

PROJETO DE LEI Nº , 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.

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 de novembro de 2011.

Deputada Nilda Gondim