

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2024

(Da Sra. Duda Salabert)

Institui o Programa Nacional de Destinação Correta aos Veículos Abandonados em vias públicas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Ficam os órgãos oficiais de trânsito que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, previstos no artigo 5º da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, autorizados a remover e recolher os veículos abandonados, na forma desta Lei.

Parágrafo único. Fica o Poder Público Federal, Estadual e/ou Municipal autorizado a cobrar do proprietário os custos de remoção e recolhimento dos veículos, sem prejuízo das demais sanções cabíveis, na forma da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

Art 2º. Para os fins desta Lei, considera-se veículo em estado de abandono - abandonado -, em conformidade com a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, o veículo estacionado nos locais definidos nesta Lei, sem capacidade de locomoção por meios próprios e que, devido a seu estado de conservação e processo de deterioração, ofereça risco à saúde pública, à segurança pública ou ao meio ambiente, independentemente de encontrar-se estacionado em local permitido.

Art. 3º. Para os fins desta Lei, considera-se veículo em estado de abandono estacionado de forma indevida ou abusiva:

I – em 30 dias, quando se tratar de veículo que permaneça no mesmo local, em ruas, avenidas, logradouros, caminhos, passagens, estradas e as rodovias, bem como praças, parques e as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos públicos de uso coletivo.

II – em 48 horas, quando se tratar de veículo com manifestos sinais exteriores de inutilização provocada por sinistro de trânsito ou abandono;

III – em 96 horas, quando se tratar de reboque ou semirreboque não atrelados ao veículo trator;



IV – em 24 horas, quando se tratar de veículo estacionado de modo a constituir grave perturbação do trânsito ou risco que justifique a remoção;

V – em 24 horas, quando se tratar de veículo publicitário que permaneça no mesmo local sem a presença de seu condutor;

VI – imediatamente, quando for manifesta a intenção de seu proprietário de abandonar o veículo.

Parágrafo único: Fica o Poder Público Federal, Estadual e/ou Municipal autorizado a destinar os veículos coletados para cooperativas, redes, associações de catadores ou outras instituições que trabalham com a reutilização, reciclagem e tratamento dos resíduos sólidos, mediando celebração de contratos para tal, sendo vedada a incineração/aproveitamento energético das peças, salvo disposto em Lei.

Art. 4º O art. 279-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido do seguinte § 3º:

Art. 279-A.

§ 3º Os órgãos oficiais de trânsito que compõem o Sistema Nacional de Trânsito ficam autorizados a utilizar o recurso advindo da arrecadação de multas impostas na área de sua competências, aplicadas aos proprietários dos veículos em estado de abandono, na criação de fundos para a elaboração e implementação de políticas de gestão integrada de resíduos sólidos e/ou fundos para ações de mitigação, adaptação e de perdas e danos destinadas às políticas climáticas municipais e/ou metropolitanas e/ou estaduais.

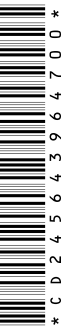
Art. 5º. O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“O 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, **ou terá destinação final ambientalmente correta, em consonância com a Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída pela Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, tendo como prioridade a reciclagem.**” (NR)

Art 6º 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 - veículo automotor, suas peças e acessórios.” (NR)



Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 dias.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil, em dezembro de 2023, possuía quase 120 milhões de veículos, entre todas as categorias existentes, circulando ou não. Considerando uma população de 203.062.512, segundo o último Censo do IBGE, há um carro para cada 1,7 habitantes. Levando-se em conta apenas as categorias mais numerosas, como automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus e motocicletas, em dezembro de 2023, o Brasil tinha uma frota de 106 milhões de veículos.

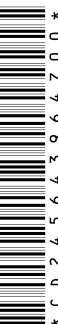
Considerando estas mesmas categorias, em dezembro de 2022, o Brasil tinha uma frota total de 100 milhões de veículos. Estimativas¹ apontam que a **frota circulante no país em 2022**, considerando apenas as categorias mais numerosas, já mencionadas, era de 59.919.900 veículos. Levando-se em conta a frota total menos a frota circulante, tem-se um número de aproximadamente 40% de veículos fora de circulação², dentre os quais milhões deles estão abandonados em áreas privadas ou públicas.

Urge, então, lidar com a questão da frota em estado de abandono, pelas razões expostas a seguir.

1. **Segurança pública:** veículos abandonados, em especial automóveis, caminhões, comerciais leves e ônibus, podem representar um perigo para a segurança pública, sendo ponto de encontro para atividades criminosas.
2. **Segurança viária:** veículos abandonados, em especial automóveis, caminhões, comerciais leves e ônibus, podem representar um perigo para a segurança viária, especialmente se estiverem bloqueando estradas, calçadas, parques ou áreas de estacionamento. Neste caso, eles podem causar sinistros de trânsito ou potencializar sinistros, além de poderem obstruir o acesso de veículos de emergência, por exemplo.
3. **Impacto ambiental e na saúde pública:** veículos abandonados podem vaziar fluidos tóxicos, como óleo, combustível e líquido de arrefecimento, contaminando o solo e a água. Isso pode ter consequências prejudiciais para o meio ambiente local e a saúde das pessoas que vivem na região. Além disso, podem se tornar focos de poluição, liberando produtos químicos nocivos no solo e na água, especialmente se começarem a vaziar fluidos como óleo, combustível ou refrigerante. Estes veículos podem ser foco de

1 Fonte: Frota Brasileira de veículos em circulação. Disponível em <https://ibpt.com.br/>. A metodologia chega a um resultado semelhante à adotada no estudo Relatório Balança Comercial do Setor de Autopeças, disponível em <https://www.sindipecas.org.br/>.

2 Os que possuem um ano ou mais de débitos no IPVA ou DPVAT, com sinistros de perda total e os furtados e/ou roubados sem recuperação pelo proprietário. Fonte Frota Brasileira de veículos em circulação.



reprodução do mosquito da dengue, e outros, com prejuízos sem tamanho à saúde pública no país e às famílias de pessoas que podem perder suas vidas com a ausência de combate à doença. Por fim, a contaminação resultante de veículos abandonados pode prejudicar a fauna e a flora locais, afetando negativamente o equilíbrio dos ecossistemas urbanos.

4. **Impacto visual:** veículos abandonados prejudicam a estética das áreas urbanas, contribuindo para a degradação visual do ambiente e aumentando a sensação de negligência e abandono das cidade e áreas rurais, afetando negativamente a imagem da comunidade e reduzindo a qualidade de vida dos moradores.
5. **Valorização imobiliária:** a presença de carros abandonados em uma área pode reduzir o valor dos imóveis próximos, afastar potenciais investidores e dificultar o desenvolvimento econômico da região.
6. **Uso eficiente do espaço:** o estacionamento nas vias públicas é limitado e valioso³. Os veículos abandonados ocupam espaços que poderiam ser utilizados por veículos em situação regular, causando congestionamento e dificultando o estacionamento para os residentes e visitantes, além de impedirem outros usos, como a criação de *parklets*⁴, estacionamentos prioritários, entre outros.

Os dados sobre a quantidade de veículos abandonados nas ruas, avenidas, praças, parques, terrenos baldios e outros locais no Brasil ainda é incerto, mas é visível que esse número cresce anualmente. No entanto, a legislação ora em vigor nos dá diretrizes concretas para instituir a responsabilidade às fabricantes, importadoras, distribuidoras e comerciantes de veículos automotores no país a entrarem no hall das responsáveis pela logística reversa de seus produtos, a saber:

“Art. 6º São princípios da Política Nacional de Resíduos Sólidos:

II - o poluidor-pagador e o protetor-recebedor;

VI - a cooperação entre as diferentes esferas do poder público, o setor empresarial e demais segmentos da sociedade;

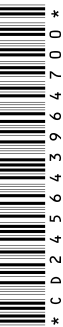
VII - a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos;

VIII - o reconhecimento do resíduo sólido reutilizável e reciclável como um bem econômico e de valor social, gerador de trabalho e renda e promotor de cidadania;”

O legislador que aprovou a Política Nacional de Resíduos Sólidos instituiu os princípios da Política, elencando aqueles que fazem parte do Direito Internacional Ambiental, tal como o poluidor-pagador, e outros importantes à consecução das responsabilidades comuns, porém diferenciadas. Ademais, é preciso lançar luz ao fato de que um veículo, ainda que abandonado e sem condições de circulação, é matéria prima para, por exemplo, cooperativas de reciclagem e outros atores da cadeia da gestão de resíduos, haja vista o riquíssimo valor das peças veiculares no contexto da reciclagem.

3 Ver SHOUP, Donald. High cost of free parking. Routledge, 2021.

4 Ver <https://www.archdaily.com.br/br/tag/parklet>.



Em seguida, o legislador elencou os objetivos da Política Nacional de Resíduos Sólidos. No âmbito do presente Projeto de Lei, destacam-se:

‘I - **proteção da saúde pública** e da qualidade ambiental; II - não geração, redução, reutilização, reciclagem e tratamento dos resíduos sólidos, **bem como disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos**; VI - **incentivo à indústria da reciclagem**, tendo em vista fomentar o uso de matérias-primas e insumos derivados de materiais recicláveis e reciclados; VII - gestão integrada de resíduos sólidos; VIII - articulação entre as diferentes esferas do poder público, e destas com o setor empresarial, com vistas à cooperação técnica e financeira para a gestão integrada de resíduos sólidos;’ (grifo nosso).

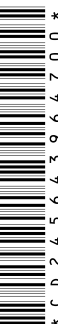
Celebra-se o pioneirismo do legislador ao instituir objetivos tão alinhados aos atuais desafios socioambientais e econômicos do país. Neste momento em que o país vive uma crise climática, com as enchentes do Rio Grande do Sul representando o ponto máximo, por ora, e uma crise sanitária, com recordes em casos de dengue, o que se agravará nos próximos anos, haja vista que o aumento das doenças zoonóticas é uma das consequências do contexto de crise climática no Brasil. Medidas que contribuem para a garantia da proteção da saúde pública, da qualidade ambiental e para o endereçamento das mudanças climáticas precisam ser implementadas, sobretudo as que não geram custos ao poderes públicos, como a da presente proposta de lei.

Para que tais medidas sejam mais efetivas, é preciso que os diversos atores sociais se envolvam na gestão dos resíduos, cada qual com suas responsabilidades. Isso é o que o legislador propôs ao instituir a logística reversa no país. Por fim, destaca-se a necessidade de garantir que os resíduos tenham o tratamento correto, a partir das prioridades estabelecidas na Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.

Por fim, destaca-se os instrumentos previstos na Política Nacional de Resíduos Sólidos, (Art. 8º) dando destaque aos sistemas de logística reversa e outras ferramentas relacionadas à implementação da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos (inciso III do Art. 8º) e ao incentivo à criação e ao desenvolvimento de cooperativas ou de outras formas de associação de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis (IV), que poderá ser estimulada com a criação dos fundos para a gestão de resíduos (Art. 5º da presente proposta).

Diante das inúmeras externalidades negativas ora apresentadas e em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro e a com a Política Nacional de Resíduos Sólidos, é preciso avançar na normativa para a remoção de veículos abandonados em vias públicas e outros territórios.

OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL CORRELACIONADOS A ESTE PROJETO DE LEI





Pretende-se, com o PL, contribuir para o alcance do objetivo 12.5 do ODS 12: *Até 2030, reduzir substancialmente a geração de resíduos por meio da prevenção, redução, reciclagem e reuso.* Busca-se, também, contribuir com o alcance do objetivo 12.6: *Incentivar as empresas, especialmente as empresas grandes e transnacionais, a adotar práticas sustentáveis e a integrar informações de sustentabilidade em seu ciclo de relatórios.*

Sala das Sessões, 29 de maio de 2024.

Deputada DUDA SALABERT
PDT/MG

