

PROJETO DE LEI N° , 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 recondicionamento 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_2) 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_2 , 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_2 , 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