



PARECER Nº , DE 2005

DA COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS,
sobre o Projeto de Lei do Senado nº 216, de
2003, que *dispõe sobre as exigências de
contrapartida ambiental pela colocação de
pneus no mercado interno, sejam eles
importados ou fabricados no Brasil.*

RELATOR: Senador VALDIR RAUPP

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 216, de 2003, ora submetido ao exame da Comissão de Assuntos Sociais (CAS), *dispõe sobre as exigências de contrapartida ambiental pela colocação de pneus no mercado interno, sejam eles importados ou fabricados no Brasil.*

A proposição, de autoria do Senador Flávio Arns, estabelece, em seu art. 1º, que as empresas importadoras de pneus usados, deverão comprovar, junto ao órgão ambiental federal, antes do embarque desses produtos nos portos de origem, que procederam, em território nacional, à coleta e à destruição, de forma ambientalmente adequada, de dez pneus inservíveis para cada pneu usado importado. Essa contrapartida fica reduzida a um pneu inservível, no caso da importação de carcaças de pneus usados a serem utilizadas como matéria-prima ou insumo pela indústria de pneus remoldados.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

O parágrafo único desse dispositivo determina que tal redução seja concedida à empresa que, entre outras, apresente as seguintes características: esteja qualificada como fabricante de pneus remoldados e registrada no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama); detenha Licença Ambiental de Operação para a fabricação de pneus remoldados; comprove ter, individualmente ou em conjunto com outros fabricantes de pneus remoldados, programa de coleta de pneus inservíveis e instalações próprias para o picamento de pneus; tenha coletado e destruído pelo menos 25.000 toneladas de pneus inservíveis, até a data do pedido de Licença de Importação, fato comprovado pelo Ibama.

O art. 2º do projeto prevê que a importação de pneus remoldados somente será autorizada a empresas que evidenciem, previamente ao embarque do produto no porto de origem, terem coletado, em território nacional, e destruído, de forma ambientalmente adequada, três pneus inservíveis para cada pneu remoldado importado. No caso da importação de pneus novos, inclusive os que acompanham veículos importados, essa contrapartida, segundo o art. 3º, será de um pneu destruído para cada pneu novo. A mesma contrapartida, de acordo com o art. 4º, valerá para cada pneu novo colocado, no mercado interno, por produtores nacionais.

O projeto estipula que o cumprimento dessa obrigação ambiental será dispensado quando a importação for destinada à manufatura de pneus exportados. Determina, ainda, em seu art. 10, que o Ibama poderá reduzir a contrapartida ambiental, quando ficar comprovado que expressiva quantidade de pneus inservíveis tenha sido retirada do meio ambiente, fora das estatísticas oficiais.

A proposição prevê, ainda, a possibilidade de antecipação dessa contrapartida ambiental, caso em que os créditos ambientais correspondentes não prescreverão, podendo ser acumulados para anos subseqüentes. Esses créditos poderão ser transferidos de uma empresa para outra, por meio de contratos registrados no Ibama e no Departamento de Comércio Exterior (DECEX) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Finalmente, o projeto prevê que as empresas que não comprovarem o cumprimento de sua obrigação ambiental, nos termos da Resolução nº 258, de 1999, do Conselho Nacional do Meio Ambiente



(Conama), e nos termos da lei resultante deste projeto, estarão sujeitas a multa no valor de R\$ 400,00 por pneu inservível que deixarem de coletar e destruir.

Em março do presente ano, o Senador Eduardo Azeredo apresentou emenda destinada a suprimir os arts. 2º e 6º do projeto em pauta, de modo a impedir a importação de pneus remoldados, bem como de carcaças de pneus usados a serem empregadas em operações de remoldagem. Em abril, este Relator apresentou cinco novas emendas.

II – ANÁLISE

O descarte de pneus inservíveis representa, atualmente, em todo o mundo, um dos mais complexos problemas ambientais, por envolver material volumoso não-compressível e não biodegradável.

Outrossim, as alternativas, em termos de destinação final desse produto, serão cada vez mais viabilizadas com o estabelecimento de obrigação pós-consumo às empresas fabricantes e importadoras de pneus, que estarão disponibilizando, por sua conta e de forma contínua, pneus inservíveis para serem utilizados como fonte de energia, matéria-prima, ou insumo, às unidades industriais de co-processamento, ou outro uso dos mesmos.

Atualmente, no Brasil, a utilização de maior quantidade de pneus inservíveis se verifica nos fornos das fábricas de cimento e pela Petrobrás, em sua Usina de Xisto de São Mateus do Sul (PR). Além dessa utilização, que não agride o meio ambiente, os pneus inservíveis, depois de triturados e processados para a retirada de sua malha de aço e redução da borracha em micro granulados, estão sendo utilizados para emprego em misturas asfálticas, revestimento de quadras esportivas, fabricação de artefatos de borracha, entre outras destinações. A solução para o “lixo-pneu” no Brasil começou a se configurar a partir da edição da Resolução Conama nº 258/99, quando a queima a céu aberto de pneus velhos passou a ser fato raro, em razão de que tanto as empresas associadas à Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP, quanto às associadas à ABR – Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus e ABIP – Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados, passaram a por eles se interessar, sendo que as empresas ligadas à ABR e ABIP pagam aos coletores de resíduos sólidos pelo serviço, o que projeta para a coleta de pneus inservíveis o mesmo sucesso alcançado em relação às latas de alumínio no Brasil.



O tema “importação de pneus usados” adquiriu destaque a partir do início dos anos 1990, quando foi iniciada sua importação em grande escala, seguido, alguns anos depois, da importação de pneus remoldados. Deve-se esclarecer, quanto a esse aspecto, que o setor de reforma de pneus usados compreende a recapagem, a recauchutagem e a remoldagem, sendo que essa última significa a produção de um novo pneu, remoldado, a partir da carcaça de um usado.

Desde então, têm-se multiplicado as pressões sobre esse tema, mostrando as multinacionais fabricantes de pneus no Brasil defendendo a proibição da importação de pneus remoldados e de pneus usados, inclusive como matéria-prima, e, do lado oposto, a ABR e ABIP defendendo a importação de pneus usados, para utilização exclusiva como matéria-prima industrial, e concordando com a proibição da importação de pneus remoldados.

Informaram os representantes da ANIP, que as previsões de importação de pneus usados para 2005 são da ordem de onze milhões de pneus usados, quantidade esta que a ABR e ABIP informam assim estar sendo projetada:

1. Utilizados em pneus remoldados 4 milhões;
2. Utilizados em pneus recapados e recauchutados...3 milhões;
3. Utilizados na formação de estoque regulador.....2 milhões;
4. Perdas industriais..... 1 milhão;
5. Comercializados como pneus “meia-vida”..... 1 milhão.

Provavelmente em função de aspectos econômicos – geração de renda, e de receita tributária e proteção à indústria doméstica –, o governo federal expediu a Portaria DECEX nº 8, de 2000, mediante a qual ficou estipulado que não mais seria concedida licença de importação de pneus reformados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima.

Além disso, importações de pneus usados ou, simplesmente recauchutados, tornam virtualmente impossível controlar eventual importação de “pneu-lixo”, representado, nesse caso, por pneus imprestáveis à reforma.

Esses argumentos, todavia, não devem justificar a posição extremada de simplesmente proibir toda e qualquer importação de pneus



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

usados, para serem utilizados como matéria-prima na produção de pneus recapados, recauchutados e remoldados, que substituem os pneus novos com vantagem de preço e de economia de recursos naturais não renovável. Cada pneu de automóvel reformado, vendido no lugar de um novo, promove a economia de 20 litros de petróleo, economia esta que se amplia, no caso dos pneus de caminhonete, para 40 litros.

Tal importação, cujo volume poderia, se necessário, ser eventualmente disciplinado por meio de contingenciamento, representaria, ainda, instrumento inibidor de possíveis práticas monopolistas no mercado doméstico.

Deve-se ressaltar que os graves problemas ambientais representados pelo descarte inadequado de pneus inservíveis independem da origem, se fabricado no Brasil, se importado, novo, remoldado, ou usado, e têm suscitado, em anos recentes, medidas de defesa ambiental. Nesse sentido, a Resolução nº 258, de 1999, do Conama, trouxe para esse setor o princípio consagrado da responsabilidade pós-consumo, ao obrigar fabricantes e importadores de pneus novos e reformados, bem como os usados, importados com autorização da Justiça Federal (Resolução Conama 301/02, Art. 12-A), a promoverem, de forma escalonada ao longo do tempo, uma destinação ambientalmente correta para os pneus em final de vida útil. Ao lado dos pneus novos, a resolução reconhece a categoria dos reformados – aqueles submetidos a processos industriais como recapagem, recauchutagem ou remoldagem, bem como a dos inservíveis – os que não mais se prestam a processo de reforma. Entre outros aspectos, a resolução estabeleceu que a partir de 1º de janeiro de 2005, para cada cinco pneus novos fabricados no País, quatro deverão receber destinação ambientalmente adequada, sendo que, no caso de pneus reformados trazidos do exterior, tal relação é de quatro pneus inservíveis destinados, para cada três importados.

Cabe esclarecer ainda que, buscando instruir a apreciação desse projeto, a Comissão de Assuntos Sociais e a Comissão de Meio Ambiente, do Senado Federal, promoveram, desde 2003, audiências públicas em que foram ouvidos representantes de várias entidades públicas e privadas, ligadas direta ou indiretamente, à importação de pneus usados, ao meio ambiente, à saúde pública e ao setor empresarial.

Nessas audiências, as entidades governamentais pronunciaram-se contra a importação de pneus usados e carcaças, com exceção do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) que,



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

sendo órgão técnico, não se manifestou, explicitamente, em relação ao mérito da questão. Os órgãos ambientais reiteraram sua posição, segundo a qual os pneus inservíveis constituem resíduo, que provoca graves danos ao meio ambiente, não se justificando, portanto, sua importação. Sob esse ponto de vista, as remessas desse produto para países em desenvolvimento seriam uma forma encontrada pelos países desenvolvidos para livrar-se de lixo tecnológico.

O Ministério do Meio Ambiente (MMA) argumentou, na oportunidade, que *qualquer que seja o processo de reforma adotado, um pneu reformado não é um pneu novo e, portanto, não tem as mesmas características e durabilidade, pois existe a recomendação de não ser usado para reformas pneus com data de fabricação superior a sete anos, de acordo com a Portaria 133/2001 do MDIC.*

Tais argumentos parecem amparados muito mais em uma posição política e de foro íntimo, que em fundamentos técnicos. Por certo, um pneu recauchutado guarda pouca semelhança com um novo, em sua aparência, embora, se fabricado com os cuidados determinados pelo Inmetro, em sua Portaria nº 133/01, tem resistência, segurança e durabilidade. Um pneu remoldado, todavia, praticamente não difere de um novo, tanto na aparência, como em sua qualidade, segurança e durabilidade. Também não parece válido proibir a importação de carcaças para emprego em remoldagem, sob o argumento de que não se poderia controlar o número de vezes que uma mesma carcaça seria utilizada nesse processo. A questão é que esse problema poderia ocorrer, igualmente, com carcaças de pneus de produção nacional, caso em que teríamos de proibir toda e qualquer remoldagem.

Na verdade, pareceres elaborados por instituições brasileiras de pesquisa tecnológica revelam que, se adequadamente fabricado, um pneu remoldado tem a mesma durabilidade e é tão ou mais seguro que um novo.

Pode-se, então, concluir que, sob o ponto de vista da proteção à indústria nacional, dos benefícios econômicos – geração de renda, receita tributária e, em especial, a geração de empregos, não se justifica a importação de pneus usados para serem comercializados tal qual importados, ou seja, como “pneus meia-vida”, devendo-se ressaltar que o próprio mercado já promoveu drástica redução nessas importações, a partir da presença dos pneus remoldados brasileiros no mercado. Cremos, todavia, que a importação de pneus remoldados, bem como a de carcaças de pneus usados a serem empregadas em remoldagem, podem ser mantidas, principalmente porque o



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

País possui mecanismos de salvaguarda, capazes de prevenir eventuais abusos com respeito a volume das importações. Acreditamos, ainda, não haver maiores dificuldades de fiscalização sobre as importações de carcaças de pneus, de modo a prevenir desvios na destinação do produto.

Assim, a obrigação de reciclar pneus usados, tanto nacionais quanto importados, já estabelecida pela Resolução nº 258, do Conama, constituiu passo fundamental para a redução do passivo ambiental representado pelo descarte inadequado de pneus inservíveis. Por isso mesmo, é meritório que tal obrigação tenha sido amplamente contemplada no presente projeto.

Em abril deste ano foi aprovado Requerimento para tramitação deste projeto em conjunto com a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle – CMA. Posteriormente, recebemos designação para elaboração de um único Relatório a ser examinado por ambas as comissões e para coordenar Grupo de Trabalho constituído para acolher e debater novas sugestões, a ser integrado pelos senadores membros das duas comissões e representantes dos Ministérios de Meio Ambiente, Saúde, Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, e o Ibama e Inmetro, além das três entidades representantes do setor, Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos –ANIP, ABR – Associação Brasileira do Segmento da Reforma de Pneus, na qual estão também integradas as empresas fabricantes de borracha do Brasil, e ABIP – Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados.

Três novas reuniões foram realizadas, com a presença de todas as partes, e recebidas as sugestões, que anexamos, confirmando, em síntese, as posições antagônicas. Isto nos levou ao recolhimento para estudo e elaboração das alterações necessárias para alcançar um texto equilibrado que busca aprimorar o projeto em análise.

Das contribuições do MMA – Ministério do Meio Ambiente, MS – Ministério da Saúde, MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Inmetro e Ibama, acatamos:

1. Substituir o termo “*contrapartida ambiental*” por “*exigências ambientais*”;
2. Adotar a definição “*destinação adequada*”;
3. Substituir o termo “*destruição*” por “*destinação*”;
4. Excluir os pneus com peso de até 2 kg;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

5. Incluir: *“Parágrafo único: Fica garantido o cumprimento das decisões do Tribunal Arbitral do Mercosul, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica no. 18.”*
6. Não explicitar na Lei o valor da multa, delegando tal tarefa ao Órgão Ambiental Federal, que deverá estabelecê-la por ocasião da regulamentação, possibilitando que, a cada período de tempo e na medida da necessidade, tenha liberdade de revê-la;
7. Alterar texto do Inciso XII, do Art. 2º, atendendo parcialmente a sugestão;
8. Dar nova redação ao Inciso X, do Art. 2º, acatando a contribuição/sugestão;
9. Proceder a alterações nas definições técnicas, aproximando-as das sugestões / contribuições;
10. Tendo em vista que o MMA, Ibama, MS, MDIC e Inmetro, consideram PNEU USADO e PNEU REMOLDADO como sendo a mesma coisa, ou seja, que ambos são PNEUS USADOS, sua intenção com o texto sugerido: *“Art. 3º É proibida a importação de qualquer tipo de pneu usado para qualquer finalidade”*, foi proibir tanto os recapados, recauchutados e remoldados, como os pneus usados, inclusive para utilização como matéria-prima. E, considerando o argumento do Representante do Ministério do Meio Ambiente e Ibama, Dr. Marcio Rosa de Freitas, de que ao proibir a importação de pneus recapados, recauchutados e remoldados, sem proibir a importação de pneus usados, para utilização como matéria-prima em sua fabricação, o Brasil ficaria fragilizado em sua argumentação, de cunho ambiental, na OMC, decidimos acatar parte de seus argumentos, conforme a seguir explicitado:
 - 10.1 estabelecer a proibição da importação de pneus usados, para comercialização tal qual importados (pneus conhecidos como “meia-vida”);
 - 10.2 liberar a importação de pneus recapados, recauchutados e remoldados, para acabar com o litígio na OMC, e estabelecer a exigência ambiental, como condicionante de sua importação, de coletar e destinar 10 (dez) pneus inservíveis para cada um importado, sob o argumento ambiental de que os pneus remoldados não podem, tecnicamente, ser remoldados novamente; e
 - 10.2 liberar a importação de pneus usados, para utilização exclusiva como matéria-prima pelo segmento de reforma de pneus, desde que cumprida em dobro a exigência ambiental, em relação às exigências estabelecidas aos fabricantes de pneus novos.

E discordamos quanto a:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

1. incluir o termo “*pneus internalizados*”;
2. incluir que a reforma de pneus seria considerada como cumprimento de 50% de destinação adequada de pneus, conforme proposto, uma vez que, nesse caso, em vez de destinar tal passivo ambiental, apenas se está alongando a vida útil do pneu.
3. Deixamos de utilizar *ipsis latires* as definições do Inmetro, por entender que há necessidade de modernizar a definição dos pneus remoldados, que nos órgãos técnicos do Mundo inteiro não são considerados “*pneus usados*” como insistem o Ibama, MMA, MDIC, Inmetro e Ministério da Saúde.

Nas audiências públicas levadas a efeito no Senado Federal e nas várias reuniões do Grupo de Trabalho posteriormente criado para debater esse tema, tão controverso, as partes envolvidas colocaram seus argumentos e nos encaminharam farto material para análise, propiciando-nos refletir e amadurecer nosso entendimento sobre o tema.

Com os debates mencionados, concluímos que pneus remoldados são pneus obtidos em processo de reindustrialização, sob nova marca e características eventualmente diferentes do pneu original, em cujo processo é utilizado apenas sua carcaça como matéria-prima.

Pelo ordenamento jurídico brasileiro, o pneu remoldado corresponde à operação de industrialização prevista no Art. 4º do Decreto 2.637, de 25.06.98, que define os processos de industrialização no âmbito do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI.

Com efeito, trata-se do processo de renovação, restauração ou recondicionamento que é exercido sobre “parte remanescente de produto deteriorado ou inutilizado, que renove ou restaure o produto para utilização” (Inciso V, do Art. 4º do Decreto nº 2.637).

A primeira operação de reindustrialização dos remoldados consiste na retirada de toda a borracha velha do pneu usado, obtendo-se a carcaça íntegra do pneu, formada por malhas de aço e de nylon e talão de aço. A partir dessa operação o processo de fabricação é idêntico ao processo de fabricação de pneus novos.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

O pneu remoldado passa, portanto, por um processo de industrialização que lhe dá a mesma finalidade de um pneu novo. É, por isso, juridicamente distinto do pneu usado, e também do pneu novo.

De acordo com informações da ABIP, uma de suas associadas foi multada pela Secretaria da Receita Federal de Curitiba, por não ter recolhido IPI como fabricante de pneus novos. Recorreu e perdeu em primeira instância, tendo recorrido em seguida à Delegacia Regional de Porto Alegre, sofrendo nova derrota, quando recorreu ao Conselho de Contribuintes, onde ainda seus argumentos não foram apreciados.

Portanto, pneus remoldados não podem ser considerados como pneus usados, pelo Governo, tendo em vista o entendimento da Receita Federal, vinculada ao Ministério da Fazenda.

Quanto à polêmica sobre a durabilidade e a segurança dos pneus recapados, recauchutados e remoldados, bem como no que se refere à recomendação de proibir a importação de pneu usado, para uso como matéria-prima na indústria de pneus reformados, discordamos da opinião da ANIP e do Ibama, MMA, MDIC, Inmetro e Ministério da Saúde, assim formalizada: *“A alteração dá-se pelo entendimento do governo, de que a permissão de importação de carcaça ou pneus usados de qualquer espécie, para uso de matéria-prima ou insumo pela indústria de pneus remoldados, recapados e recauchutados, representa para o país um aumento do passivo ambiental, uma vez que o pneu usado apresenta um ciclo de vida menor do que a de um novo. Além, de criar precedente para a entrada de outros bens usados no mercado interno brasileiro, o que pode provocar deslocamentos negativos nas indústrias de bens novos.”*

Avaliando aritmeticamente e de forma técnica, no que diz respeito ao meio ambiente, não procede a afirmação de que importações de pneus usados, para uso como matéria-prima, causarão aumento de passivo ambiental no Brasil, levando-se em conta:

1. Que as exigências ambientais no que se refere à importação de pneus usados, são dobradas, em relação às exigências estabelecidas para os fabricantes de pneus novos e devem ser realizadas previamente às importações;
2. Que o órgão ambiental federal terá poderes para ampliar em até 50% os quantitativos das exigências ambientais estabelecidas por esta lei;



3. Que a maior parte dos pneus inservíveis coletados no território nacional vem sendo, com aprovação do próprio Ibama, processada nos fornos das fábricas de cimento, substituindo coque de petróleo importado, com vantagem para a ecologia por se tratar o coque de petróleo de recurso natural não renovável.
4. Que, além de economizar divisas para o Brasil, no co-processamento de pneus nos fornos de cimento, as malhas de aço dos pneus se desprendem em alta temperatura (nos fornos a temperatura alcança 2.000°C), incorporando-se ao clínquer, substituindo o minério de ferro utilizado como matéria-prima na fabricação de cimento;
5. Que, no que se refere às indagações sobre não existir conhecimento pleno sobre eventuais e subjetivos efeitos colaterais no processamento de pneus em fornos das fábricas de cimento, lembramos que o bom-senso conduz à avaliação de que no mínimo o mesmo também ocorre no que refere à utilização de coque de petróleo, que é mais poluente. E portanto, considerando que os pneus substituem o coque de petróleo importado, ainda ficará como saldo positivo a economia de divisas para a Nação;
6. A Michelin (empresa associada a ANIP), em uma de suas filiais, da marca **Michelin/Laurent**, na França, até o final de 2004 fabricava pneus **remoldados de passeio** e continua fabricando pneus **recauchutados**, de caminhonete, caminhão, ônibus e outros. Em seu *folder*, informa a sociedade que seus pneus reformados oferecem três vantagens: **são ecológicos, 50% mais baratos e provam ter a mesma performance e segurança, em relação aos pneus novos das melhores marcas**. Ou seja, em seu país, a França, faz o mesmo que insiste para que os brasileiros sejam proibidos por lei a fazer aqui.

Isto posto não há como aceitar nesta Casa os argumentos da ANIP, quando pretende proteção à sua fatia de mercado no Brasil, alegando estar em desigualdade de condições para competir, em relação aos tributos cobrados sobre os pneus que fabrica; ou quando argumenta os preços baixos da matéria-prima importada pelo setor de reforma; ou quando ameaça cortar investimentos no Brasil; **tendo em vista** que a própria Michelin, uma de suas associadas, em seu próprio país, na França, exerce a mesma atividade que no Brasil tenta fulminar, sendo que lá também utiliza pneus usados importados, como o exemplar que foi exibido no plenário de uma das reuniões do grupo de trabalho, Naquela ocasião, foi exibido um pneu Michelin fabricado na Alemanha e lá usado até o final de sua vida útil, antes de ser importado para a



França, onde foi reformado e ganhou a marca LAURENT, uma das filiais da Michelin.

O conteúdo do *folder* a seguir transcrito parcialmente, mostram como lá na França os argumentos utilizados são exatamente os mesmos daqui:

Folder da Laurent / Michelin, em Francês, com tradução juramentada:

Pneu Laurent

Os pneus novos de outro jeito

1º Recapador industrial Francês

O nº 1 Francês no setor da Recapagem Industrial e Filial do GRUPO MICHELIN

Pneus Laurent é:

- a tecnologia com licença exclusiva Michelin

Que garante a vocês as mesmas performances (aderência e durabilidade) que as dos melhores pneus novos.

- Uma ampla gama que vai até 240 km/h.

- A resposta ecológica que REUTILIZA OS PNEUS.

- e até 50% mais baratos, em relação aos melhores pneus novos.

Como quase um milhão de motoristas, ande, você também, com toda segurança e de forma mais barata, com PNEU LAURENT.

Pneu Laurent SNC Caixa Postal 127

89204 Avalon Cedex

Tel: +33 (0) 3 86 31 43 00

<http://www.pneulaurent.fr>

Diante de tanta prova contraditando os argumentos do Ibama, Ministério do Meio Ambiente e ANIP, também não é possível aceitar argumentos como: “..... o que pode provocar deslocamentos negativos nas indústrias de bens novos”, tendo em vista que, embora ninguém possa desprezar a importância das indústrias multinacionais de pneus para o Brasil, não seria admissível simplesmente garantir-lhes exclusividade de mercado, em detrimento do direito de trabalhar e produzir em seu País, das pequenas e médias empresas brasileiras que compõem o parque industrial do segmento de



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

pneus recapados, recauchutados e remoldados, que inclui as fábricas de borracha que abastecem esse mercado, formado por mais de 1.600 empresas produtoras, onde estão abrigados mais de 40 mil trabalhadores diretos e mais de 200 mil indiretos, podendo, como já reafirmado nas audiências e documentos, gerar no prazo de um ano mais de 20 mil empregos, o que sob nenhum argumento pode deixar de ser levado em consideração, notadamente nesta crise de desemprego pela qual passa a Nação.

Quando o assunto é saúde pública, há que se destacar o programa “*Rodando Limpo – Mutirão para Erradicar a Dengue*”, criado por empresa do segmento de pneus reformados, que somente no Paraná já coletou mais de onze milhões de pneus inservíveis, tendo sido fundamental, consoante testemunho pessoal do Governador Roberto Requião, em rede nacional de televisão, e através das discussões que antecederam este relatório no âmbito das comissões permanentes do Senado Federal, para a redução a quase zero dos casos de dengue no Estado do Paraná, sem custo para o governo. Esse programa já está sendo implantado em toda a Região Nordeste, começando pelos Estados de Pernambuco e da Paraíba, para até o final do próximo ano alcançar todos os demais, conforme informações das entidades classistas.

Além disso, conforme documento público firmado em 20 de setembro de 2.005 e endereçado a este Relator (ver documento constituidor anexo), a iniciativa Força-Tarefa para Livrar o Brasil do “*Lixo-Pneu*”, demonstra o nível de compromisso, em defesa do meio ambiente, da saúde pública e da dignificação e melhora da qualidade de vida dos coletores de resíduos sólidos, firmado entre as associações ABIP e ABR, que representam nacionalmente o segmento de pneus recapados, recauchutados e remoldados do País, e também as fábricas de borracha, integradas na Câmara Técnica de Fornecedores de Matéria-Prima da ABR.

Outrossim, sobre o mal que o MMA e Ibama entendem que os pneus inservíveis causam ao meio ambiente, transcrevemos a seguir a avaliação que técnicos do Ibama fazem sobre essa matéria, quando se trata de avaliar problemas ambientais gerados pelas empresas fabricantes de pneus, que foram multadas pelo Ibama em 03.06.05, por terem deixado de coletar e destruir, somente em 2004, o equivalente a 70 milhões de pneus inservíveis de automóvel:

"Os pneus usados abandonados ou dispostos inadequadamente não são apenas um problema ambiental, mas também de saúde pública, pois acumulam água das chuvas, formando ambientes propícios à disseminação de



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

doenças como a dengue e a febre amarela", afirma o Coordenador Geral de Controle e Qualidade Ambiental do Ibama, Márcio Freitas."

"Para determinar o valor das multas, um grupo de trabalho composto por técnicos do Ibama, levou em consideração a gravidade do evento danoso ao meio ambiente e a quantidade de pneus que deixaram de ser recolhidos e destinados pelas empresas, dados comprovadamente demonstrados pelo Cadastro Técnico Federal e pelas declarações de destinação de pneumáticos inservíveis enviadas por elas ao Ibama." (Ascom Ibama).

Multas Ibama x Multinacionais dos pneus				Multa
Site do Ibama:		Equivalente		Valor
www.ibama.gov.br/novoibama/paginas/materia.php?id_arq=2779		Em pneus de		por
Empresa	Toneladas	Valor	Automóveis	Pneu
Pirelli	108.480,48	R\$ 6.508.828,80	21.696.096	R\$ 0,30
Goodyear	101.163,21	R\$ 6.069.792,60	20.232.642	R\$ 0,30
Bridgestone / Firestone	71.180,20	R\$ 4.270.812,00	14.236.040	R\$ 0,30
Michelin	56.489,01	R\$ 3.389.340,60	11.297.802	R\$ 0,30
Industrial Levorin S.A.	30,20	R\$ 1.812,00	6.040	R\$ 0,30
Maggion Pneus Ltda.	2.305,99	R\$ 138.359,40	461.198	R\$ 0,30
Rinaldi S.A.	2.197,01	R\$ 131.820,60	439.402	R\$ 0,30
Souza Pinto borracha	110,43	R\$ 33.129,00	22.086	R\$ 1,50
Total	341.956,53	R\$ 20.543.895,00	68.391.306	R\$ 0,30

Por outro lado, ao multar as importadoras de pneus usados (matéria-prima), o valor foi de R\$ 400,00, ou seja, o correspondente a 1.334 vezes o valor da multa, por pneu, atribuída pelo Ibama às multinacionais, conforme pode ser avaliado a seguir:

Multas Ibama x Importadoras de pneus usados				Multa
Empresa	Valor da Multa	Peso pneus	Quant. Pneus	Por pneu
Rebor Exp. Imp. Ltda.	R\$ 10.288.400,00	128.605	25.721	R\$ 400,00
BB Comércio e Repres.	R\$ 360.000,00	4.500	900	R\$ 400,00
BS Colway Ltda.	R\$ 1.450.400,00	18.130	3.626	R\$ 400,00
Maratona Com.Pneus Ltda.	R\$ 1.801.600,00	22.520	4.504	R\$ 400,00
Nova Bresso Rem.Pneus	R\$ 800.000,00	10.000	2.000	R\$ 400,00



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

Total	R\$ 14.700.400,00	183.755	36.751	R\$ 400,00
		kgs		

Não pode o Ibama, quando se trata de pneus inservíveis largados no meio ambiente pelos fabricantes, entender que a multa de apenas R\$ 0,30 por pneu seja suficiente para resolver a questão, ao passo que, quando se trata da importação de matéria-prima (pneus usados) para a indústria de pneus reformados, entender que será um desastre irreparável para o País, lavrando multa de 1.334 vezes o valor da multa, por unidade, em relação à lavrada contra as fabricantes de pneus novos do Brasil.

A esse respeito, nos surpreende o MMA e Ibama alertarem sobre o enorme perigo que os pneus usados importados representam contra a Nação, quando se trata de avaliar a prevista importação de 11 (onze) milhões de pneus usados, em 2005, e, ao mesmo tempo, tecerem despreocupado julgamento sobre os 70 (setenta) milhões de pneus inservíveis que as gigantes fabricantes de pneus deixaram de coletar e destruir, somente em 2004.

Percebe-se, outrossim, que em seu afã de responsabilizar os pneus usados por todo o mal existente no setor de pneus no País, o Ibama e MMA em nada são cuidadosos. Fato no mínimo curioso se verifica na justificativa do encaminhamento, pelo Governo, do PL 6.136/05, quando, no item “5” informam o seguinte:

*5.O comércio internacional de pneus usados é comprovadamente responsável pela disseminação de uma variedade de doenças pelo mundo, na medida em que promove o transporte, de um continente para o outro, de vetores de doenças como a dengue e a febre amarela. Estima-se, por exemplo, que o mosquito **aedes albopictus**, um dos vetores do vírus da dengue e da febre amarela, tenha ingressado no território nacional em carregamentos de pneus usados, provenientes dos Estados Unidos e do Japão. O **aedes albopictus**, cuja primeira notificação de presença no Brasil **data de 1986**, já estava presente, em 1998, em 12 dos 27 Estados da Federação.*

Considerando-se que a primeira importação de pneus usados do Brasil ocorreu em 1989, como é possível responsabilizá-los de ter trazido para o Brasil o mosquito *aedes albopictus*, tendo em vista que, consoante o próprio texto do MMA e Ibama, que ele aqui já se encontrava desde 1986?



Quanto à afirmação (referindo-se a pneus remoldados): ***“uma vez que o pneu usado apresenta um ciclo de vida menor que o de um novo”***, argumentamos que, chamado a emitir parecer e elaborar relatório sobre a qualidade e a segurança de pneus remoldados, em relação aos pneus novos, o IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo assim formalizou seu entendimento: *“O pneu assim obtido possui, em princípio, as mesmas características do pneu novo, tendo inclusive que atender aos requisitos exigidos pelos pneus novos, de acordo com as normas brasileiras e outras, conforme descrito no item 5.2. Desta forma, se adequadamente fabricado, o pneu “remoldado” teria a mesma durabilidade e seria tão ou mais seguro do que um pneu novo, se utilizado sob as mesmas condições”*.

Das contribuições da Anip – Associação Nacional das Indústrias de Pneumáticos, as que acatamos coincidem com as sugestões emanadas dos representantes do Governo no referido Grupo de Trabalho. Quanto às demais, comentamos:

1. Não é conveniente propor a criação do Programa Nacional de Destinação Ambientalmente Adequada de Pneus - PNDAAP, tendo em vista a inexistência de previsão orçamentária, o que facilita sua rejeição, e ainda diante dos argumentos do Ibama de que o órgão não tem sequer condições de fiscalizar as importações, quanto mais gerenciar um programa tão complexo como o proposto;
2. O mesmo raciocínio deve ser estendido às empresas associadas à ANIP, tendo em vista que sequer conseguem cumprir sua obrigação ambiental de coletar pneus inservíveis, quanto mais coletar a totalidade dos pneus descartados e ter de separá-los por medida e qualidade;
3. Outrossim, é sabido que já existe no Brasil um eficiente sistema de coleta e comercialização de pneus usados para recapar ou recauchutar, que pode ser estimulado e ampliado;
4. O texto sugerido pela Anip para o PLS 216/03, deixa transparecer que a coleta e destinação final ambientalmente adequada de pneus inservíveis, como exigência ambiental pela colocação de seus pneus no mercado interno, não seria de sua inteira responsabilidade, e sim em parte seria atribuída aos governos municipais, em parte aos revendedores de pneus e em parte aos próprios usuários de pneus, enquanto o correto, de acordo com o princípio “poluidor/pagador” que estamos introduzindo, é que o “gerador do passivo ambiental” é quem dele deve se incumbir, promovendo, sem



- penalizar o Estado e inteiramente às próprias custas, a correspondente “eliminação do passivo ambiental”;
5. Quanto às formas de “Destinação Final Ambientalmente Adequada”, estas não devem estar explicitadas nessa lei, tendo em vista que de maneira dinâmica o órgão ambiental federal, por ocasião da regulamentação da lei, é quem deverá decidir sobre isso, tendo liberdade para, a qualquer tempo, aprimorar tal orientação e incluir outras, quando for oportuno;
 6. No que se refere à sugestão de proibir a importação de pneus usados, para utilização como matéria-prima pelo segmento produtor de pneus recapados, recauchutados e remoldados, argumentamos que efetivamente, essa sugestão não contempla preocupação com o meio ambiente e saúde pública, e mostra, isto sim, exclusivamente preocupação com o mercado, considerando-se que as empresas importadoras têm cumprido em dobro sua obrigação ambiental, ao passo que as empresas associadas da Anip parecem ter dificuldades em cumpri-la, como ficou confirmado em 03.06.05, quando foram multadas pelo Ibama por não haverem coletado e destruído o equivalente a quase 70 milhões de pneus de automóvel, como já explicitado anteriormente.

Contrariando os argumentos utilizados pela Anip, de que as suas associadas “não conseguem encontrar” pneus inservíveis no meio ambiente, enquanto as empresas importadoras têm realizado sua tarefa “em dobro”, alertamos para o fenômeno ocorrido com as latinhas de alumínio, que viraram “commodity” a partir do momento em que as empresas interessadas em sua reciclagem passaram a pagar um determinado valor por elas. Fenômeno semelhante ocorreu com as empresas importadoras, que decidiram pagar valor suficiente para motivar os coletadores de pneus inservíveis, que os têm caçado onde quer que se encontrem. Ou seja, nesse caso, **“o lixo-pneu também virou commodity”**.

Portanto, não é razoável a Anip insistir em transferir, ou dividir com o Poder Público, a sua responsabilidade, tendo em vista que as exigências ambientais pela colocação de pneus no mercado brasileiro são de quem ganha dinheiro nessa atividade e gera esse passivo ambiental, quer fabricando no Brasil, quer importando de outros países.

Da Contribuição da ABR & ABIP, entidades que congregam as empresas recapadoras, recauchutadoras e remoldadoras de pneus do Brasil.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

Acatamos a definição proposta para os pneus remoldados, sendo que as demais definições, de pneus recapados e de pneus recauchutados, têm consenso entre todos.

O maior litígio entre o Ibama, MMA, MDIC, Anip e Inmetro, de um lado, e ABR e ABIP, de outro, versa sobre a importação de pneus usados para utilização como matéria-prima na indústria de reforma. Pelas razões expostas na presente “Justificação”, decidimos por acatar os argumentos da ABR & ABIP, com o rigoroso cuidado devido em relação à defesa do meio ambiente, porém em favor da manutenção de mais de duas centenas de milhares de empregos e da geração de mais de 20 mil novos postos de trabalho.

Decidimos, pelas razões elencadas, estabelecer nesta lei a permissão de importar pneus usados para utilização como matéria-prima na indústria de pneus recapados, recauchutados e remoldados, condicionada, além das exigências ambientais, a várias outras, com o objetivo de limitar tais importações à efetiva necessidade do setor, desde que não haja oferta do mesmo produto no país.

Outrossim, em razão do nosso entendimento expressado no inciso XII, do Art. 2º, do texto deste Substitutivo, de que no princípio ambiental “*poluidor/pagador*”, a geração do passivo ambiental de que trata este PLS 216/03 se dá em sua fabricação e na importação de pneus, que no momento de sua liberação aduaneira passam a compor passivo ambiental potencial (eles serão inservíveis em pouco tempo) no território brasileiro, decidimos estabelecer que tal ingresso esteja gerando, no mínimo, exigências ambientais correspondente a um pneu para cada outro importado, podendo tal exigência ser ampliada em até 50%, caso o Ibama, avaliando a existência de pneus no meio ambiente, julgar necessário ampliar a exigência ambiental.

Acatamos as sugestões da ABR / ABIP, que dizem respeito à inserção das boas práticas de “Inclusão e Responsabilidade Social”. Estamos convencidos de que a coleta de pneus inservíveis em todo território nacional, deve ser uma tarefa conjunta e articulada entre o Governo, as Empresas e a Sociedade Civil, para assegurar os princípios da legalidade, legitimidade e ação responsável das empresas, visando à redução das disparidades sociais, rumo à construção de um Brasil, mais justo, eqüitativo e solidário.

Entre os múltiplos benefícios da coleta do “pneu-lixo”, a custo zero para os cofres públicos, é importante observar que, com a participação profissional das organizações do “Terceiro Setor” e de fins não-econômicos, contratadas pelas empresas e associações de classe do setor de pneus, será



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

gerado um novo, simples e consistente mecanismo de ocupação, trabalho, emprego e renda, com a conseqüente inserção no mercado de consumo, de grupos sociais vulneráveis que incluem milhares de deficientes físicos, dependentes químicos e até donas de casa, entre os humildes coletores de resíduos recicláveis, que clamam por uma vida mais digna, inclusiva e de participação ativa no exercício da cidadania.

Quanto às demais sugestões foram acatadas àquelas que se vinculam à permissão da importação de pneus usados, para utilização como matéria-prima pelo setor produtor de pneus recapados, recauchutados e remoldados, deixando de acolher as sugestões que conflitam com as que acatamos da parte do Ibama, MMA, MDIC, Inmetro e ANIP.

No entendimento de que este relatório ficou equilibrado, atendendo a todas as partes naquilo que dentro de nossas convicções foi possível atender, encareço a meus pares e às partes mencionadas o apoio ao texto ora apresentado, por ser o melhor para promover justiça no setor.

II – VOTO

Com base no exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 216, de 2003, com a rejeição da emenda supressiva submetida à Comissão e aproveitamento das demais emendas na forma do substitutivo abaixo

.

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 216 (SUBSTITUTIVO), DE 2003

Dispõe sobre exigências ambientais relativas à colocação de pneus no mercado interno, sejam eles importados ou fabricados no Brasil.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei define exigências ambientais relativas à colocação, no mercado brasileiro, de pneus importados ou fabricados no País.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, aplicam-se as seguintes definições:

I – **pneu ou pneumático:** artefato inflável constituído por borracha e materiais de reforço, utilizado para rodagem em veículos automotores;

II – **pneu novo:** pneu que não sofreu qualquer uso, não foi submetido a qualquer tipo de reforma e não apresenta sinais de envelhecimento ou deterioração;

III – **pneu usado:** pneu que foi submetido a qualquer tipo de utilização ou desgaste, mas que ainda pode ser utilizado, inclusive como matéria-prima ou insumo na produção de pneus recauchutados, de pneus recapados e de pneus remoldados;

IV – **pneu reformado:** pneu obtido a partir da carcaça de pneu usado e que engloba as categorias de pneu remoldado, pneu recauchutado e pneu recapado.

V – **pneu recapado:** pneu obtido a partir da carcaça de pneu usado, mediante a substituição de sua banda de rodagem, mantendo-se íntegra sua banda lateral, com as informações do fabricante do pneu novo original, tais como: nº do CNPJ, capacidade de carga, índice de velocidade e data de sua fabricação, em consonância com o Regulamento Técnico de Qualidade emitido pelo Órgão Técnico Federal;

VI – **pneu recauchutado:** pneu obtido a partir da carcaça de pneu usado, mediante a substituição de sua banda de rodagem e dos ombros desse pneu, mantendo-se íntegra sua banda lateral, com as informações do fabricante do pneu novo original, tais como: nº do CNPJ, capacidade de carga, índice de velocidade e data de sua fabricação, em consonância com o Regulamento Técnico de Qualidade emitido pelo Órgão Técnico Federal;

VII – **pneu remoldado:** pneu fabricado a partir da carcaça de pneu usado, substituindo-se sua banda de rodagem, ombros e toda a superfície de suas laterais, eliminando-se todas as informações do fabricante do pneu novo original, passando o pneu assim produzido a ter nova marca e ostentar vulcanizado em sua lateral, a data de sua fabricação, índice de velocidade, e índice de capacidade de carga, além de outras exigidas pelo órgão técnico



federal de qualidade, e ainda o CNPJ e nome da empresa que o produziu, que é por ele responsável civil e criminalmente, contra defeitos de fabricação, inclusive no que se refere à carcaça;

VIII – **pneu inservível:** pneu descartado por apresentar desgaste ou danos irreparáveis em sua estrutura que impossibilitam qualquer processo de reforma;

IX – **destinação final ambientalmente adequada de pneus inservíveis:** qualquer procedimento técnico, devidamente autorizado pelo órgão ambiental competente, objetivando a destinação, por processos físicos ou químicos, de pneus inservíveis;

X – **unidade de recepção e armazenamento temporário de pneus usados e pneus inservíveis:** área licenciada por órgão competente do SISNAMA para fins de recepção e armazenamento de pneus usados e inservíveis, para posterior encaminhamento para unidades de reaproveitamento, reforma, tratamento ou destinação final;

XI – **unidade de destinação final de pneus inservíveis:** local onde será realizada a destinação final de pneus inservíveis.

XII – **Geração de passivo ambiental / pneus, no território brasileiro:** como fundamento desta lei, considera-se geração de passivo ambiental no território brasileiro, a importação de pneus de qualquer tipo, novos, reformados, ou usados, bem como os pneus novos fabricados no Brasil, cujo controle será feito em relação a seu peso.

Art. 3º Ficam proibidas as importações de pneus usados, para comercialização tal qual importados; e permitida a importação de pneus usados de todos os tipos, para uso como matéria-prima ou insumo pelas empresas produtoras de pneus remoldados, recapados e recauchutados.

§ 1º. As importações previstas no *caput* deste artigo somente serão autorizadas se destinadas às empresas produtoras de pneus recapados, recauchutados e remoldados que, cumulativamente:

I – estejam registradas no órgão ambiental federal;

II – estejam registradas como empresas produtoras de pneus remoldados, recapados ou recauchutados no órgão ambiental estadual integrante do Sisnama – Sistema Nacional de Meio Ambiente;

III – detenham Licença Ambiental para a produção de pneus remoldados, recapados, ou recauchutados;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

IV – comprovem ter, individualmente, em conjunto de empresas, ou disponibilizado por sua associação de classe, programa de coleta de pneus inservíveis e equipamento apropriado para a picagem de pneus;

V – comprovem, por ocasião da liberação aduaneira, que coletaram no território brasileiro e destinaram de forma ambientalmente adequada, um pneu inservível para cada pneu usado importado;

VI – tenham obtido, após o primeiro ano de vigência desta lei, além da certificação de qualidade, o reconhecimento de empresa ou associação de valor social atribuído por Instituição ou Organismo nacional ou, internacional integrante do “Terceiro Setor”, nas áreas de “Inclusão e Responsabilidade Social”.

§ 2º. Objetivando o cumprimento das exigências ambientais de que trata esta Lei e a implementação simultânea de planos, programas e projetos de “*Inclusão e Responsabilidade Social*” que visam contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos grupos mais vulneráveis da sociedade civil, em especial, dos coletores de resíduos sólidos e seu núcleo familiar, incluindo o fortalecimento e o desenvolvimento do sistema associativo / cooperativo brasileiro, as empresas deste setor poderão se organizar em formato de “pool”, condomínio ou consórcio modular, inclusive para realizar a importação de carcaças de pneus usados para utilização como matéria-prima, e contratar serviços terceirizados de sociedades “*tradings*”, *cooperativas* ou associações e organizações integrantes do “Terceiro Setor”, de interesse público e fins não-econômicos.

§ 3º. Havendo disponibilidade de pneus usados no território nacional, nas mesmas medidas, condições comerciais e qualidade definida formalmente pelos importadores, em consonância com o órgão técnico oficial de qualidade, segurança e conformidade, para serem utilizados como matéria-prima pelo segmento de pneus recapados, recauchutados e remoldados, este setor deles deverá fazer uso, reduzindo, por via de consequência, suas importações.

§ 4º. As empresas fabricantes de pneus novos e as empresas fabricantes de pneus recapados, recauchutados e remoldados, devem se empenhar para criar programa conjunto de coleta de pneus usados, com o objetivo de abastecer o setor de reforma de pneus e reduzir suas importações.

§ 5º. Fica garantido o cumprimento das decisões do Tribunal Arbitral do Mercosul, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica nº 18, na forma como operado anteriormente a esta lei.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

Art. 4º Os pneus novos fabricados no País, os pneus novos importados, os pneus usados, recapados, recauchutados e remoldados importados, com peso unitário superior a dois quilogramas, obrigam os respectivos fabricantes e importadores a coletar e dar destinação final ambientalmente adequada a pneus inservíveis, existentes em território nacional.

§ 1º A obrigação ambiental de que trata o *caput*, será controlada em relação ao peso de pneus fabricados no País ou importados e deve corresponder ao mesmo peso de pneus inservíveis coletados e destinados, na proporção de:

I – um pneu inservível coletado, para cada um pneu usado importado;

II – um pneu inservível coletado, para cada um pneu novo importado;

III – 10 (dez) pneus inservíveis coletados, para cada um pneu recapado, recauchutado ou remoldado, importado;

IV – um pneu inservível coletado, para cada dois pneus novos fabricados no Brasil.

§ 2º Sobre o montante de pneus de sua produção, a partir de pneus usados coletados no território nacional, as empresas produtoras de pneus recapados, recauchutados e remoldados, ficam dispensadas do cumprimento das exigências ambientais de que trata este inciso devendo, entretanto, cumprir tais exigências, previamente à liberação aduaneira, na proporção dos pneus usados que importar para utilização como matéria-prima em sua atividade produtiva;

§ 3º Serão considerados, em peso, como destinação adequada de pneus, os quantitativos exportados de pneus novos, recapados, recauchutados e remoldados;

§ 4º Aplicam-se aos pneus que equipam os veículos automotores importados o disposto no *caput* e no inciso II deste artigo;

§ 5º Os créditos ambientais auferidos com a coleta e destinação final de pneus inservíveis, poderão ser transferidos de uma empresa para outra, devendo essas transações ser comunicadas, obrigatoriamente, ao órgão ambiental federal.

Art. 5º Considerando a necessidade de carcaças de pneus usados para o segmento de reforma de pneus, bem como o fato de que uma parte dos pneus colocados anualmente no País é destinada sem o conhecimento dos



órgãos oficiais, ficando conseqüentemente fora das estatísticas, o órgão ambiental federal poderá, analisando a necessidade do meio ambiente, ampliar ou reduzir a exigência ambiental de que trata esta lei, em até 50% (cinquenta por cento), responsabilizando igualmente fabricantes e importadores.

Art. 6º O cumprimento da obrigação relativa à destinação final ambientalmente adequada de pneus usados e inservíveis, estipulada nesta Lei, poderá ser antecipado pelas empresas interessadas, e o crédito dele decorrente, calculado na data de sua destinação final, terá caráter imprescritível e poderá ser acumulado.

Parágrafo único. A borracha extraída dos pneus usados utilizados como matéria-prima na produção de pneus recapados, recauchutados e remoldados, comprovadamente destinada à fabricação de artefatos de borracha, ou exportada, será considerada como destinação adequada de pneus inservíveis.

Art. 7º Cabe aos fabricantes e importadores de pneus:

I – isoladamente ou por meio de entidades de classe, associações ou consórcios, estabelecer e operar, diretamente ou mediante contratação de serviços de terceiros, rede local, regional, ou nacional de unidades de recepção e armazenamento temporário de pneus inservíveis, em condições ambientalmente adequadas;

II – isoladamente ou por meio de entidades de classe, condomínios, consórcios, cooperativas, associações organizações qualificadas de interesse público e fins não econômicos, implantar e manter, por meios próprios ou mediante contratação de serviços de terceiros, sistema de coleta de pneus inservíveis, armazenados nas unidades referidas no inciso anterior, bem como estabelecer ou contratar sistemas de transporte e destinação final ambientalmente adequada desses pneus;

III – divulgar e incentivar, junto aos consumidores e aos revendedores, a importância da destinação ambientalmente adequada de pneus.

III – divulgar e incentivar a publicização anual do respectivo “Balço Social”, junto aos fornecedores, consumidores, revendedores e ao público em geral, sobre a importância da destinação ambientalmente adequada de pneus, bem como o uso conjugado das boas práticas de “Inclusão e Responsabilidade Social”.

Art. 8º Aos revendedores de pneus novos, recauchutados, recapados e remoldados cabe:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

I – armazenar, temporariamente, de forma ambientalmente adequada, os pneus inservíveis recebidos, a serem posteriormente coletados pelos fabricantes e importadores de pneus, bem como incentivar a organização de associações e/ou cooperativas de coletores de resíduos sólidos, visando à prática de ações empresariais de efetiva “Inclusão e Responsabilidade Social”;

II – encaminhar pneus inservíveis, depositados em suas empresas, a unidades de destinação final.

Art. 9º Os consumidores deverão encaminhar os pneus por eles descartados apenas aos revendedores de pneus novos, remoldados, recapados e recauchutados; a unidades de destinação final; a unidades de recepção e armazenamento temporário; e a fabricantes de pneus novos e reformadores devidamente credenciados pela autoridade ambiental competente.

§ 1º. O Órgão Federal Ambiental deverá exigir das unidades de destinação final que comprovem o montante de pneus inservíveis destinados, através da quantidade de pneus de suas notas fiscais de entrada, faturamento e pagamento dos respectivos tributos;

§ 2º. Todas as empresas destinadoras deverão contratar serviços de auditoria externa independente, de reconhecida credibilidade, para auditar a tarefa de destinação final realizada, e o balanço das boas práticas de “Inclusão e Responsabilidade Social”, enviando os respectivos relatórios ao órgão ambiental federal, todos os meses, para garantir a manutenção de seu registro como destinadoras.

Art. 10º. O descumprimento das obrigações previstas nesta Lei sujeitará os infratores à multa, cujo valor será definido no regulamento, sem prejuízo das sanções previstas na legislação em vigor, especialmente a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Art. 11º. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Art. 12º. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão,

, **Presidente**



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

Senador Valdir Raupp, Relator