

**PROJETO DE LEI Nº       , DE 2010**  
**(Do Sr. José Fernando Aparecido de Oliveira)**

Altera o Anexo VIII da Lei nº 6.938,  
de 31 de agosto de 1981.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Anexo VIII da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, para excluir da cobrança da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental (TCFA) o condicionamento de pneumáticos.

Art. 2º O Código 09, Categoria “Indústria de Borracha”, do Anexo VIII da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, acrescido pela Lei nº 10.165, de 27 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

Código	Categoria	Descrição	Pp/gu
09	Indústria de Borracha	- beneficiamento de borracha natural, fabricação de câmara de ar, fabricação de pneumáticos; fabricação de laminados e fios de borracha; fabricação de espuma de borracha e de artefatos de espuma de borracha, inclusive látex.	Pequeno

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

## JUSTIFICAÇÃO

Conforme o documento “Reforma de pneus no Brasil”, elaborado pela Associação Mineira de Reformadores de Pneus (AMIRP), o Brasil apresenta o segundo mercado mundial de reforma de pneus, atrás apenas dos Estados Unidos, onde essa atividade atende não apenas a população e as empresas de transporte, mas toda a frota do exército, além dos carros oficiais e dos veículos de transporte público.

No Brasil, o processo de reforma é praticado há mais de 60 anos, com nível técnico de padrão internacional. A tecnologia utilizada é proveniente dos Estados Unidos e da Europa, o que proporciona altos índices de qualidade.

Existem atualmente no País cerca de 1.600 reformadoras de pneus e aproximadamente 30 fábricas de borrachas para essa finalidade. O setor gera mais de 50.000 empregos diretos e quase 160.000, se considerados os postos de trabalho gerados por revendedores, borracharias e fornecedores desse ramo.

A reforma de pneus é aspecto particularmente importante no setor de transporte, uma vez que o pneu constitui o segundo ou terceiro maior custo operacional. O pneu reformado possui rendimento quilométrico semelhante ao novo, mas é 75% mais econômico para o consumidor e apresenta redução de 57% no custo por quilômetro do transporte.

Os dados da AMIRP, a seguir apresentados, demonstram a economia obtida com a reforma de dois terços dos pneus de carga em uso:

- reposição de mais de 7,6 milhões de pneus da linha caminhão/ônibus no mercado;
- economia de cerca de 5,6 bilhões de reais ao ano no setor de transportes;
- economia de 57 litros de petróleo por pneu na linha caminhão/ônibus e 17 litros para a linha automóvel, totalizando 500 milhões de litros ao ano.

Também sob o aspecto ambiental a reforma de pneus é vantajosa, uma vez que há prolongamento da sua vida útil, com redução dos resíduos gerados. O documento da AMIRP cita estudo realizado pelo Centro de Remanufatura e Reuso, divulgado no informativo *Tire Retread & Repair Information Bureau* (TRIB), segundo o qual a reforma de pneus produz 30% menos gás carbônico (CO<sub>2</sub>) que a fabricação de pneus novos, sendo, portanto, os reformados, mais “verdes”. Enquanto na fabricação de um pneu comercial leve aro 17,5 são emitidos 86,9 kg de CO<sub>2</sub>, na reforma, são 60,5 kg.

Apenas em relação ao transporte de carga e ônibus, em que são reformados 7.600.000 ao ano, a AMIRP estima a economia de 200.716.000 kg de CO<sub>2</sub>, 433.200.000 de litros de petróleo, 117.800.000 kg de metais e o equivalente a 71.440.000 litros de petróleo em energia.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2010.

Deputado JOSÉ FERNANDO APARECIDO DE OLIVEIRA