



**A POLÍTICA NACIONAL DOS RESÍDUOS SÓLIDOS, A LOGÍSTICA REVERSA E
A RESPONSABILIDADE DO FORNECEDOR DE AUTOMÓVEIS AO MERCADO
CONSUMIDOR BRASILEIRO**

**A NATIONAL POLICY OF SOLID WASTES, AND THE RESPONSABILITY OF REVERSE
LOGISTICS PROVIDER OF AUTOMOBILES BRAZILIAN CONSUMER MARKET**

Geilton Costa Cardoso da Silva*

Mestre em Direito/Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Juiz de Direito do Tribunal de Justiça de Sergipe
Juiz Eleitoral do Tribunal Regional Eleitoral do Estado de Sergipe
E-mail: geilton.costa@tjse.jus.br
Cedro de São João, Sergipe, Brasil

Vladimir Passos de Freitas

Doutor em Direito pela Universidade Federal do Paraná
Membro do Comitê de Juízes do PNUMA/ONU
Professor da Pontifícia Universidade Católica do Paraná
E-mail: contato@vladimirfreitas.com.br
Curitiba, Paraná, Brasil

*Endereço: Geilton Costa Cardoso da Silva

Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe, Comarca de Cedro de São João. Rua Antônio Batista, 105, Centro,
CEP: 49.930-000, Cedro de São João/SE, Brasil

Editora-chefe: Dra. Marlene Araújo de Carvalho

Artigo recebido em 02/02/2013. Última versão recebida em 01/02/2013. Aprovado em 02/03/2013.

Avaliado pelo sistema Triple Review: a) Desk Review pela Editora-Chefe; e b) Double Blind Review (avaliação cega por dois avaliadores da área).

RESUMO

Este ensaio objetiva evidenciar que o catálogo de Princípios do Direito do Consumidor e do Direito do Meio Ambiente, assim como o Sistema Nacional do Meio Ambiente e a Política Nacional dos Resíduos Sólidos, traz aos fabricantes e concessionários de automóveis no Brasil a responsabilidade compartilhada por todo o ciclo de vida de seus produtos, gerando, assim, para esses, a obrigação imediata de aplicação e implementação da logística reversa de veículos por estes produzidos e comercializados, que se encontrem em estado de descarte, em decorrência do final de sua vida útil.

Palavras-chave: consumidor; ambiental; automóveis; resíduos sólidos; logística reversa.

ABSTRACT

This essay objective to evidence that the catalog of Principles of Consumer rights and the Law of the Environment, as well as the National Environmental Policy and National of solid wastes, bring to manufacturers and auto dealers in Brazil responsibility shared by all life cycle of their products, thus generating an immediate obligation for these application and implementation of reverse logistics vehicles manufactured and sold by them that are in a state of discharge as a result of end of their useful life.

Keywords: consumer rights; the environmental law; automobiles; solid wastes; reverse logistics.

INTRODUÇÃO

Pretende-se com o tema traçar considerações sobre os Princípios do Direito do Consumidor e do Direito do Meio Ambiente que efetivamente geram para toda a coletividade, empresas e Governo a responsabilidade com uma consciência de Desenvolvimento Econômico pautado no Socioambiental, tendo em vista o objetivo do Estado brasileiro pela consecução de uma Fraternidade Socioambiental.

Nesse caminhar, a responsabilidade com a preservação do meio ambiente, pautada no comando constitucional presente no artigo 225 e presente no Sistema Nacional do Meio Ambiente, evidencia que a Política Nacional dos Resíduos Sólidos deve ser implementada à luz daqueles Princípios, gerando responsabilidade compartilhada de todos na aplicação da logística reversa.

Partindo dessa premissa, dado o forte impacto ambiental decorrente da produção de automóveis no Brasil, procurou-se analisar se a indústria automobilística nacional também está ou não obrigada à adotar a logística reversa para os seus produtos.

A CONSTITUIÇÃO FEDERAL E O PRINCÍPIO DA DEFESA DO CONSUMIDOR

A Constituição brasileira de 1988 reconheceu o consumidor como um novo sujeito de direitos, observado sob o aspecto tanto individual quanto coletivo, trazendo a esse proteção constitucional como direito fundamental, no art. 5º, inciso XXXII, e também como Princípio da Ordem Econômica no artigo 170, inciso V, do texto Magno.

Essa proteção constitucional possui tripla extensão consistente na defesa dos consumidores (art. 5º, XXXII), observância e asseguramento de que a defesa do consumidor é imperativo da ordem econômica constitucional (art. 170), e, finalmente, a sistematização e ordenação dessa tutela no campo infraconstitucional, com a edição da Lei nº 8.078/90 – Código de Defesa do Consumidor.

Com total acerto observa Efig (2011, p.130), comentando os conceitos dados pelo Código do Consumidor, que:

Tais conceitos deverão ser absorvidos pela sociedade a partir da educação social para o consumo e preservação do meio ambiente, já que se espera num futuro próximo passem a constar das informações das embalagens, rótulos, manuais, mensagens publicitárias e propaganda, orientando a sociedade para este novo momento histórico, sendo instrumento importante para a realização do consumo

consciente e a transformação da sociedade de consumo numa sociedade de consumo voltada à preservação dos valores socioambientais e em busca da sustentabilidade.

Essa promoção da defesa do consumidor é garantia fundamental petrificada e, portanto, imutável em nosso Estado Democrático de Direito.

Segundo Benjamin et al. (2012, p.31):

Promover significa assegurar afirmativamente que o Estado-juiz, que o Estado-Executivo e o Estado-Legislativo realizem positivamente a defesa, a tutela dos interesses destes consumidores. É um direito fundamental (direito humano de nova geração, social e econômico) a uma prestação protetiva do Estado, a uma atuação positiva do Estado, por todos os seus poderes: Judiciário, Executivo, Legislativo. É direito subjetivo público geral, não só de proteção contra as atuações do Estado (direito de liberdade ou direitos civis, direito fundamental de primeira geração em alemão *Abwehrrechte*), mas de atuação positiva (protetiva, tutelar, afirmativa, de promoção) do Estado em favor dos consumidores (direito a alguma coisa, direito prestacional, direito econômico e social, direito fundamental de nova geração, em alemão *Rechte auf positive Handlungen*).

Os mesmos autores aduzem que se faz

Mister entender (e valorizar) a origem constitucional do direito do consumidor, pois foi o constituinte originário que instituiu um direito subjetivo público geral (direito de proteção, *Abwehrrechte*, direito de exigir que o Estado não faça algo, por exemplo, prisão por dívidas, *Rechte auf negative Handlungen*, e, ao mesmo tempo, instituiu um direito à atuação positiva, protetiva ou afirmativa, do Estado, *Recht auf etwas, Rechte auf positive Handlungen* – assim Robert Alexy, *Theorie der Grundrechte*, p. 174 – 179, também p. 410 e ss.). Assim, assegurou a todos os brasileiros e estrangeiros residentes no País que o Estado-legislador, o Estado-juiz e o Estado-Executivo (DPDC/Ministério da Justiça, SAE/MF, CADE/MJ, Procons, agências reguladoras, Bacen, etc), na forma da lei, promoverá ou realizará a “defesa do consumidor” (BENJAMIN et al., 2012, p.32).

Esse sistema de proteção do consumidor deve levar em consideração não somente a qualidade e segurança dos produtos e serviços postos à disposição do consumidor no mercado, mas também, e, principalmente, aspectos de ordem global e inerentes à sustentabilidade ambiental, relacionados ao Princípio Constitucional da Fraternidade Socioambiental¹, erigido como um dos objetivos da República Federativa do Brasil.

A segurança dos consumidores, o bem estar geral da população, que a cada dia consome direta ou indiretamente uma infinidade de bens e serviços é responsabilidade principalmente do Estado, mas também das organizações, em especial as empresas, que têm em seus objetivos de negócios a oferta desses bens e serviços ao mercado consumidor.

¹ Em artigo jurídico ainda inédito propomos por questões de semântica, para maior efetividade do Princípio, a adoção do termo “Fraternidade Socioambiental”. V. SILVA, G. C. C. da. O Princípio Constitucional da Fraternidade Socioambiental. In: PAGLIARINI, A. C.; RIBEIRO, M. C. P. (coord.). **Sociedades e Direito**. Rio de Janeiro: GZ (no prelo).

Assim, efetivamente, observando-se toda a cadeia de produção dos bens e serviços, o sistema protetivo de defesa do consumidor, principiologicamente exige dos fornecedores responsabilidade por todo o ciclo de vida dos produtos, incluído aí o momento em que o bem não mais supre as necessidades do consumidor e encontra-se em estado de descarte.

DESENVOLVIMENTO E SUSTENTABILIDADE

Hodiernamente, a palavra de ordem para as nações, se não o é, deveria sê-lo: desenvolvimento sustentável.

O atual estágio de agressão ao meio ambiente põe em risco o próprio destino do homem.

Em virtude disso, em uma verdadeira revolução silenciosa, embora infelizmente muito lenta, face à urgência dos problemas ambientais, a sociedade vem despertando para a problemática ambiental, repensando o mero crescimento econômico, buscando proposições alternativas lastreadas na harmonia entre o desenvolvimento, a preservação do ecossistema e a melhoria dos níveis de qualidade de vida.

Segundo Milaré (2004, p.51):

Compatibilizar meio ambiente e desenvolvimento significa considerar os problemas ambientais dentro de um processo contínuo de planejamento, atendendo-se adequadamente às exigências de ambos e observando-se as suas inter-relações particulares a cada contexto sociocultural, político, econômico e ecológico, dentro de uma dimensão tempo/espço. Em outras palavras, isso implica dizer que a política ambiental não deve erigir-se em obstáculo ao desenvolvimento, mas sim em um de seus instrumentos, ao propiciar a gestão racional dos recursos naturais, os quais constituem a sua base material.

Segundo o relatório Brundtland, o “desenvolvimento sustentável pode ser entendido como os esforços despendidos para assistir às necessidades de todos os seres humanos do mundo, sem comprometer a capacidade que as futuras gerações terão para atender às suas próprias carências” (SILVA; LIMA, 2010, P.94).

Nesse contexto, o que é sempre preocupante, por incorrer em um caminho na contramão do desenvolvimento sustentável é o culto ao consumismo, decorrente de um marketing distorcido, voltado exclusivamente à bivalente criação de necessidade nos consumidores e, ao mesmo tempo, redução do tempo de vida útil dos produtos ou, em outras palavras, redução do tempo do estado de satisfação pessoal do consumidor com esse produto, a partir da criação da necessidade imediata de obtenção de outro produto semelhante.

Podemos identificar isso nos constantes apelos do marketing com os produtos de vestuário, telefones móveis, automóveis, computadores pessoais, entre outros.

“A terra é suficiente para todos, mas não para a voracidade dos consumidores” como disse Mahatma Gandhi (BOFF, 1995, p.17).

Porém, não obstante à preocupação com o culto de alguns ao consumismo, provocado pelas grandes organizações multinacionais, ainda desalinhadas com a realidade global, veem-se sinais alentadores dessa revolução silenciosa (embora lenta, repita-se) da sociedade mundial, no sentido da aceitação imperativa do desenvolvimento sustentável.

Exemplo disso está na criação e adoção tanto de indicadores² quanto de índices para a métrica do desenvolvimento econômico das nações, pautados em componentes relacionados ao desenvolvimento sustentável, como são exemplos dentre os primeiros o *Four Capital Model*, o *European Common Indicators*, os Indicadores de Sustentabilidade do IBGE e os Indicadores de Qualidade de Vida de Curitiba (SILVA; LIMA, 2010, p.98).

Por sua vez, como exemplos de índices temos o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o Índice de Exclusão Social (IES), o Índice Planeta Feliz – The Happy Planet Index (HPI), o Índice de Condição de Vida (ICV) e o Índice de Qualidade do Meio Ambiente (IQMA) (SILVA; LIMA, 2010, p.119).

Esses indicadores e índices são instrumentos de enorme importância para o Planejamento e a adoção de políticas públicas focadas no Desenvolvimento Sustentável.

Ainda, a ISO – International Organization for Standardization, compendiada na série ISO 14.000, que visa resguardar, sob o paradigma da qualidade ambiental não só os produtos, como também os processos produtivos, também é de fundamental importância no sentido do controle do Estado sobre os produtos e processos produtivos, sob o prisma do sustentável.

A ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas representa o Brasil junto à International Organization for Standardization, tendo editado no Brasil várias normas da série 14000, das quais destaca-se a norma certificadora NBR ISO 14.001. Além dessa, existem outras da mesma série e que levam em conta a qualidade do meio ambiente, como as normas de auditoria, de desempenho ambiental, de rotulagem ambiental e de avaliação do ciclo de vida.

Outro aspecto positivo é a adoção de “selos” de conformidade com práticas ecosustentáveis adotadas pelos fornecedores de produtos, como os aplicados por exemplo, em

² Veja-se o diferencial entre indicadores e índices no artigo “Indicadores de desenvolvimento sustentável que não geram índices”, de autoria de Farfus, Daniele e outros, publicado no livro Políticas Públicas e indicadores para o desenvolvimento sustentável, Op. Cit., p.95.

produtos que tenham por matéria-prima a madeira tratada (selo Qualitrat da Associação Brasileira dos Preservadores de Madeira) ou em hortifrutigranjeiros, como o selo do Sisorg (Sistema Brasileiro de Avaliação de Conformidade Orgânica).

Nesse pervagar, premidas menos pela incursão natural e espontânea de uma cultura organizacional voltada para o socioambientalismo e mais pela imposição dos consumidores dos produtos e serviços, que progressivamente passam a optar por bens de consumo ecosustentáveis, as organizações empresariais passam gradativamente a produzir produtos e serviços “verdes”.

Assim, por gradativa pressão do mercado consumidor mundial, iniciada no fim da Década de 90, o novo paradigma empresarial é a Responsabilidade Social Empresarial (RSE) que é definida pelo Instituto Ethos, como a “forma de gestão que se define pela relação ética e transparente da empresa com todos os públicos com os quais se relaciona e pelo estabelecimento de metas empresariais compatíveis com o desenvolvimento sustentável”.

Já Elkington (2001) fala da necessária atuação das empresas em relação à sustentabilidade, porém sob a observância da tríade econômica-ambiental-social, surgindo, assim, a Responsabilidade Socioambiental Empresarial (RSAE).

Apesar desses avanços, não se olvide, contudo, das experiências e práticas negativas de algumas organizações que se limitam a introduzir nos rótulos de seus produtos “selos verdes” sem qualquer comprovação ou auditoria, que confirme tal afirmação ou, ainda, a omissão nos rótulos sobre a real composição dos produtos fornecidos ao mercado.³

O fato é que essa Revolução silenciosa em prol do socioambientalismo, a qual preferimos denominar de Evolução, tem sido benéfica ao Planeta e à humanidade, trazendo para a pauta dos Governos a positivação de normas jurídicas de caráter cogente, a partir desse interesse manifesto dos cidadãos.

A LOGÍSTICA REVERSA E A QUESTÃO AMBIENTAL

Para a preservação do meio ambiente é de grande importância a adoção de técnicas de logística reversa pelas empresas, entendida, essa, como o “processo de planejamento, implementação e controle do fluxo de matérias-primas, estoque em processo e produtos

³ Veja-se o caso da multinacional Monsanto, punida em França em virtude da produção de herbicida com componentes proibidos pela legislação francesa, sem contudo informar tal fato no rótulo do produto, tendo causado problemas neurológicos a um agricultor. Disponível em: <<http://pt.euronews.com/2012/02/13/monsanto-condenada-em-franca-por-envenenamento-de-um-agricultor/>>.

acabados (e seu fluxo de informação) do ponto de consumo até o ponto de origem, com o objetivo de recapturar valor ou realizar um descarte adequado”⁴

Comentando a evolução legislativa relacionada com o destino dos resíduos, observa Patrícia Faga Iglecias Lemos que “Atento às modificações do meio ambiente decorrentes do descarte do denominado “lixo social”, o legislador no ano de 1975, iniciou a criação de mecanismos para tentar impedir ou atenuar a poluição provocada por atividades industriais e materiais tóxicos sem destinação adequada após o consumo”(LEMOS, 2011, p.108).

A Lei nacional nº 12.305/2010, em interpretação autêntica, assim a define:

Logística reversa: instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um 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 (art. 3º, inciso XII).

Em alguns setores da indústria já há considerável avanço na adoção da logística reversa, como, por exemplo, os fabricantes de bebidas, que gerenciam o retorno das embalagens (garrafas e engradados) dos pontos de venda até os centros de distribuição, como também os fabricantes de latas de alumínio (latas de cerveja, refrigerantes, energéticos, isotônicos, etc)⁵ e fabricantes de vidros com elevados graus de reaproveitamento de materiais para produção.

A logística reversa tem, assim, forte interação com as práticas ambientais e há forte tendência mundial no sentido de que, tanto a legislação consumerista quanto a ambiental tornem cada vez mais as empresas responsáveis por todo o ciclo de vida de seus produtos.

A Lei Nacional nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, com a redação que lhe foi dada pela Lei nº 8028/90, ao instituir o Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, torna claro que, em conformidade com o artigo 225 da Constituição Brasileira:

A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País,

⁴ ROGERS, Dale S.; TIBBEN-LEMBKE, Ronald S. **Going Backwards: Reverse Logistic Practice**. IL: Reverse Logistics Executive Council, 1999.

⁵ “As latas de alumínio para bebidas merecem destaque na reciclagem, por terem alto consumo e um ciclo de vida muito inferior ao apresentado por outros produtos de alumínio. A reciclagem da latinha tem levado o Brasil à liderança mundial na atividade, há onze anos consecutivos. Em 2011, o Brasil bateu novamente o recorde mundial de reciclagem de latas de alumínio para bebidas, com o índice de 98,3%. Foram 248,7 mil toneladas de sucata de latas recicladas, o que corresponde a 18,4 bilhões de unidades, ou 50,4 milhões por dia ou 2,1 milhões por hora. Atualmente, em aproximadamente 30 dias, uma latinha de alumínio para bebidas pode ser comprada no supermercado, utilizada, coletada, reciclada e voltar às prateleiras para o consumo”. Notícia capturada na internet no site da ABAL – Associação Brasileira dos Fabricantes de Latas de Alumínio. Disponível em: <<http://www.abal.org.br/reciclagem/latas.asp>>. Acesso em: 03 mar. 2013.

condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana (artigo 2º).

Este artigo 2º, no inciso I, expõe a norma dentre outros princípios o seguinte: “ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo”.

Nessa linha de responsabilidade estatal, em 6 de junho de 2000, foi editada uma primeira norma no Brasil, tratando da logística reversa das embalagens de agrotóxicos utilizados na lavoura.

Essa Lei de nº 9.974/2000, alterando a redação do artigo 6º da Lei nº 7.802/89, que dispõe sobre a pesquisa, a experimentação, a produção, a embalagem e rotulagem, o transporte, o armazenamento, a comercialização, a propaganda comercial, a utilização, a importação, a exportação, o destino final dos resíduos e embalagens, o registro, a classificação, o controle, a inspeção e a fiscalização de agrotóxicos, seus componentes e afins, e dá outras providências, determinou que:

As empresas produtoras e comercializadoras de agrotóxicos, seus componentes e afins, são responsáveis pela destinação das embalagens vazias dos produtos por elas fabricados e comercializados, após a devolução pelos usuários, e pela dos produtos apreendidos pela ação fiscalizatória e dos impróprios para utilização ou em desuso, com vistas à sua reutilização, reciclagem ou inutilização, obedecidas as normas e instruções dos órgãos registrantes e sanitário-ambientais competentes (art. 6º, § 5º).

E ainda, a mesma Lei editada em 2000, acrescentou a seguinte norma penal, o que bem demonstra a preocupação do legislador com o tema:

Art. 5º O art. 15 da Lei nº 7.802, de 1989, passa a vigorar com a redação seguinte:
Art. 15. Aquele que produzir, comercializar, transportar, aplicar, prestar serviço, der destinação a resíduos e embalagens vazias de agrotóxicos, seus componentes e afins, em descumprimento às exigências estabelecidas na legislação pertinente estará sujeito à pena de reclusão, de dois a quatro anos, além de multa.

Referido crime, como observam Vladimir e Gilberto Passos de Freitas, descreve tipo penal “de conteúdo variável e as condutas são diversas, o que revela a preocupação do legislador em alcançar todas as formas de ação, desde a produção inicial até o destino final, inclusive quanto às embalagens” (FREITAS, 2012, p.306).

Como se vê, há clara imputação ao fornecedor dos produtos e serviços da responsabilidade na adoção da logística reversa dos bens postos à disposição do mercado.

Assim, na esteira dos Princípios de Defesa do Consumidor e também da proteção ao meio ambiente, o fornecedor é responsável por toda a integralidade do ciclo de vida do produto, incluindo o retorno desse aos seus domínios ou posse e destinação final.

No caminho dessa Evolução silenciosa a que já se fez menção, onde a sociedade global clama pelo socioambiental, verificou-se que a edição da Lei nº 12.305/2010, que instituiu a Política Nacional dos Resíduos Sólidos (PNRS), trouxe a obrigação legal e, portanto, cogente de que fabricantes, distribuidores, importadores e comerciantes estruturem e implementem sistemas de logística reversa para o retorno dos produtos e suas embalagens, após o uso e descarte pelo consumidor.

A referida norma, em seu artigo 3º, inciso II, define o ciclo de vida do produto como sendo a “série de etapas que envolvem o desenvolvimento do produto, a obtenção de matérias-primas e insumos, o processo produtivo, o consumo e a disposição final”;

Na teleologia da responsabilidade socioambiental empresarial, o Estado brasileiro determina então que exista uma “responsabilidade compartilhada” (art.6º, VI c/c art. 30), pelo ciclo de vida dos produtos, passando a adotar, como importante instrumento da política nacional dos resíduos sólidos “a coleta seletiva, os sistemas de logística reversa e outras ferramentas relacionadas à implementação da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos” (art. 8º);

A logística reversa inegavelmente torna possível uma forte redução dos impactos ambientais, decorrentes do aumento do consumo, diminuição do átimo temporal, relacionado à vida útil ou interessada dos produtos e seu descarte ou destinação final. Como visíveis benefícios ambientais, decorrentes da responsabilidade compartilhada, principalmente com a corresponsabilização das empresas, destacam-se a eliminação integral ou redução significativa de resíduos que agora terão, obrigatoriamente, tratamentos apropriados, como também a economia de recursos naturais, devido ao reaproveitamento dos materiais no processo (SOUZA; FONSECA, 2009).

Com a edição da Lei 12.305/2010, segundo estimativas do Governo brasileiro, estima-se que a logística reversa esteja implantada integralmente no Brasil até 2015.⁶

⁶ Ver notícia disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2012-03-17/logistica-reversa-devera-estar-implantada-em-todo-pais-em-2015-estima-secretario>>.

O MERCADO DE AUTOMÓVEIS BRASILEIRO E A RESPONSABILIDADE DOS FABRICANTES E CONCESSIONÁRIAS COM A LOGÍSTICA REVERSA

A produção e venda anual de automóveis novos no Brasil é estimada em, aproximadamente, 3, 4 milhões de unidades⁷. A vida útil máxima de um automóvel no Brasil é de 28 anos, sendo a vida útil média de 20 anos (MEYER, 2010). Outro dado importante e cientificamente comprovado é que os veículos antigos são os responsáveis por enorme parcela da emissão de poluentes atmosféricos⁸. Com efeito, quando abandonados, enferrujam, corroem-se e atingem o solo, contaminando-o e, da mesma forma, o lençol freático.

Paulo Affonso Leme Machado (2009, p. 670) comenta a prática do depósito de lixo a céu aberto, observando que:

As descargas livres praticadas por particulares ou pelas prefeituras municipais, apresentam, inegavelmente, perigos certos: poluição das águas subterrâneas e por conseguinte dos cursos d'água vizinhos, proliferação de animais parasitas (insetos e roedores), odores nauseabundos de fermentação, tendo efeito adverso sobre os valores da terra, criando transtorno público, com interferência na vida comunitária e no desenvolvimento.

Na interseção entre essas duas premissas, verificamos o quão expressivo é o impacto socioambiental da produção automobilística no ecossistema brasileiro e o quão importante é para o Sistema Nacional de Proteção do Meio Ambiente a logística reversa positivada pela Política Nacional dos Resíduos Sólidos.

Na Lei nº 12.305/2010, a obrigatoriedade literal da implementação e aplicação da logística reversa aplica-se aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de agrotóxicos, seus resíduos e embalagens, produtos que constituam resíduos perigosos, pilhas e

⁷ Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1197646-producao-de-veiculos-no-brasil-deve-cair-pela-1-vez-em-dez-anos.shtml>>.

⁸ “Os veículos novos, apesar de percorrerem distâncias mais longas, apresentam índices de emissão muito reduzidos se comparados com veículos antigos (com mais de 28 anos, por exemplo), e isso se deve principalmente aos padrões de emissão cada vez mais restritivos e aos avanços tecnológicos na indústria automobilística. Um estudo elaborado pelo US Congress, Office of Technology Assessment – OTA (1992) mostra que os veículos antigos produzem uma parte considerável das emissões automotivas totais nos EUA. Em 1992, nos Estados Unidos os automóveis com mais de 20 anos representavam 3,4% da frota e somente 1,7% da distância percorrida e mesmo assim produziam 7,5% das emissões automotivas de HC, 7,6% das emissões de CO e 4,7 % das emissões de NOx. Assim, os automóveis antigos tornaram-se um foco crescente de atenção, pois de maneira geral são deficientes tecnologicamente no que diz respeito ao controle de emissões, apresentam desgaste de peças e em muitos casos má manutenção, o que os torna poluidores em potencial. Além disso, geralmente consomem mais combustível do que automóveis novos e são responsáveis por grande parte dos impactos ambientais e econômicos decorrentes do uso da gasolina. Portanto, os programas que objetivam a remoção de automóveis antigos e mais poluentes da frota podem ser uma boa opção para a redução da poluição do ar nos centros urbanos”. (MEYER, Op. cit., p. 28).

baterias, pneus, óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens, lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista, produtos eletroeletrônicos e seus componentes⁹.

Expressamente, o artigo 33 da mencionada lei não inclui os fabricantes e distribuidores de automóveis dentre os que, obrigatoriamente, devam implementar e aplicar a logística reversa em relação aos seus produtos finais, quando estes chegam ao final do seu ciclo de vida e encontram-se em ponto de descarte pelo consumidor.

Contudo, as montadoras de automóveis aplicam em seus produtos finais baterias automotivas, pneus, óleos lubrificantes e seus resíduos e também uma infinidade de produtos eletroeletrônicos.

Todos esses componentes estão relacionados de forma enclausurada no artigo 33 e, efetivamente, representam grande impacto no meio ambiente, quando descartados inadequadamente.

Questiona-se, então, se a responsabilidade compartilhada, prevista nos artigos 6º, inciso VI e artigo 30 da Lei da Política Nacional dos Resíduos Sólidos, não deva também congrega, desde já, a responsabilidade dos fabricantes de automóveis na implementação da logística reversa.

Avançando mais ainda, verificou-se que a existência de inúmeros componentes plásticos, vidros, alumínio e aço presentes no produto final, automóveis e caminhões, também, inegavelmente, apresentam forte impacto sobre o meio ambiente.

Nesse pervagar, sob a influência dos Princípios do Direito do Consumidor e do Direito do Ambiente e, observando que os fabricantes de automóveis gradativamente vêm desenvolvendo uma cultura organizacional voltada para a responsabilidade empresarial socioambiental, produzindo automóveis mais econômicos, menos poluentes, mais seguros e com componentes recicláveis, verificou-se que, em decorrência da responsabilidade compartilhada, implementada pela nova legislação, devem estes, imediatamente, partir para a implementação e aplicação da logística reversa dos automóveis.

Iniciativas nesse sentido já existem no mundo inteiro e inclusive no Brasil¹⁰ e a Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Câmara dos Deputados

⁹Lei 12.305/10, 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.

recentemente aprovou proposta de alteração da Lei 12.305/10 para incluir os veículos automotivos e seus componentes dentre os produtos obrigatoriamente sujeitos à lógica reversa, conforme Projeto de Lei nº 1862/2011.¹¹

Significativa redução do impacto ambiental dos automóveis, tanto novos (a partir do incremento da utilização de matérias-primas recicladas) quanto usados ou sucateados (a partir do maior controle sobre graves poluentes como o chumbo das baterias, os óleos lubrificantes e seus resíduos, os líquidos de arrefecimento dos radiadores entre outros) ocorrerá com a implementação da logística reversa dos automóveis, gerando maior segurança e proteção ao homem (consumidores) e à natureza (meio-ambiente).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proteção constitucional ao consumidor e ao meio ambiente, integrantes do rol de garantias fundamentais no Estado Democrático de Direito Brasileiro, exige da sociedade medidas concretas no sentido de se conferir máxima efetividade e proteção aos objetivos elencados como primordiais pelo Estado brasileiro.

A busca constante por um Estado ideal de Fraternidade Socioambiental (art. 3º, inciso I, CRFB) gera então a necessidade de avanços na cultura geral da coletividade, Estado e empresas no sentido da promoção do desenvolvimento econômico sempre voltado para o socioambientalismo.

Nesse sentido, o Sistema Nacional do Meio Ambiente, devidamente ajustado como visto, aos comandos da Constituição da República em seu artigo 225, positivou a responsabilidade do fabricante e distribuidores de produtos pela integralidade do ciclo de vida dos produtos, inclusive após o seu descarte pelo consumidor final.

Com iniciativa legislativa, pioneira em relação a essa responsabilidade e às embalagens de agrotóxicos, evoluiu em 2010 com a edição da Lei instituidora da Política Nacional dos Resíduos Sólidos, criando o conceito da responsabilidade compartilhada e

¹⁰ Ver MEYER, Clarisse Rinaldi. Implicações energético-ambientais de esquemas de sucateamento no Brasil. 2010. 131f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001. Disponível em: <<http://www.ppe.ufrj.br/pppe/production/tesis/crmeyer.pdf>>. Acesso em: 02 mar. 2013. “Programas de reciclagem têm sido propostos e implementados por algumas montadoras no Brasil, como por exemplo, a Fiat. Através do programa F. A. Re (Fiat Automóveis Reciclagem) a Fiat pretende montar uma rede nacional de centros de reciclagem de veículos em parceria com empresas especializadas, como já acontece hoje na Itália (MUNDO FIAT, 1999)”.

¹¹ Ver notícia publicada em 08/01/2013. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/MEIO-AMBIENTE/433867-COM>>. Acesso em: 28 fev. 2013.

trazendo a fornecedores e distribuidores de diversos produtos a obrigatoriedade da implementação da logística reversa.

Como a maior parte desses bens são aplicados na indústria que causa maiores impactos ao meio ambiente – a indústria automotiva – o conceito de responsabilidade compartilhada seguramente atinge a essa indústria em particular, sendo responsabilidade dessa, também, a imediata implementação da logística reversa de seus produtos, conforme se depreende da interpretação dos Princípios que regem o Direito do Consumidor e o Direito do Meio Ambiente.

REFERÊNCIAS

BENJAMIN, A. H. V. et al. **Manual de direito do Consumidor**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

BOFF, L.. **Ecologia: grito da Terra, grito dos Pobres**. São Paulo: Ática, 1995.

EFING, A. C. **Fundamentos do Direito das Relações de Consumo**. Curitiba: Juruá, 2011.

ELKINGTON, J. **Canibais com garfo e faca**. São Paulo: Makroon Books, 2001.

FREITAS, V. P. de. FREITAS, G. P. de. **Crimes Contra a Natureza**. 9ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

LEME MACHADO, P. A. **Direito Ambiental Brasileiro**. 21ª ed. São Paulo: Malheiros, 2013.

LEMOS, P. I. F. **Resíduos sólidos e responsabilidade civil pós-consumo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

MEYER, C. R. **Implicações energético-ambientais de esquemas de sucateamento no Brasil**. 2010. 131f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001. Disponível em: <<http://www.ppe.ufrj.br/pppe/production/tesis/crmeyer.pdf>>. Acesso em: 02 mar. 2013.

MILARÉ, É. **Direito do Ambiente: Doutrina-jurisprudência-glossário**. 3. ed. São Paulo: Editora RT, 2004.

ROGERS, D. S.; TIBBEN-LEMBKE, R. S. **Going Backwards: Reverse Logistic Practice**. IL: Reverse Logistics Executive Council, 1999.

SILVA, C. L. da; LIMA, J. E. de S. e (Orgs.). **Políticas Públicas e indicadores para o Desenvolvimento Sustentável**. São Paulo: Editora Saraiva, 2010.

SILVA, G. C. C. da. O Princípio Constitucional da Fraternidade Socioambiental. *In*: PAGLIARINI, A. C.; RIBEIRO, M. C. P. (coord.) **Sociedades e Direito**. Rio de Janeiro. GZ (no prelo).

SOUZA, S. F. de; FONSECA, S. U. L. da. Logística reversa: oportunidades para redução de custos em decorrência da evolução do fator ecológico. **Revista do Terceiro Setor**, v. 3, n. 1, p. 209-39, 2009. Disponível em: <<http://revistas.ung.br/index.php/3setor/article/view/512/606>>. Acesso em: 03 mar. 2013.