

Nesse contexto insere-se a iniciativa deste Projeto de Lei que, esperamos, receba o apoio dos Nobres Pares para sua célere tramitação e aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2011.

Deputada Nilda Gondim

|                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**LEI Nº 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010**

Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO III  
DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AOS RESÍDUOS SÓLIDOS

.....

CAPÍTULO III  
DAS RESPONSABILIDADES DOS GERADORES E DO PODER PÚBLICO

.....

**Seção II**  
**Da Responsabilidade Compartilhada**

.....

Art. 33. São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de:

I - agrotóxicos, seus resíduos e embalagens, assim como outros produtos cuja embalagem, após o uso, constitua resíduo perigoso, observadas as regras de gerenciamento de resíduos perigosos previstas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama, do SNVS e do Suasa, ou em normas técnicas;

II - pilhas e baterias;

III - pneus;

IV - óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens;

V - lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista;

VI - produtos eletroeletrônicos e seus componentes.

§ 1º Na forma do disposto em regulamento ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, os sistemas previstos no caput serão estendidos a produtos comercializados em embalagens plásticas, metálicas ou de vidro, e aos demais produtos e embalagens, considerando, prioritariamente, o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 2º A definição dos produtos e embalagens a que se refere o § 1º considerará a viabilidade técnica e econômica da logística reversa, bem como o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos a que se referem os incisos II, III, V e VI ou dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I e IV do caput e o § 1º tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:

I - implantar procedimentos de compra de produtos ou embalagens usados;

II - disponibilizar postos de entrega de resíduos reutilizáveis e recicláveis;

III - atuar em parceria com cooperativas ou outras formas de associação de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis, nos casos de que trata o § 1º.

§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos I a VI do caput, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

§ 5º Os comerciantes e distribuidores deverão efetuar a devolução aos fabricantes ou aos importadores dos produtos e embalagens reunidos ou devolvidos na forma dos §§ 3º e 4º.

§ 6º Os fabricantes e os importadores darão destinação ambientalmente adequada aos produtos e às embalagens reunidos ou devolvidos, sendo o rejeito encaminhado para a disposição final ambientalmente adequada, na forma estabelecida pelo órgão competente do Sisnama e, se houver, pelo plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos.

§ 7º Se o titular do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos, por acordo setorial ou termo de compromisso firmado com o setor empresarial, encarregar-se de atividades de responsabilidade dos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes nos sistemas de logística reversa dos produtos e embalagens a que se refere este artigo, as ações do poder público serão devidamente remuneradas, na forma previamente acordada entre as partes.

§ 8º Com exceção dos consumidores, todos os participantes dos sistemas de logística reversa manterão atualizadas e disponíveis ao órgão municipal competente e a outras autoridades informações completas sobre a realização das ações sob sua responsabilidade.

Art. 34. Os acordos setoriais ou termos de compromisso referidos no inciso IV do caput do art. 31 e no § 1º do art. 33 podem ter abrangência nacional, regional, estadual ou municipal.

§ 1º Os acordos setoriais e termos de compromisso firmados em âmbito nacional têm prevalência sobre os firmados em âmbito regional ou estadual, e estes sobre os firmados em âmbito municipal.

§ 2º Na aplicação de regras concorrentes consoante o § 1º, os acordos firmados com menor abrangência geográfica podem ampliar, mas não abrandar, as medidas de proteção ambiental constantes nos acordos setoriais e termos de compromisso firmados com maior abrangência geográfica.

#### TÍTULO IV DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

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

Art. 57. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 2 de agosto de 2010; 189º da Independência e 122º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
Rafael Thomaz Favetti  
Guido Mantega

José Gomes Temporão  
Miguel Jorge  
Izabella Mônica Vieira Teixeira  
João Reis Santana Filho  
Marcio Fortes de Almeida  
Alexandre Rocha Santos Padilha

## **COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

### **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 22 de maio de 2012.

Deputado GIOVANI CHERINI  
Relator

### **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 22 de maio de 2012.

Deputado GIOVANI CHERINI  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 8.005/2010, e dos PL's nºs 2170 e 2696/2011, apensados, e pela aprovação do PL 1862/2011, apensado, com emenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Giovanni Cherini.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sarney Filho - Presidente, Arnaldo Jordy, Penna e Rebecca Garcia - Vice-Presidentes, Augusto Carvalho, Felipe Bornier, Giovanni Cherini, Leonardo Monteiro, Marcio Bittar, Márcio Macêdo, Marina Santanna, Paulo Piau, Ricardo Tripoli, Antonio Bulhões, Bernardo Santana de Vasconcellos e Valdir Colatto.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2012.

Deputado SARNEY FILHO  
Presidente

## **PROJETO DE LEI N.º 2.292, 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.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-1862/2011.

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 8 de julho de 2015.

Deputado GOULART

**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 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010**

Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

**TÍTULO III**  
**DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AOS RESÍDUOS SÓLIDOS**

.....

**CAPÍTULO III**  
**DAS RESPONSABILIDADES DOS GERADORES E DO PODER PÚBLICO**

.....

**Seção II**  
**Da Responsabilidade Compartilhada**

.....

Art. 33. São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de:

I - agrotóxicos, seus resíduos e embalagens, assim como outros produtos cuja embalagem, após o uso, constitua resíduo perigoso, observadas as regras de gerenciamento de resíduos perigosos previstas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama, do SNVS e do Suasa, ou em normas técnicas;

II - pilhas e baterias;

III - pneus;

IV - óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens;

V - lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista;

VI - produtos eletroeletrônicos e seus componentes.

§ 1º Na forma do disposto em regulamento ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, os sistemas previstos no caput serão estendidos a produtos comercializados em embalagens plásticas, metálicas ou de vidro, e aos demais produtos e embalagens, considerando, prioritariamente, o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 2º A definição dos produtos e embalagens a que se refere o § 1º considerará a viabilidade técnica e econômica da logística reversa, bem como o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos a que se referem os incisos II, III, V e VI ou dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I e IV do caput e o § 1º tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:

I - implantar procedimentos de compra de produtos ou embalagens usados;

II - disponibilizar postos de entrega de resíduos reutilizáveis e recicláveis;

III - atuar em parceria com cooperativas ou outras formas de associação de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis, nos casos de que trata o § 1º.

§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos I a VI do caput, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

§ 5º Os comerciantes e distribuidores deverão efetuar a devolução aos fabricantes ou aos importadores dos produtos e embalagens reunidos ou devolvidos na forma dos §§ 3º e 4º. § 6º Os fabricantes e os importadores darão destinação ambientalmente adequada aos produtos e às embalagens reunidos ou devolvidos, sendo o rejeito encaminhado para a disposição final ambientalmente adequada, na forma estabelecida pelo órgão competente do Sisnama e, se houver, pelo plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos.

§ 7º Se o titular do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos, por acordo setorial ou termo de compromisso firmado com o setor empresarial, encarregar-se de atividades de responsabilidade dos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes nos sistemas de logística reversa dos produtos e embalagens a que se refere este artigo, as ações do poder público serão devidamente remuneradas, na forma previamente acordada entre as partes.

§ 8º Com exceção dos consumidores, todos os participantes dos sistemas de logística reversa manterão atualizadas e disponíveis ao órgão municipal competente e a outras autoridades informações completas sobre a realização das ações sob sua responsabilidade.

Art. 34. Os acordos setoriais ou termos de compromisso referidos no inciso IV do caput do art. 31 e no § 1º do art. 33 podem ter abrangência nacional, regional, estadual ou municipal.

§ 1º Os acordos setoriais e termos de compromisso firmados em âmbito nacional têm prevalência sobre os firmados em âmbito regional ou estadual, e estes sobre os firmados em âmbito municipal.

§ 2º Na aplicação de regras concorrentes consoante o § 1º, os acordos firmados com menor abrangência geográfica podem ampliar, mas não abrandar, as medidas de proteção ambiental constantes nos acordos setoriais e termos de compromisso firmados com maior

abrangência geográfica.

**LEI Nº 9.974, DE 6 DE JUNHO DE 2000**

Altera a Lei nº 7.802, de 11 de julho de 1989, que dispõe sobre a pesquisa, a experimentação, a produção, a embalagem e rotulagem, o transporte, o armazenamento, a comercialização, a propaganda comercial, a utilização, a importação, a exportação, o destino final dos resíduos e embalagens, o registro, a classificação, o controle, a inspeção e a fiscalização de agrotóxicos, seus componentes e afins, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O artigo 6º da Lei nº 7.802, de 11 de julho de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.6º....."

"I - devem ser projetadas e fabricadas de forma a impedir qualquer vazamento, evaporação, perda ou alteração de seu conteúdo e de modo a facilitar as operações de lavagem, classificação, reutilização e reciclagem;  
"(NR)

"....."

"§ 1º O fracionamento e a reembalagem de agrotóxicos e afins com o objetivo de comercialização somente poderão ser realizados pela empresa produtora, ou por estabelecimento devidamente credenciado, sob responsabilidade daquela, em locais e condições previamente autorizados pelos órgãos competentes. "(NR)

"§ 2º Os usuários de agrotóxicos, seus componentes e afins deverão efetuar a devolução das embalagens vazias dos produtos aos estabelecimentos comerciais em que foram adquiridos, de acordo com as instruções previstas nas respectivas bulas, no prazo de até um ano, contado da data de compra, ou prazo superior, se autorizado pelo órgão registrante, podendo a devolução ser intermediada por postos ou centros de recolhimento, desde que autorizados e fiscalizados pelo órgão competente. "(AC)

"§ 3º Quando o produto não for fabricado no País, assumirá a responsabilidade de que trata o § 2º a pessoa física ou jurídica responsável pela importação e, tratando-se de produto importado submetido a processamento industrial ou a novo acondicionamento, caberá ao órgão registrante defini-la. "(AC)

"§ 4º As embalagens rígidas que contiverem formulações miscíveis ou dispersíveis em água deverão ser submetidas pelo usuário à operação de triplice lavagem, ou tecnologia equivalente, conforme normas técnicas

oriundas dos órgãos competentes e orientação constante de seus rótulos e bulas. "(AC)

"§ 5º As empresas produtoras e comercializadoras de agrotóxicos, seus componentes e afins, são responsáveis pela destinação das embalagens vazias dos produtos por elas fabricados e comercializados, após a devolução pelos usuários, e pela dos produtos apreendidos pela ação fiscalizatória e dos impróprios para utilização ou em desuso, com vistas à sua reutilização, reciclagem ou inutilização, obedecidas as normas e instruções dos órgãos registrantes e sanitário-ambientais competentes. "(AC)

"§ 6º As empresas produtoras de equipamentos para pulverização deverão, no prazo de cento e oitenta dias da publicação desta Lei, inserir nos novos equipamentos adaptações destinadas a facilitar as operações de tríplice lavagem ou tecnologia equivalente. "(AC)

Art. 2º O caput e a alínea d do inciso II do art. 7º da Lei nº 7.802, de 1989, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º Para serem vendidos ou expostos à venda em todo o território nacional, os agrotóxicos e afins são obrigados a exibir rótulos próprios e bulas, redigidos em português, que contenham, entre outros, os seguintes dados:" (NR)

"....."

"II-

....."

"d) informações sobre os equipamentos a serem usados e a descrição dos processos de tríplice lavagem ou tecnologia equivalente, procedimentos para a devolução, destinação, transporte, reciclagem, reutilização e inutilização das embalagens vazias e efeitos sobre o meio ambiente decorrentes da destinação inadequada dos recipientes;" (NR)

"....." (NR)

## LEI Nº 7.802, DE 11 DE JULHO DE 1989

Dispõe sobre a pesquisa, a experimentação, a produção, a embalagem e rotulagem, o transporte, o armazenamento, a comercialização, a propaganda comercial, a utilização, a importação, a exportação, destino final dos resíduos e embalagens, o registro, a classificação, o controle, a inspeção e a fiscalização de agrotóxicos, seus componentes e afins, e dá outras providências.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º A pesquisa, a experimentação, a produção, a embalagem e rotulagem, o transporte, o armazenamento, a comercialização, a propaganda comercial, a utilização, a

importação, a exportação, o destino final dos resíduos e embalagens, o registro, a classificação, o controle, a inspeção e a fiscalização de agrotóxicos, seus componentes e afins, serão regidos por esta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - agrotóxicos e afins:

a) os produtos e os agentes de processos físicos, químicos ou biológicos, destinados ao uso nos setores de produção, no armazenamento e beneficiamento de produtos agrícolas, nas pastagens, na proteção de florestas, nativas ou implantadas, e de outros ecossistemas e também de ambientes urbanos, hídricos e industriais, cuja finalidade seja alterar a composição da flora ou da fauna, a fim de preservá-las da ação danosa de seres vivos considerados nocivos;

b) substâncias e produtos, empregados como desfolhantes, dessecantes, estimuladores e inibidores de crescimento;

II - componentes: os princípios ativos, os produtos técnicos, suas matérias-primas, os ingredientes inertes e aditivos usados na fabricação de agrotóxicos e afins.

.....  
.....

## **PROJETO DE LEI N.º 914, DE 2019** (Do Sr. Hugo Leal)

Altera as Leis nº 12.977, de 20 de maio de 2014, e nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer meta mínima de reciclagem de veículos destinados a unidades de desmontagem e para determinar que depósitos de veículos adotem medidas para evitar poluição ambiental e riscos à saúde.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-1862/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as Leis nº 12.977, de 20 de maio de 2014, e nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer meta mínima de reciclagem de veículos destinados a unidades de desmontagem e para determinar que depósitos de veículos adotem medidas para evitar poluição ambiental e riscos à saúde.

Art. 2º A Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

Art. 10-A O processo de desmontagem de veículos deverá permitir a reutilização, reciclagem ou outra forma de destinação final ambientalmente adequada para, no mínimo, 85 %, em massa, do veículo, observadas as normas técnicas estabelecidas pelo Contran e pelos órgãos competentes do Sisnama, que definirão o calendário de

implementação progressiva das disposições deste artigo.

Parágrafo único. O comando estabelecido no caput deste artigo implica estarem as unidades de desmontagem proibidas de realizarem disposição final em aterros sanitários de mais de 15%, em massa, dos veículos desmontados.

Parágrafo Único. O Poder Executivo poderá instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para aprimoramento da infraestrutura de unidades de desmontagem e de reciclagem de veículos e de renovação da frota de veículos.

Art. 3º O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes § 19 e § 20:

§ 19 Os responsáveis pelo depósito de veículos classificados como sucata ou de veículos constantes no § 18 deverão adotar as medidas necessárias a fim de que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, ar ou solo, nem para a fauna e flora, conforme os critérios e exigências técnicas estabelecidas em regulamentos de órgãos competentes do Sistema Nacional de Meio Ambiente (Sisnama) e do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS).

§ 20 Os proprietários de veículos irrecuperáveis ou não aptos a trafegar ficam obrigados a encaminhar o veículo a unidade de desmontagem ou a mantê-lo em depósito privado, desde que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, para o ar ou para o solo, nem para a fauna e flora, em conformidade com os critérios e exigências técnicas aplicáveis.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias a data de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Conforme dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) datados de outubro de 2018<sup>1</sup>, o Brasil já conta com uma frota de mais de 100 milhões de veículos, entre automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus e outros tipos. A elevação vertiginosa da frota não tem sido acompanhada, no entanto, de medidas práticas para dar tratamento adequado aos veículos que atingiram o final de sua vida útil ou que, por outros motivos, deixaram de possuir as condições necessárias para trafegar. Os autores Aguiar e Filho (2012)<sup>2</sup> revelam que, segundo estimativas disponíveis, 98,5% da frota nacional termina em desmanches e depósitos. Apenas

<sup>1</sup>Frota de Veículos 2018. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/estatistica/635-frota-2018>

<sup>2</sup> AGUIAR, Alexandre de Oliveira e FILHO, Jose Joaquim. **Veículos em fim de vida como resíduos: Panorama, desafios e perspectivas de gerenciamento no Brasil**. Simpoi. 2012. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/304940577\\_Veiculos\\_em\\_fim\\_de\\_vida\\_como\\_residuos\\_Panorama\\_desafios\\_e\\_perspectivas\\_de gerenciamento no Brasil](https://www.researchgate.net/publication/304940577_Veiculos_em_fim_de_vida_como_residuos_Panorama_desafios_e_perspectivas_de gerenciamento no Brasil)

1,5% da frota, segundo esses autores, vai para o processo de reciclagem, em grande contraste com a prática de países da Europa e com a dos EUA, que reciclam até 95% de seus veículos.

Nos que se refere aos veículos destinados aos depósitos, os mesmos autores chamam a atenção para o risco que representam para o meio ambiente e para a saúde das pessoas, visto que, em muitos casos, os veículos são depositados em locais sem qualquer tratamento, como proteção do solo ou instalação de drenagem de fluidos. Os veículos são expostos às mais variadas intempéries climáticas e abandonados, tornando-se fonte de contaminação do solo e da água, em fonte das mais variadas doenças, além de servirem de criadouros de animais nocivos, como cobras e ratos.

Dessa forma, vislumbra-se aqui dois problemas que a lei pode ajudar a solucionar, quais sejam, a baixa implementação da reciclagem de veículos e a falta de tratamento dos depósitos de veículos, que não adotam medidas adequadas para evitar poluição ambiental e riscos à saúde. Conforme Aguiar e Filho (2012):

*Há iniciativas e programas para destinação de veículos em fim de vida útil que poderiam ser estudas e aproveitadas. Por exemplo, na Europa existe a Diretiva 2000/53/CE, atualizada até 2009 com metas de desempenho, cujo objetivo é proporcionar uma destruição ambientalmente adequada dos veículos sob responsabilidade dos fabricantes (EUROPA, 2011). As metas incluem 15% máximo do peso enviado para aterro ou incineração sem recuperação de energia, sendo que para modelos a partir de 2002 o limite é 10% e para modelos a partir de 2015 o limite é 5%. A legislação obriga os cidadãos europeus a entregarem os carros inutilizados em um operador licenciado.*

Inspirando-se nos exemplos apresentados pelos citados autores, propõe-se que a Lei nº 12.977, de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, seja alterada para incluir meta mínima de reutilização, reciclagem ou outro tipo de destinação final ambientalmente adequada para os veículos que receber. Mais especificamente, propõe-se que não mais de 15%, em massa, dos veículos desmontados possam ser destinados a aterros sanitários.

Com vistas a contribuir para a solução dos problemas causados por depósitos de veículos sem tratamento, propõe-se alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para: a) obrigar os proprietários de veículos não mais aptos a trafegar a destiná-los a unidades de desmontagem ou a mantê-los em depósito que não traga riscos de poluição ambiental ou à saúde das pessoas; e b) obrigar os responsáveis por depósitos de veículos a adotarem as medidas necessárias a fim de que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, ar ou solo, nem para a fauna e flora, conforme os critérios e exigências

técnicas estabelecidas em regulamentos de órgãos competentes do Sisnama e do SNVS.

Acredita-se que, dessa forma, as medidas propostas tendem a contribuir para aprimoramento do tratamento de veículos em fim de vida ou sinistrados, destinados a depósitos ou unidades de desmontagem. As medidas contribuem também para a implementação efetiva de gestão e gerenciamento ambientalmente adequados dos resíduos gerados por veículos e para a redução dos problemas causados pelo elevado volume de veículos destinados a aterros sanitários, lixões ou abandonados em depósitos sem o preparo adequado.

Diante da importância da matéria para o País, conclamo os nobres pares a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 19 de fevereiro de 2018.

Deputado HUGO LEAL

**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 12.977, DE 20 DE MAIO DE 2014**

Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 10. Somente poderão ser destinadas à reposição as peças ou conjunto de peças usadas que atendam as exigências técnicas necessárias para sua reutilização, nos termos das normas do Contran.

§ 1º As normas do Contran deverão prever, entre outros elementos:

I - os requisitos de segurança;

II - o rol de peças ou conjunto de peças que não poderão ser destinados à reposição;

III - os parâmetros e os critérios para a verificação das condições da peça ou conjunto de peças usadas para fins de reutilização; e

IV - a forma de rastreabilidade.

§ 2º As peças ou conjunto de peças que não atenderem o disposto neste artigo serão destinados a sucata ou terão outra destinação final definida no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis da desmontagem do veículo do qual procedam, observadas, no que couber, as disposições do art. 17 desta Lei.

§ 3º É permitida a realização de reparos ou de pintura para a adequação das peças às condições de reutilização.

§ 4º É vedada a comercialização de qualquer tipo de peça ou conjunto de peças novas pela empresa de desmontagem.

Art. 11. Fica criado o banco de dados nacional de informações de veículos desmontados e das atividades exercidas pelos empresários individuais ou sociedades empresárias, na forma desta Lei, no qual serão registrados as peças ou conjuntos de peças usadas destinados a reposição e as partes destinadas a sucata ou outra destinação final.

§ 1º A implementação e a gestão do banco de dados de que trata o caput são da competência do órgão executivo de trânsito da União.

§ 2º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão participação no fornecimento de informações para o banco de dados.

§ 3º O acesso dos órgãos de segurança pública às informações constantes do banco de dados de que trata este artigo independe de ordem judicial.

§ 4º O Contran normatizará a implementação, a gestão, a alimentação e os níveis de acesso ao banco de dados de que trata este artigo.

§ 5º As informações cadastrais das empresas de desmontagem e das respectivas unidades de desmontagem serão divulgadas na internet pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal em que se situem oficinas de desmontagem.

## LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

### CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 328. O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de sessenta dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 1º Publicado o edital do leilão, a preparação poderá ser iniciada após trinta dias, contados da data de recolhimento do veículo, o qual será classificado em duas categorias:

I - conservado, quando apresenta condições de segurança para trafegar; e

II - sucata, quando não está apto a trafegar. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 2º Se não houver oferta igual ou superior ao valor da avaliação, o lote será incluído no leilão seguinte, quando será arrematado pelo maior lance, desde que por valor não inferior a cinquenta por cento do avaliado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 3º Mesmo classificado como conservado, o veículo que for levado a leilão por duas vezes e não for arrematado será leiloado como sucata. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 4º É vedado o retorno do veículo leiloado como sucata à circulação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 5º A cobrança das despesas com estada no depósito será limitada ao prazo de seis meses. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 6º Os valores arrecadados em leilão deverão ser utilizados para custeio da realização do leilão, dividindo-se os custos entre os veículos arrematados, proporcionalmente ao valor da arrematação, e destinando-se os valores remanescentes, na seguinte ordem, para:

I - as despesas com remoção e estada;

II - os tributos vinculados ao veículo, na forma do § 10;

III - os credores trabalhistas, tributários e titulares de crédito com garantia real, segundo a ordem de preferência estabelecida no art. 186 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional);

IV - as multas devidas ao órgão ou à entidade responsável pelo leilão;

V - as demais multas devidas aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, segundo a ordem cronológica; e

VI - os demais créditos, segundo a ordem de preferência legal. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 7º Sendo insuficiente o valor arrecadado para quitar os débitos incidentes sobre o veículo, a situação será comunicada aos credores. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 8º Os órgãos públicos responsáveis serão comunicados do leilão previamente para que formalizem a desvinculação dos ônus incidentes sobre o veículo no prazo máximo de dez dias. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 9º Os débitos incidentes sobre o veículo antes da alienação administrativa ficam dele automaticamente desvinculados, sem prejuízo da cobrança contra o proprietário anterior. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 10. Aplica-se o disposto no § 9º inclusive ao débito relativo a tributo cujo fato gerador seja a propriedade, o domínio útil, a posse, a circulação ou o licenciamento de veículo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 11. Na hipótese de o antigo proprietário reaver o veículo, por qualquer meio, os débitos serão novamente vinculados ao bem, aplicando-se, nesse caso, o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 271. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 12. Quitados os débitos, o saldo remanescente será depositado em conta específica do órgão responsável pela realização do leilão e ficará à disposição do antigo proprietário, devendo ser expedida notificação a ele, no máximo em trinta dias após a realização do leilão, para o levantamento do valor no prazo de cinco anos, após os quais o valor será transferido, definitivamente, para o fundo a que se refere o parágrafo único do art. 320. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 13. Aplica-se o disposto neste artigo, no que couber, ao animal recolhido, a qualquer título, e não reclamado por seu proprietário no prazo de sessenta dias, a contar da data de recolhimento, conforme regulamentação do CONTRAN. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 14. Se identificada a existência de restrição policial ou judicial sobre o prontuário do veículo, a autoridade responsável pela restrição será notificada para a retirada do bem do depósito, mediante a quitação das despesas com remoção e estada, ou para a autorização do leilão nos termos deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 15. Se no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação de que trata o § 14, não houver manifestação da autoridade responsável pela restrição judicial ou policial, estará o órgão de trânsito autorizado a promover o leilão do veículo nos termos deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 16. Os veículos, sucatas e materiais inservíveis de bens automotores que se encontrarem nos depósitos há mais de 1 (um) ano poderão ser destinados à reciclagem, independentemente da existência de restrições sobre o veículo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 17. O procedimento de hasta pública na hipótese do § 16 será realizado por lote de tonelagem de material ferroso, observando-se, no que couber, o disposto neste artigo, condicionando-se a entrega do material arrematado aos procedimentos necessários à descaracterização total do bem e à destinação exclusiva, ambientalmente adequada, à reciclagem siderúrgica, vedado qualquer aproveitamento de peças e partes. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 18. Os veículos sinistrados irrecuperáveis queimados, adulterados ou estrangeiros, bem como aqueles sem possibilidade de regularização perante o órgão de trânsito, serão destinados à reciclagem, independentemente do período em que estejam em depósito, respeitado o prazo previsto no *caput* deste artigo, sempre que a autoridade responsável pelo leilão julgar ser essa a medida apropriada. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.

.....

.....

## PROJETO DE LEI N.º 3.214, DE 2019

### (Da Sra. Edna Henrique)

Dispõe sobre obrigatoriedade de implantação de logística reversa para recipientes de armazenamento de gás natural veicular.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-1862/2011.

### **O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 33 .....

.....

VII – recipientes de armazenamento de gás natural veicular.

.....

§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do SISNAMA e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos a que se referem os incisos II, III, V, VI e VII ou dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I e IV do caput e o § 1º tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:

.....

§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos do caput, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

.....

§ 9º Os produtos a que se refere o inciso VII do caput devem ser objeto de logística reversa prevista neste artigo somente depois de considerados inadequados para uso, a partir de inspeção periódica realizada por órgão responsável ou empresa por ele credenciada.”  
(NR)

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

O uso de gás natural na frota veicular brasileira passou por forte expansão no início dos anos 2000. Segundo informações da GASNET, entre os anos de 2000 e 2004, ocorreram 770 mil conversões de veículos para utilização desse combustível, processo que envolve a instalação de recipientes de armazenamento de gás natural em alta pressão.

Apesar de possuírem vida útil de 20 anos, os recipientes de armazenamento de gás natural veicular estão sujeitos a danos que comprometem o seu correto funcionamento. Para assegurar que estejam em condições de uso, devem ser certificados e periodicamente inspecionados segundo normativos estabelecidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO. Os recipientes que não reúnem os requisitos exigidos em norma específica são considerados impróprios para uso, tornando-se inservíveis.

Caso sejam indevidamente aproveitados, cilindros considerados inservíveis representam risco de danos não somente a quem o instalou, mas a qualquer usuário de vias públicas que esteja próximo ao raio de influência de eventual explosão. Adicionalmente, mesmo sem uso, cilindros de armazenamento de gás natural veicular são dotados de pressão interna, o que pode ocasionar explosões se descartados de forma inadequada.

A ausência de norma que obrigue os fabricantes ou importadores a recolherem os cilindros considerados impróprios para uso pode resultar em consideráveis riscos à sociedade. O elevado número desses recipientes, decorrente da expansão do uso de gás natural veicular mencionada anteriormente, torna o problema ainda mais grave.

A Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS, instituída pela Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, regulamentou a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos e a logística reversa. A própria lei define logística reversa como um "instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações,

procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, **ou outra destinação final ambientalmente adequada.**” A norma legal atribui às empresas fornecedoras, portanto, a responsabilidade de conferir destinação final aos produtos nela enquadrados, de modo a evitar danos ou riscos à saúde pública e à segurança e a minimizar os impactos ambientais adversos.

Necessário se faz incluir os recipientes de armazenamento de gás natural veicular na Política Nacional de Resíduos Sólidos, considerando os já mencionados riscos existentes tanto no descarte incorreto desse material como em sua reutilização. A responsabilidade pela destinação final desses produtos deve recair sobre as empresas que os fabricam ou importam, garantindo tratamento uniforme no descarte de produtos considerados perigosos para a sociedade.

Considerando o exposto, solicitamos aos nobres Pares que aprovem o presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 29 de maio de 2019.

Deputada **EDNA HENRIQUE**  
**PSDB/PB**

**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 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010**

Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....  
TÍTULO III  
DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AOS RESÍDUOS SÓLIDOS  
.....

.....  
CAPÍTULO III  
DAS RESPONSABILIDADES DOS GERADORES E DO PODER PÚBLICO  
.....

## Seção II

### Da Responsabilidade Compartilhada

.....

Art. 33. São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de:

I - agrotóxicos, seus resíduos e embalagens, assim como outros produtos cuja embalagem, após o uso, constitua resíduo perigoso, observadas as regras de gerenciamento de resíduos perigosos previstas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama, do SNVS e do Suasa, ou em normas técnicas;

II - pilhas e baterias;

III - pneus;

IV - óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens;

V - lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista;

VI - produtos eletroeletrônicos e seus componentes.

§ 1º Na forma do disposto em regulamento ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, os sistemas previstos no caput serão estendidos a produtos comercializados em embalagens plásticas, metálicas ou de vidro, e aos demais produtos e embalagens, considerando, prioritariamente, o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 2º A definição dos produtos e embalagens a que se refere o § 1º considerará a viabilidade técnica e econômica da logística reversa, bem como o grau e a extensão do impacto à saúde pública e ao meio ambiente dos resíduos gerados.

§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos a que se referem os incisos II, III, V e VI ou dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I e IV do caput e o § 1º tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:

I - implantar procedimentos de compra de produtos ou embalagens usados;

II - disponibilizar postos de entrega de resíduos reutilizáveis e recicláveis;

III - atuar em parceria com cooperativas ou outras formas de associação de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis, nos casos de que trata o § 1º.

§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos I a VI do caput, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

§ 5º Os comerciantes e distribuidores deverão efetuar a devolução aos fabricantes ou aos importadores dos produtos e embalagens reunidos ou devolvidos na forma dos §§ 3º e 4º.

§ 6º Os fabricantes e os importadores darão destinação ambientalmente adequada aos produtos e às embalagens reunidos ou devolvidos, sendo o rejeito encaminhado para a disposição final ambientalmente adequada, na forma estabelecida pelo órgão competente do Sisnama e, se houver, pelo plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos.

§ 7º Se o titular do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos, por acordo setorial ou termo de compromisso firmado com o setor empresarial, encarregar-se de atividades de responsabilidade dos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes nos sistemas de logística reversa dos produtos e embalagens a que se refere este

artigo, as ações do poder público serão devidamente remuneradas, na forma previamente acordada entre as partes.

§ 8º Com exceção dos consumidores, todos os participantes dos sistemas de logística reversa manterão atualizadas e disponíveis ao órgão municipal competente e a outras autoridades informações completas sobre a realização das ações sob sua responsabilidade.

Art. 34. Os acordos setoriais ou termos de compromisso referidos no inciso IV do caput do art. 31 e no § 1º do art. 33 podem ter abrangência nacional, regional, estadual ou municipal.

§ 1º Os acordos setoriais e termos de compromisso firmados em âmbito nacional têm prevalência sobre os firmados em âmbito regional ou estadual, e estes sobre os firmados em âmbito municipal.

§ 2º Na aplicação de regras concorrentes consoante o § 1º, os acordos firmados com menor abrangência geográfica podem ampliar, mas não abrandar, as medidas de proteção ambiental constantes nos acordos setoriais e termos de compromisso firmados com maior abrangência geográfica.

.....  
 .....

## **PROJETO DE LEI N.º 4.098, DE 2019**

### **(Do Sr. Juninho do Pneu)**

Dispõe sobre o controle dos riscos da contaminação em depósitos de veículos.

**DESPACHO:**  
 APENSE-SE AO PL-914/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de exigir o controle dos riscos sanitários e dos impactos ambientais nos serviços de depósito e guarda de veículos.

Art. 2. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

“Art.271.....  
 .....

§14. Os serviços de depósito e guarda de veículos deverão ter sob controle os riscos sanitários e os impactos ambientais decorrentes dessa atividade.” (NR)

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

### **JUSTIFICATIVA**

Trata-se de Projeto de Lei que visa resguardar através do controle dos riscos sanitários e dos impactos ambientais, os serviços de depósito e guarda de veículos.

Noticiado em diversos meios de comunicação, os depósitos de veículos apreendidos pelos órgãos de trânsito ficam sujeitos a diversos fatores prejudiciais a sociedade de forma geral, e principalmente os vizinhos desses depósitos.

São incontáveis as denúncias de infestação de mosquitos e concentração de casos de dengue, zika ou chikungunya em pessoas que vivem ou trabalham em depósitos de veículos, públicos ou particulares, que em grande parte os deixam a céu aberto. Carrocerias, janelas abertas, sucatas, enfim, estamos diante de áreas de grande risco para a disseminação de epidemias.

Um dos maiores vilões são os *Aedes aegypti* que põe seus ovos em recipientes como latas e garrafas vazias, pneus, calhas, caixas d'água descobertas, veículos ou qualquer outro objeto que possa armazenar água da chuva.

A dengue teve um crescimento de 11% no país em 2018 em relação a 2017. Ao todo, segundo o Ministério da Saúde, foram mais de 265 mil casos prováveis, que se referem ao total de casos notificados (suspeitos) excluindo os descartados por diagnóstico laboratorial negativo ou diagnosticados para outras doenças. Somente em Goiás foram 86 mil casos, sendo o estado com maior incidência, seguido por Acre e Rio Grande do Norte. O Rio Grande do Sul foi, em 2018, o estado com menor incidência no país.

Portanto, pretendemos incluir, no Código de Trânsito Brasileiro uma cláusula no artigo que trata de depósitos de veículos, obrigando-os a adotar cuidados para eliminar os riscos para o meio ambiente e para a saúde.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Comissões, em 12 de julho de 2019.

Deputado **JUNINHO DO PNEU**  
DEM/RJ

**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 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

CAPÍTULO XVII  
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

.....

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. (Parágrafo único transformado em § 1º, com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de 10 (dez) dias contado da data da remoção, deverá expedir ao proprietário a notificação prevista no § 5º, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência, e, caso reste frustrada, a notificação poderá ser feita por edital. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 11. Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei. (Parágrafo acrescido pela

[Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#)

§ 13. No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativa ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.

.....

.....

## PROJETO DE LEI N.º 2.327, DE 2021

### (Do Senado Federal)

**OFÍCIO Nº 833/2023 (SF)**

Altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos), para tratar da logística reversa para baterias de veículos elétricos.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-1862/2011.

Altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos), para tratar da logística reversa para baterias de veículos elétricos.

**O Congresso Nacional** decreta:

**Art. 1º** O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos), passa a vigorar acrescido do seguinte § 9º:

“Art. 33. ....

§ 9º A logística reversa de baterias de veículos elétricos priorizará sistemas de reciclagem dos materiais componentes para seu reaproveitamento como insumo na fabricação de novas baterias.” (NR)

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

Senado Federal, em 13 de setembro de 2023.

Senador Rodrigo Pacheco  
Presidente do Senado Federal





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

|                                                              |                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LEI Nº 12.305, DE 2 DE<br/>AGOSTO DE 2010<br/>Art. 33</b> | <a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2010-0802;12305">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2010-0802;12305</a> |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**FIM DO DOCUMENTO**