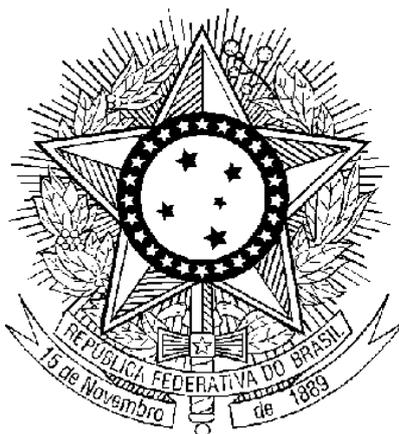


**AVULSO NÃO
PUBLICADO
PROPOSIÇÃO
DE PLENÁRIO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

PLS Nº 477/09
OFÍCIO Nº 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 deste (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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

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

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III - Projetos apensados: 1.862/11, 2.170/11 e 2.696/11

IV - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão

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 de dezembro de 2010.

Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

<p style="text-align: center;">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</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 À(AO) PL-8005/2010.

APRECIÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação do Plenário

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

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

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 À(AO) PL-8005/2010.

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

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

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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

EMENDANº 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, Giovani 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

FIM DO DOCUMENTO