



SENADO FEDERAL

PARECERES

Nºs 1.712 E 1.713, DE 2012

Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009, do Senador Pedro Simon, que *dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação final ambientalmente adequada, por fabricantes, reformadores e importadores.*

PARECER Nº 1.712, DE 2012
(Da Comissão de Assuntos Sociais)

RELATOR: Senador **ROBERTO REQUIÃO**

I – RELATÓRIO

Este tema já foi exaustivamente debatido nesta Casa e na Câmara Federal desde 1995, quando o Projeto de Lei nº 4.109/95, de autoria do Executivo Federal, foi protocolado no Congresso Nacional.

Nestes 16 anos, o assunto em tela foi debatido em mais de uma dezena de vezes em audiências públicas levadas a efeito na Câmara Federal e nesta Casa, tendo sido inclusive criado um grupo de trabalho após audiência conjunta da CAS – Comissão de Assuntos Sociais e CMA – Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, que, por sua vez, se reuniu em quatro oportunidades.

Em todas essas ocasiões, foram ouvidos representantes de várias entidades públicas e privadas ligadas, direta ou indiretamente, à fabricação de pneus novos e de pneus reformados, bem como interessadas na importação de pneus usados, na defesa do meio ambiente e saúde pública.

Em dezembro de 2005 o PLS 216/03, de autoria no nobre Senador Flávio Arns, foi aprovado pela CAS, por 18 votos a um, na forma de substitutivo que introduziu, em especial, definições relativas a destinação final dos pneus inservíveis a serem coletados em território nacional.

Em janeiro de 2006, por força da Resolução nº 1, de 2005, do Senado Federal, a proposição foi encaminhada à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, em decisão terminativa.

Em abril do mesmo ano, ocorreu nova distribuição, sendo o projeto submetido, primeiramente, à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), para encaminhamento posterior, em decisão terminativa, à CMA.

Em 2006, o Executivo Federal enviou ao STF – Supremo Tribunal Federal a ADPF 101/06, propondo a proibição das importações de pneus usados em geral, cuja ADPF veio a ser julgada em plenário no STF em dezembro de 2007, acatando de pleno o que havia sido requerido pelo Governo Federal através de sua AGU – Advocacia Geral da União.

Em decorrência da falta de matéria-prima importada e não existindo possibilidade de utilizar os pneus usados existentes em território brasileiro, em razão de sua precária qualidade, a maior empresa fabricante de pneus remoldados do mundo, a BS Colway Pneus, viu-se obrigada a encerrar suas atividades e fechar suas portas, demitindo 1.200 trabalhadores uma semana antes do Natal de 2007. Em seguida foram fechadas outras fábricas de porte, reduzindo-se em mais ou menos 90% a atividade do setor, hoje circunscrita apenas às pequenas fábricas que vêm operando com carcaças de pneus de pior qualidade, coletadas em território nacional.

Uma pena, em especial por se tratar a indústria de pneus remoldados intensa na utilização de mão de obra, abrigando, para a mesma quantidade de pneus produzida, quatro vezes o número de trabalhadores em relação às fábricas de pneus novos.

Sem dúvida, muito louvável o programa de coleta e destruição de pneus inservíveis levado a efeito pela BS Colway Pneus, que no Paraná formalizou Termo de Cooperação com o Governo do Estado, para não apenas coletar os pneus inservíveis existentes em território paranaense, mas, ao mesmo tempo, desenvolvendo o notável Programa RODANDO LIMPO, trabalhou de forma conjugada com as Secretarias de Estado do Meio Ambiente e da Saúde Pública, bem como em convênios com inúmeras prefeituras municipais, conseguiu reduzir a praticamente ZERO, em apenas um ano, os casos de dengue no Paraná, a custo zero para o erário. Naquela oportunidade, os pneus velhos sumiram do meio ambiente do Estado do Paraná, fato que ficou lavrado na mídia escrita e na televisão em pronunciamento pessoal meu, então Governador, em nível nacional.

II – ANÁLISE

Tendo o tema em comento suscitado amplos e candentes debates junto ao Executivo Federal e ONGs do meio ambiente, fazendo-se sentir uma opinião forte contra as importações de pneus usados, ainda que para uso exclusivo como matéria-prima, entendimento este que ficou consolidado por decisão do plenário do STF – Supremo Tribunal Federal em dezembro de 2007, fomos conduzidos à decisão de deixar esse ponto para ser debatido no futuro, caso venha a ser oportuno.

Pelas razões expostas, no relatório que estamos apresentando na forma de Substitutivo, nos deteremos exclusivamente ao que se refere à contrapartida ambiental pela colocação de pneus novos no mercado brasileiro, quer sejam eles aqui fabricados ou importados, em especial porque a Resolução Conama nº 258/99, criada com esta finalidade, foi revogada por decisão do Tribunal Regional de

Brasília – 9ª. Vara Federal, em data de 15.04.2011, quando julgou procedente a ação interposta pela ANIP – Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos contra a Resolução Conama nº 258/99, requerendo sua revogação e o cancelamento da multa que foi imposta pelo Ibama contra suas associadas (Goodyear, Bridgestone / Firestone, Michelin e Pirelli) em 2005, por não coletarem em território nacional e destruir pneus inservíveis como contrapartida ambiental pelos pneus novos que vendem no Brasil.

É o relatório.

III – VOTO

Com base em nosso relatório, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009, de autoria no nobre Senador Pedro Simon, na forma do substitutivo a seguir apresentado:

EMENDA Nº 1 – CAS (Substitutivo)

Dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação final ambientalmente adequada, por fabricantes, reformadores e importadores.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei define exigências ambientais relativas à colocação no mercado brasileiro de pneus novos importados ou fabricados no País, aplicando-se para os fins do disposto nesta Lei 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 inservível:** pneu descartado por apresentar desgaste ou danos irreparáveis em sua estrutura, que impossibilitam qualquer processo de reforma;

Art. 2º - A importação de pneus novos somente terá sua liberação aduaneira efetivada após a comprovação, através de documento emitido pelo órgão ambiental federal, de que o importador destinou, de forma ambientalmente adequada, meio quilograma de pneu usado inservível para cada quilograma de pneu novo importado.

§ 1º – Para efeito de cálculo da obrigação ambiental será considerado o desconto de 30% no peso de pneus novos importados, em razão de desgaste pelo uso;

§ 2º - Aplicam-se aos pneus que equipam os veículos automotores importados o disposto neste inciso, isentando-se os pneus com até 2 (dois) quilos.

Art. 3º No caso dos pneus novos fabricados no Brasil e vendidos no mercado nacional, a empresa fabricante deverá comprovar, perante o Órgão Ambiental Federal, no prazo de até noventa dias, a contar das emissões das respectivas notas fiscais de venda, que

destinou, de forma ambientalmente adequada, um quilograma de pneu usado inservível para cada quilograma de pneu novo fabricado no Brasil e vendido no mercado nacional.

§ 1º – Para efeito de cálculo da obrigação ambiental será considerado o desconto de 30% no peso de pneus novos fabricados no País e vendidos no mercado interno, em razão de desgaste pelo uso;

§ 2º – A obrigação ambiental explicitada neste inciso aplica-se igualmente em relação aos pneus que equipam os veículos automotores fabricados pelas montadoras instaladas no País, isentando-se os pneus com até 2 (dois) quilos.

§ 3º – Ficam os pneus exportados isentados da obrigação ambiental de que trata esta lei.

Art. 4º Os créditos ambientais auferidos com a coleta e destinação final de pneus inservíveis poderão ser transferidos de uma empresa para outra.

Art. 5º Até a data da publicação desta Lei, a coleta de pneus inservíveis e sua destruição ambientalmente adequada, desde o ano 2000, serão aceitos para efeito de cumprimento da obrigação ambiental prevista nos Arts. 3º e 4º desta lei, tanto para as empresas fabricantes como para as importadoras, observando-se o seguinte:

I – Pneus inservíveis destinados do ano 2000 até 2002 – Para cada quilo de pneu destinado o crédito ambiental é de quatro quilos de pneus, considerando-se, para efeito de cálculo da obrigação ambiental, o desconto de 30% do peso do pneu novo, que se refere ao seu desgaste pelo uso;

II – Pneus inservíveis destinados a partir de 01.01.2003 – Para cada quilo de pneu destinado o crédito ambiental é de dois quilos de pneu, considerando-se, para efeito de cálculo da

obrigação ambiental, o desconto de 30% de seu peso original quando fabricado, que se refere ao seu desgaste pelo uso;

Art. 6º Considerando 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, bem como o fato de que eventualmente poderão se formar acúmulos de pneus inservíveis depositados em solo brasileiro, o órgão ambiental federal, analisando a necessidade do meio ambiente, poderá, a seu exclusivo critério, reduzir a obrigação ambiental de que trata esta Lei, ou ampliar, por tempo determinado, a obrigação de coletar e destinar pneus inservíveis de forma ambientalmente adequada, na proporção de até um quilo de pneu inservível para cada quilo de pneu importado ou fabricado no País.

Art. 7º 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 exportada, ou destinada à fabricação de artefatos de borracha, para mistura na massa do asfalto e para outras finalidades autorizadas pelo Órgão Ambiental Federal, bem como a exportação de pneus usados para serem processados em outro país, será considerada como destinação adequada de pneus inservíveis.

Art. 8º Sem prejuízo do cumprimento da obrigação de contrapartida ambiental de que trata esta Lei, ficam canceladas as multas lavradas pelo Ibama contra as empresas importadoras e fabricantes de pneus no Brasil, em razão do Decreto nº 3.919/01, Resolução Conama nº 258/99 e Resolução Conama nº 301/02.

Art. 9º O não cumprimento do disposto nesta Lei implicará nas sanções estabelecidas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, sem prejuízo das demais ações administrativas, cíveis e penais previstas em lei.

Parágrafo único. Na aplicação das sanções previstas nas legislações previstas no caput deste artigo, em face da intensidade, da reincidência ou da capacidade potencial lesiva ao meio ambiente, poderá o poder público responsável por sua aplicação, de imediato decidir pela suspensão das atividades da empresa infratora.

Art. 10 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão, 1º de junho de 2011.

Senador JAYME CAMPOS
Comissão de Assuntos Sociais
Presidente
Senador Jayme Campos, Presidente
Relator

SENADO FEDERAL
COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS

<i>Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009 (substitutivo)</i>	
ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE <i>01/06/2011</i> OS (AS) SENHORES (AS) SENADORES (AS)	
PRESIDÊNCIA: SENADOR JAYME CAMPOS	
RELATORIA: <i>SEN. ROBERTO REQUIÃO</i>	
TITULARES	SUPLENTE
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PDT, PSB, PC do B, PRB)	
PAULO PAIM (PT) <i>[assinatura]</i>	1- EDUARDO SUPLICY (PT)
ÂNGELA PORTELA (PT)	2- MARTA SUPLICY (PT)
HUMBERTO COSTA (PT)	3- JOÃO PEDRO (PT)
WELLINGTON DIAS (PT)	4- ANA RITA (PT) <i>[assinatura]</i>
VICENTINHO ALVES (PR)	5- LINDBERGH FARIAS (PT)
JOÃO DURVAL (PDT)	6- CLÉSIO ANDRADE (PR)
RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)	7- CRISTOVAM BUARQUE (PDT)
VANESSA GRAZZIOTIN (PC do B)	8- LÍDICE DA MATA (PSB)
BLOCO PARLAMENTAR (PMDB, PP, PSC, PMN, PV)	
WALDEMIR MOKA (PMDB)	1- VITAL DO RÊGO (PMDB) <i>[assinatura]</i>
PAULO DAVIM (PV) <i>[assinatura]</i>	2- PEDRO SIMON (PMDB)
ROMERO JUCÁ (PMDB)	3- LOBÃO FILHO (PMDB)
CASILDO MALDANER (PMDB) <i>[assinatura]</i>	4- EDUARDO BRAGA (PMDB)
RICARDO FERRAÇO (PMDB)	5- ROBERTO REQUIÃO (PMDB) <i>[assinatura]</i>
EDUARDO AMORIM (PSC)	6- SÉRGIO PETECÃO (PMN)
ANA AMÉLIA (PP) <i>[assinatura]</i>	7- BENEDITO DE LIRA (PP)
BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)	
CÍCERO LUCENA (PSDB) <i>[assinatura]</i>	1- AÉCIO NEVES (PSDB)
LÚCIA VÂNIA (PSDB) <i>[assinatura]</i>	2- CYRO MIRANDA (PSDB)
MARISA SERRANO (PSDB)	3- PAULO BAUER (PSDB)
JAYME CAMPOS (DEM) <i>(PRESIDENTE)</i>	4- MARIA DO CARMO ALVES (DEM)
PTB	
MOZARILDO CAVALCANTI <i>[assinatura]</i>	1- ARMANDO MONTEIRO
JOÃO VICENTE CLAUDINO <i>[assinatura]</i>	2- GIM ARGELLO

PARECER Nº 1.713, DE 2012

(Da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle)

RELATOR: Senador **ANIBAL DINIZ**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 581, de 2009, que *dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação final ambientalmente adequada, por fabricantes, reformadores e importadores.*

Consoante a proposta do Senador Pedro Simon, as empresas fabricantes, as reformadoras e as importadoras de pneus ficam obrigadas a coletar e dar destinação final ambientalmente adequada aos pneus inservíveis existentes no território nacional na proporção definida no art. 12, relativamente às quantidades fabricadas ou importadas.

Assim, nos termos do art. 12 da proposição, as quantidades para coleta e destinação final adequada dos pneus inservíveis são as seguintes: (i) para cada quatro pneus novos fabricados no país ou pneus novos importados, os fabricantes e os importadores deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis; e (ii) para cada três pneus reformados importados, de qualquer tipo, os importadores deverão dar destinação final a quatro pneus inservíveis.

Ainda de acordo com o PLS, os fabricantes, importadores e reformadores de pneus inservíveis deverão se cadastrar junto ao órgão público federal responsável pelo controle ambiental.

Na sequência, o projeto determina que os estabelecimentos de comercialização e de reforma ficam obrigados a receber e a armazenar temporariamente os pneus usados entregues pelo consumidor, em instalações adequadas às normas ambientais e sanitárias, ficando vedado o armazenamento a céu aberto.

Por sua vez, os fabricantes, reformadores e os importadores de pneus devem efetuar a destinação final de forma ambientalmente adequada dos pneus inservíveis de sua responsabilidade, em instalações próprias ou mediante contratação de serviços especializados de terceiros. As instalações para o processamento de pneus inservíveis e a destinação final devem atender ao disposto na legislação ambiental em vigor, inclusive no que se refere ao licenciamento ambiental.

A proposição veda o abandono ou lançamento de pneus inservíveis em corpos de água, terrenos baldios ou alagadiços, bem como a queima a céu aberto e a disposição em aterros sanitários. Proíbe, também, a importação de pneus usados para serem reformados, por qualquer meio.

Determina, ainda, que as regras estabelecidas na lei que se originar do projeto são aplicáveis aos pneus usados que ingressarem no País por força de decisão judicial.

As definições necessárias para a aplicação da lei estão enumeradas no projeto e consideram, entre outros conceitos: pneu novo, pneu usado, pneu reformado (os recapados, recauchutados e remoldados), pneu inservível e ponto de coleta.

Por fim, estabelece que se aplicam aos infratores da norma as sanções estabelecidas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências*.

O projeto, apresentado em dezembro de 2009, continuou a tramitar, nos termos do art. 332 do Regimento Interno do Senado Federal

(RISF). Inicialmente, foi submetido à apreciação da Comissão de Assuntos Sociais (CAS), onde foi aprovado na forma da Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo), que será comentada durante a análise do PLS.

Nesta oportunidade, cabe à CMA manifestar-se, em caráter terminativo, sobre a matéria. Não foram apresentadas emendas ao PLS.

II – ANÁLISE

De conformidade com o art. 102-A, II, *a*, do RISF, incumbe à CMA opinar sobre o mérito dos projetos de lei atinentes à defesa do meio ambiente, especialmente sobre controle da poluição, em todas as suas formas, conservação da natureza e defesa dos recursos naturais, entre outros.

O PLS nº 581, de 2009, reproduz, em grande medida, a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) nº 258, de 26 de agosto de 1999, bem como incorpora dispositivos da Resolução Conama nº 416, de 30 de setembro de 2009, que *dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação ambientalmente adequada*, e que, por sua vez, revoga a Resolução Conama nº 258, de 1999.

A propósito, o autor argumenta na justificação do projeto que o objetivo é justamente valorizar norma do Conama “com a esperança que em seu novo *status* de Lei (...) [possa haver] uma melhoria em sua aplicação”.

Ocorre que o Congresso Nacional aprovou, recentemente, a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS). Essa Lei regulamenta de forma bastante ampla e adequada o gerenciamento dos resíduos sólidos em todas as suas formas, inclusive no tocante ao descarte e à disposição final ambientalmente adequada de pneus inservíveis, mediante dois conceitos inovadores: o princípio da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida do produto – que atinge os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes, os consumidores e os titulares dos serviços públicos de manejo de resíduos

sólidos – e o sistema de logística reversa, que se caracteriza 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 próprio ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação ambientalmente adequada.

Como se vê, o PLS nº 581, apresentado pelo Senador Pedro Simon em 2009 – em data pretérita, portanto, à aprovação da Lei nº 12.305, de 2010 –, objetiva instituir para o setor empresarial do ramo dos pneus o princípio da responsabilidade pós-consumo pelos produtos descartados mediante a implantação de sistema de logística reversa, a exemplo do que já estabelece a Lei da PNRS, regulamentada pelo Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010.

A matéria objeto do PLS está disciplinada, portanto, de forma categórica, pelo **art. 33**, *caput*, inciso III e §§ 3º a 8º, e pelos **arts. 47 e 49** da Lei da PNRS, reproduzidos a seguir:

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:

.....
III – pneus;
.....

§ 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;

.....

§ 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. 47. São proibidas as seguintes formas de destinação ou disposição final de resíduos sólidos ou rejeitos:

I – lançamento em praias, no mar ou em quaisquer corpos hídricos;

II – lançamento *in natura* a céu aberto, excetuados os resíduos de mineração;

III – queima a céu aberto ou em recipientes, instalações e equipamentos não licenciados para essa finalidade;

IV – outras formas vedadas pelo poder público.

.....

Art. 49. É proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas

características causem dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reuso, reutilização ou recuperação.

Observa-se, ainda, que os sistemas de logística reversa, nos termos do § 3º do art. 33 da Lei da PNRS e dos arts. 15 e 16 do Decreto nº 7.404, de 2010, serão implementados por meio de vários instrumentos, entre os quais as normas do Conama, que é órgão integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA).

Aplica-se, portanto, para o caso de sistema de logística reversa voltada aos pneus inservíveis, a disciplina da Resolução Conama nº 416, de 2009, que fixa, entre outras exigências, os requisitos mínimos que devem constar do plano de gerenciamento de coleta, armazenamento e destinação de pneus inservíveis, de responsabilidade dos fabricantes e importadores de pneus novos.

De modo a viabilizar os sistemas de logística reversa previstos na Lei da PNRS, o decreto que a regulamentou também instituiu o Comitê Orientador da Logística Reversa, composto pelos Ministros do Meio Ambiente; da Saúde; do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; e da Fazenda. Esse Comitê, já instalado no início de 2011, é assessorado por representantes dos ministérios mencionados e poderá requerer a participação de outros órgãos públicos dos entes federados e de organismos e setores representativos e diretamente concernentes à logística reversa.

Compete ao Comitê, entre outras atribuições, avaliar a necessidade de revisão de regulamentos que já disciplinam a logística reversa no âmbito federal – inclusive, se for o caso, da Resolução Conama nº 416, de 2009.

A Lei da PNRS cuidou, corretamente, de apenas estabelecer as regras gerais sobre o tema, ficando para norma infralegal – como é o caso das resoluções do Conama – especificar os parâmetros quantitativos, temporais e outros de natureza igualmente técnica necessários à operacionalização da logística reversa para o setor de pneus.

Outro ponto que merece maior reflexão, ao analisar o PLS nº 581, de 2009, e a emenda a ele apresentada, concerne à importação de pneus usados, inclusive os reformados.

Saliente-se, por oportuno, que o Supremo Tribunal Federal (STF) já manifestou entendimento favorável no que respeita a proibir a importação de pneus usados e reformados, e o PLS sob exame colide com a decisão do Supremo, uma vez que admite a importação de pneus reformados, de qualquer tipo.

Em breve retrospectiva, convém lembrar, o País passou a proibir a importação de pneus usados e reformados – seja como bem de consumo seja como matéria-prima – com a publicação das Portarias DECEX nº 8, de 14 de maio de 1991, e SECEX nº 8, de 25 de setembro de 2000, ambas do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, e das Resoluções Conama nº 23, de 12 de dezembro de 1996, e nº 235, de 7 de janeiro de 1998.

Tais medidas foram tomadas após o Brasil aderir à Convenção de Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 34, de 16 de junho de 1992, e promulgada pelo Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993, do Presidente da República.

Pela Convenção de Basileia, adotada sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU) em 22 de março de 1989, reconheceu-se o direito de todo o Estado soberano de proibir a entrada de resíduos perigosos estrangeiros e outros resíduos no seu território.

Com a edição do Decreto nº 3.919, de 14 de setembro de 2001, que regulamentou a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente* (Lei de Crimes Ambientais), a importação de pneu usado ou reformado passou a ser apenada com multa de R\$ 400,00 por unidade.

Não obstante essas normas, as indústrias do setor continuaram a importar os pneus usados mediante liminares judiciais.

De modo a coibir essa ação, o Presidente da República ajuizou junto ao Supremo Tribunal Federal, em setembro de 2006, a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 101, com o objetivo de proibir a importação de pneus usados e declarar constitucionais as normas que assim dispõem e inconstitucionais as decisões em contrário.

Em junho de 2009, o STF julgou procedente o pedido, entendendo que a importação de pneus usados, inclusive os reformados, viola proteção constitucional ao meio ambiente e à saúde pública. Por consequência, foram invalidadas todas as interpretações judiciais divergentes.

De fato, conforme o art. 225 da Constituição Federal, *todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações*, cabendo especificamente ao poder público, a teor do disposto no seu § 1º, V, *controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que compõem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente*.

A vedação de importação de pneus usados também teve por alvo a proteção à saúde, pois é direito de todos e dever do Estado adotar políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença, nos termos do art. 196 da Carta Magna.

Como se sabe, o voto do STF, favorável à ADPF 101, foi decisivo no contencioso iniciado em 2004, no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), em que a União Europeia questionou as restrições brasileiras à importação de pneus reformados. A decisão da Corte assegurou definitivamente para o Brasil o entendimento do Painel da OMC, que reconheceu ser a proibição de importação de pneus reformados adotada pelo País medida necessária à proteção da saúde humana e do meio ambiente.

Invocando uma vez mais a Lei da PNRS, o art. 49 determina explicitamente que *é proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas características causem dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reuso, reutilização ou recuperação*.

Por sua vez, à luz da Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos a Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo) também estaria prejudicada.

Por fim, não é demais reafirmar que a Lei da PNRS resultou de longo e exaustivo debate, tanto na Câmara dos Deputados quanto no Senado Federal, esforço do qual participaram representantes de órgãos das três esferas governamentais, de entidades ambientalistas e de defesa dos consumidores, de cooperativas de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis, de especialistas na gestão de resíduos sólidos, do comércio varejista e de setores empresariais os mais diversos, inclusive da indústria pneumática.

Assim, com fundamento nos arts. 225 e 196 da Constituição Federal, no disposto na Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos e seus regulamentos, na Convenção de Basileia e na decisão do STF exarada no âmbito da ADPF 101, entendemos que tanto o PLS nº 581, de 2009, nos termos do texto original, quanto a Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo) devem ser rejeitados por esta Casa.

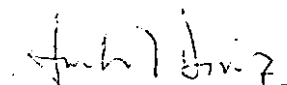
III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009, e da Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo).

Sala da Comissão, 27 de novembro de 2012.

SENADOR RODRIGO ROQUEMBERG, Presidente

, Relator




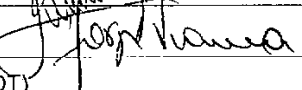
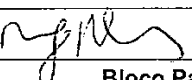
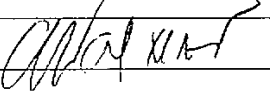
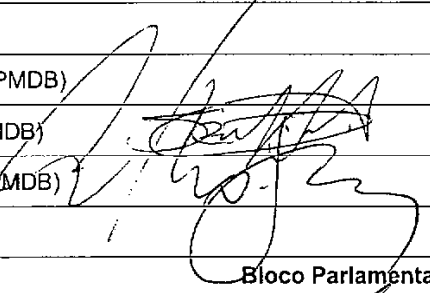
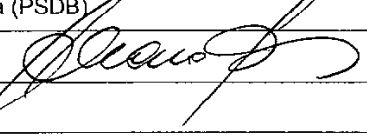
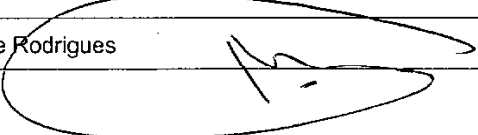
SENADO FEDERAL
Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 581, de 2009

TERMINATIVO

ASSINAM O PARECER, NA 49ª REUNIÃO, DE 27/11/2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE:  (SENADOR RODRIGO ROLLEMBERG)

RELATOR:  (SENADOR ANIBAL DINIZ)

Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Anibal Diniz (PT)	1. Ana Rita (PT) 
Acir Gurgacz (PDT)	2. Delcídio do Amaral (PT)
Jorge Viana (PT) 	3. Vanessa Grazziotin (PC DO B)
Pedro Taques (PDT)	4. Cristovam Buarque (PDT)
Rodrigo Rollemberg (PSB) 	5. Antonio Carlos Valadares (PSB) 
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)	
Luiz Henrique (PMDB)	1. Valdir Raupp (PMDB)
VAGO	2. Lobão Filho (PMDB)
Eunício Oliveira (PMDB)	3. Romero Jucá (PMDB)
Sérgio Souza (PMDB) 	4. João Alberto Souza (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	5. VAGO
Ivo Cassol (PP)	6. VAGO
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Cícero Lucena (PSDB)
Alvaro Dias (PSDB) 	2. Flexa Ribeiro (PSDB)
José Agripino (DEM)	3. VAGO
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Gim (PTB)	1. João Vicente Claudino (PTB)
João Costa (PPL)	2. Blairo Maggi (PR)
PSD PSOL	
Randolfe Rodrigues 	1. Marco Antônio Costa

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 581, DE 2009

LISTA DE VOTAÇÃO

TITULARES - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ANIBAL DINIZ-PT		X			ANA RITA-PT		X		
ACIR GURCACZ - PDT		X			DELÍCIO DO AMARAL-PT				
JORGE VIANA-PT		X			VANESSA GRAZZIOTTIN-PCdoB				
PEDRO TAQUES-PDT					CRISTOVAM BUARQUE-PDT				
RODRIGO ROLLEMBERG-PSB					ANTONIO CARLOS VALADARES-PSB		X		
TITULARES - BLOCO PARLAMENTAR DA MAIORIA (PV, PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO PARLAMENTAR DA MAIORIA (PV, PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
LUÍZ HENRIQUE-PMDB					VALDIR RAUPP-PMDB				
VAGO					LOBÃO FILHO-PMDB				
EUNÍCIO OLIVEIRA-PMDB					ROMERO JUCÁ-PMDB				
SÉRGIO SOUZA - PMDB		X			JOÃO ALBERTO SOUZA-PMDB				
EDUARDO BRAGA-PMDB		X			VAGO				
IVO CASSOL - PP					VAGO				
TITULARES - BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ALOYSIO NUNES FERREIRA-PSDB					CÍCERO LUCENA-PSDB				
ALVARO DIAS-PSDB		X			FLEXA RIBEIRO-PSDB				
JOSÉ AGRIPINO -DEM					VAGO				
TITULARES - BLOCO PARLAMENTAR UNIÃO E FORÇA (PTB, PSC, PR)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO PARLAMENTAR UNIÃO E FORÇA (PTB, PSC, PR)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
GIM ARGELLO - PTB					JOÃO VICENTE CLAUDINO - PTB				
JOÃO COSTA - PPL					BLAIRO MAGGI - PR				
TITULAR - PSD, PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSD, PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
RANDOLFE RODRIGUES - PSOL		X			MARCO ANTÔNIO COSTA - PSD				

TOTAL: 10 SIM: 0 NÃO: 9 ABSTENÇÃO: 0 AUTOR: 0 PRESIDENTE: 1

ny

SALA DAS REUNIÕES, EM 27 / 11 / 2012

Senador **RODRIGO ROLLEMBERG**
Presidente

Obs.: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (ART. 132, § 8º, RISF)

Of. nº 340/2012/CMA

Brasília, 28 de novembro de 2012.


A Sua Excelência o Senhor
SENADOR JOSÉ SARNEY
Presidente do Senado Federal

Assunto: Decisão terminativa – PLS 581, de 2009

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que esta Comissão rejeitou em decisão terminativa, na 49ª Reunião Ordinária de 27/11/2012, o Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009, de autoria do Senador Pedro Simon, que “Dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação final ambientalmente adequada, por fabricantes, reformadores e importadores”.

Respeitosamente,


Senador Rodrigo Rollemberg
Presidente da Comissão de Meio Ambiente,
Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

.....

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

.....

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.

.....

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:

.....

III - pneus;

.....

§ 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. 47. São proibidas as seguintes formas de destinação ou disposição final de resíduos sólidos ou rejeitos:

- I - lançamento em praias, no mar ou em quaisquer corpos hídricos;
- II - lançamento in natura a céu aberto, excetuados os resíduos de mineração;
- III - queima a céu aberto ou em recipientes, instalações e equipamentos não licenciados para essa finalidade;
- IV - outras formas vedadas pelo poder público.

.....
Art. 49. É proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas características causem dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reúso, reutilização ou recuperação.
.....

DECRETO Nº 875, DE 19 DE JULHO DE 1993

Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito.

.....

DECRETO Nº 3.919, DE 14 DE SETEMBRO DE 2001.

Revogado pelo Decreto nº 6.514, de 2008

Texto para impressão

~~Acrescenta artigo ao Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999, que dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.~~

.....

DECRETO Nº 6.514, DE 22 DE JULHO DE 2008.

Vigência

Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências.

.....

DECRETO Nº 7.404, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2010.

Regulamenta a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, cria o Comitê Interministerial da Política Nacional de Resíduos Sólidos e o Comitê Orientador para a Implantação dos Sistemas de Logística Reversa, e dá outras providências.

.....

Seção II

Dos Instrumentos e da Forma de Implantação da Logística Reversa

Art. 15. Os sistemas de logística reversa serão implementados e operacionalizados por meio dos seguintes instrumentos:

I - acordos setoriais;

II - regulamentos expedidos pelo Poder Público; ou

III - termos de compromisso.

§ 1º Os acordos setoriais firmados com menor abrangência geográfica podem ampliar, mas não abrandar, as medidas de proteção ambiental constantes dos acordos setoriais e termos de compromisso firmados com maior abrangência geográfica.

§ 2º Com o objetivo de verificar a necessidade de sua revisão, os acordos setoriais, os regulamentos e os termos de compromisso que disciplinam a logística reversa no âmbito federal deverão ser avaliados pelo Comitê Orientador referido na Seção III em até cinco anos contados da sua entrada em vigor.

Art. 16. Os sistemas de logística reversa dos produtos e embalagens previstos no art. 33, incisos I a IV, da Lei nº 12.305, de 2010, cujas medidas de proteção ambiental podem ser ampliadas mas não abrandadas, deverão observar as exigências específicas previstas em:

I - lei ou regulamento;

II - normas estabelecidas pelos órgãos do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária - SNVS, do Sistema Único de Atenção à Sanidade Agropecuária - SUASA e em outras normas aplicáveis; ou

III - acordos setoriais e termos de compromisso.

.....

DOCUMENTOS ANEXADOS PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS
TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO

RELATÓRIO

RELATOR: Senador **MÃO SANTA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 581, de 2009, de autoria do Senador Pedro Simon, *dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação final ambientalmente adequada, por fabricantes, reformadores e importadores.*

Para tanto, utiliza como texto-base a Resolução nº 258, de 26 de agosto de 1999, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), que dispõe sobre a coleta e a destinação adequadas dos pneus inservíveis.

De acordo com o projeto, as empresas fabricantes, as reformadoras e as importadoras de pneus ficam obrigadas a coletar e a dar destinação final, ambientalmente adequada, aos pneus inservíveis existentes no território nacional, na proporção definida no art. 12 da norma, relativamente às quantidades fabricadas ou importadas (art. 1º).

As quantidades para coleta e destinação final dos pneumáticos são as seguintes: a) para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus novos importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis; b) para cada três pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a quatro pneus inservíveis (art. 12).

Os fabricantes, reformadores e os importadores de pneus devem efetuar a destinação final de forma ambientalmente adequada dos pneus inservíveis de sua responsabilidade, em instalações próprias ou mediante contratação de serviços especializados de terceiros. As instalações para o processamento de pneus inservíveis e a destinação final devem atender ao disposto na legislação ambiental em vigor, inclusive no que se refere ao licenciamento ambiental (art. 6º).

Resta proibida a destinação final inadequada de pneumáticos inservíveis, tais como a disposição em aterros sanitários, a queima a céu aberto e o abandono ou lançamento em corpos de água, terrenos baldios ou alagadiços (art. 9º).

Os fabricantes, os reformadores e os importadores devem criar pontos de coleta (art. 3º). Os estabelecimentos de comercialização e reforma são obrigados a receber e a armazenar temporariamente os pneus usados entregues pelo consumidor, em instalações adequadas às normas ambientais e sanitárias (art. 4º).

Fica vedada a importação de pneus usados para serem reformados, por qualquer meio (art. 14), assim como ficam incluídos nas disposições da norma os pneus usados, de qualquer natureza, que ingressarem em território nacional mediante decisão judicial (art. 15).

Por fim, aplicam-se aos infratores da norma as sanções cominadas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (art. 18), que *dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências*.

A cláusula de vigência estabelece que a lei em que o projeto eventualmente se transformar entra em vigor um ano após a data da sua publicação.

O PLS nº 581, de 2009, foi distribuído às Comissões de Assuntos Sociais (CAS) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), cabendo a esta última decisão terminativa acerca da matéria.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 100 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CAS opinar sobre proposições que digam respeito à proteção e defesa da saúde.

Nesse sentido, a matéria de que trata o presente projeto de lei é afeita ao temário desta Comissão, vez que disciplina a destinação final de pneus inservíveis.

Os pneus inservíveis abandonados ou dispostos inadequadamente são um problema de saúde pública. Os pneus abandonados em terrenos baldios ou armazenados à espera de destinação final, sem nenhuma proteção para evitar o acúmulo de água da chuva em seu interior, tendem a transformar-se em verdadeiros criadouros do mosquito *Aedes aegypti*, vetor da dengue, cujas larvas proliferam na água limpa parada.

Nesse sentido, inúmeros estudos têm destacado a importância desses pneus na cadeia de transmissão da dengue: a) estão entre os principais recipientes infectados pelos mosquitos nos domicílios, juntamente com os vasos de plantas; b) pneus e recipientes não removíveis são os mais eficientes criadouros do vetor; c) pneus descartados parecem representar importantes focos de manutenção de ambos os *Aedes* (*aegypti* e *albopictus*) durante todo o ano; d) maiores percentuais de criadouros positivos foram observados em pneus do que em outros recipientes artificiais; e) mosquitos adultos originados de larvas crescidas em pneus apresentam tamanho maior do que os adultos crescidos em outros criadouros.

No Brasil, desde 1986, vêm ocorrendo epidemias de dengue nos principais centros urbanos do país, com mais de três milhões de casos já computados. Ademais, tem-se observado um aumento na severidade da doença.

A melhor maneira de prevenir a dengue, contudo, é, até certo ponto, simples: impedir a reprodução do mosquito, que procura água acumulada para colocar seus ovos, notadamente em recipientes como pneus.

Assim, entre 1999 e 2007 foram coletadas aproximadamente 650 mil toneladas de pneus inservíveis, o que equivale a 129 milhões de pneus de passeio. Porém, ainda existe um passivo ambiental estimado em mais de uma centena de milhões de pneus inservíveis inadequadamente dispostos no território nacional. A proposição sob análise, ao determinar não só o recolhimento de todos os pneus fabricados, reformados ou importados, mas também de um percentual adicional, tem o objetivo de, gradativamente, acabar com o passivo ambiental existente.

É fato que esse problema não atinge apenas o campo da saúde pública, mas representa também um sério risco ao meio ambiente. Entretanto, a análise desse aspecto da proposição cabe à CMA, motivo pelo qual deixamos de tecer considerações mais detalhadas sobre os danos ambientais decorrentes da destinação inadequada dos pneus inservíveis. Os riscos à saúde pública, contudo, objeto do presente parecer, justificam, por si só, a aprovação da meritória iniciativa do projeto.

No tocante à técnica legislativa, a proposição necessita de ajustes redacionais que poderão ser efetuados na redação final, exceto um que desde já deve ser providenciado. Trata-se do desdobramento do *caput* do art. 12 em alíneas, quando o correto é desdobrar-se em incisos, conforme determina o inciso II do art. 10 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. A correção pode ser efetuada mediante a emenda de redação que submetemos à apreciação desta Comissão.

III – VOTO

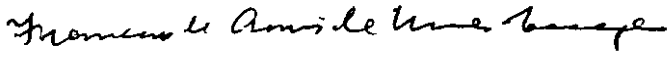
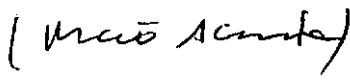
Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009, com a seguinte emenda de redação:

EMENDA Nº – CAS (DE REDAÇÃO)
(ao Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009)

Transformem-se em incisos as alíneas do *caput* do art. 12 do Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009.

Sala da Comissão,

, Presidente

 , Relator
()

RELATÓRIO

RELATOR: Senador ANIBAL DINIZ

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 581, de 2009, que *dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação final ambientalmente adequada, por fabricantes, reformadores e importadores.*

Consoante a proposta do Senador Pedro Simon, as empresas fabricantes, as reformadoras e as importadoras de pneus ficam obrigadas a coletar e dar destinação final ambientalmente adequada aos pneus inservíveis existentes no território nacional na proporção definida no art. 12, relativamente às quantidades fabricadas ou importadas.

Assim, nos termos do art. 12 da proposição, as quantidades para coleta e destinação final adequada dos pneus inservíveis são as seguintes: (i) para cada quatro pneus novos fabricados no país ou pneus novos importados, os fabricantes e os importadores deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis; e (ii) para cada três pneus reformados importados, de qualquer tipo, os importadores deverão ~~dar~~ destinação final a quatro pneus inservíveis.

Ainda de acordo com o PLS, os fabricantes, importadores e reformadores de pneus inservíveis deverão se cadastrar junto ao órgão público federal responsável pelo controle ambiental.

Na sequência, o projeto determina que os estabelecimentos de comercialização e de reforma ficam obrigados a receber e a armazenar temporariamente os pneus usados entregues pelo consumidor, em instalações adequadas às normas ambientais e sanitárias, ficando vedado o armazenamento a céu aberto.

Por sua vez, os fabricantes, reformadores e os importadores de pneus devem efetuar a destinação final de forma ambientalmente adequada dos pneus inservíveis de sua responsabilidade, em instalações próprias ou mediante contratação de serviços especializados de terceiros. As instalações para o processamento de pneus inservíveis e a destinação final devem atender ao disposto na legislação ambiental em vigor, inclusive no que se refere ao licenciamento ambiental.

A proposição veda o abandono ou lançamento de pneus inservíveis em corpos de água, terrenos baldios ou alagadiços, bem como a queima a céu aberto e a disposição em aterros sanitários. Proíbe, também, a importação de pneus usados para serem reformados, por qualquer meio.

Determina, ainda, que as regras estabelecidas na lei que se originar do projeto são aplicáveis aos pneus usados que ingressarem no País por força de decisão judicial.

As definições necessárias para a aplicação da lei estão enumeradas no projeto e consideram, entre outros conceitos: pneu novo, pneu usado, pneu reformado (os recapados, recauchutados e remoldados), pneu inservível e ponto de coleta.

Por fim, estabelece que se aplicam aos infratores da norma as sanções estabelecidas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências*.

O projeto, apresentado em dezembro de 2009, ~~foi~~ continuou a tramitar, nos termos do art. 332 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF). Inicialmente, foi submetido à apreciação da Comissão de Assuntos

Sociais (CAS), onde foi aprovado na forma da Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo), que será comentada durante a análise do PLS.

Nesta oportunidade, cabe à CMA manifestar-se, em caráter terminativo, sobre a matéria. Não foram apresentadas emendas ao PLS.

II – ANÁLISE

De conformidade com o art. 102-A, II, *a*, do RISF, incumbe à CMA opinar sobre o mérito dos projetos de lei atinentes à defesa do meio ambiente, especialmente sobre controle da poluição, em todas as suas formas, conservação da natureza e defesa dos recursos naturais, entre outros.

O PLS nº 581, de 2009, reproduz, em grande medida, a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) nº 258, de 26 de agosto de 1999, bem como incorpora dispositivos da Resolução Conama nº 416, de 30 de setembro de 2009, que *dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação ambientalmente adequada*, e que, por sua vez, revoga a Resolução Conama nº 258, de 1999.

A propósito, o autor argumenta na justificção do projeto que o objetivo é justamente valorizar norma do Conama “com a esperança que em seu novo *status* de Lei (...) [possa haver] uma melhoria em sua aplicação”.

Ocorre que o Congresso Nacional aprovou, recentemente, a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS). Essa Lei regulamenta de forma bastante ampla e adequada o gerenciamento dos resíduos sólidos em todas as suas formas, inclusive no tocante ao descarte e à disposição final ambientalmente adequada de pneus inservíveis, mediante dois conceitos inovadores: o princípio da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida do produto – que atinge os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes, os consumidores e os titulares dos serviços públicos de manejo de resíduos sólidos – e o sistema de logística reversa, que se caracteriza 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 próprio ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação ambientalmente adequada.

Como se vê, o PLS nº 581, apresentado pelo Senador Pedro Simon em 2009 – em data pretérita, portanto, à aprovação da Lei nº 12.305, de 2010 –, objetiva instituir para o setor empresarial do ramo dos pneus o princípio da responsabilidade pós-consumo pelos produtos descartados mediante a implantação de sistema de logística reversa, a exemplo do que já estabelece a Lei da PNRS, regulamentada pelo Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010.

A matéria objeto do PLS está disciplinada, portanto, de forma categórica, pelo **art. 33**, *caput*, inciso III e §§ 3º a 8º, e pelos **arts. 47 e 49** da Lei da PNRS, reproduzidos a seguir:

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:

.....
III – pneus;
.....

§ 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;

.....

§ 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. 47. São proibidas as seguintes formas de destinação ou disposição final de resíduos sólidos ou rejeitos:

I – lançamento em praias, no mar ou em quaisquer corpos hídricos;

II – lançamento *in natura* a céu aberto, excetuados os resíduos de mineração;

III – queima a céu aberto ou em recipientes, instalações e equipamentos não licenciados para essa finalidade;

IV – outras formas vedadas pelo poder público.

.....

Art. 49. É proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas características causem dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reúso, reutilização ou recuperação.

Observa-se, ainda, que os sistemas de logística reversa, nos termos do § 3º do art. 33 da Lei da PNRS e dos arts. 15 e 16 do Decreto nº 7.404, de 2010, serão implementados por meio de vários instrumentos, entre os quais as normas do Conama, que é órgão integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA).

Aplica-se, portanto, para o caso de sistema de logística reversa voltada aos pneus inservíveis, a disciplina da Resolução Conama nº 416, de 2009, que fixa, entre outras exigências, os requisitos mínimos que devem constar do plano de gerenciamento de coleta, armazenamento e destinação de pneus inservíveis, de responsabilidade dos fabricantes e importadores de pneus novos.

De modo a viabilizar os sistemas de logística reversa previstos na Lei da PNRS, o decreto que a regulamentou também instituiu o Comitê Orientador da Logística Reversa, composto pelos Ministros do Meio Ambiente; da Saúde; do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; e da Fazenda. Esse Comitê, já instalado no início de 2011, é assessorado por representantes dos ministérios mencionados e poderá requerer a participação de outros órgãos públicos dos entes federados e de organismos e setores representativos e diretamente concernentes à logística reversa.

Compete ao Comitê, entre outras atribuições, avaliar a necessidade de revisão de regulamentos que já disciplinam a logística reversa no âmbito federal – inclusive, se for o caso, da Resolução Conama nº 416, de 2009.

A Lei da PNRS cuidou, corretamente, de apenas estabelecer as regras gerais sobre o tema, ficando para norma infralegal – como é o caso das resoluções do Conama – especificar os parâmetros quantitativos, temporais e outros de natureza igualmente técnica necessários à operacionalização da logística reversa para o setor de pneus.

A Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo), por sua vez, apresenta problemas conceituais e técnicos em relação ao gerenciamento de pneus usados e inservíveis, indo na contramão da Lei da PNRS, ao não considerar princípios fundamentais, adotados inclusive no âmbito internacional, como a responsabilidade compartilhada e a logística reversa que, como já mencionado, inovam no trato dos resíduos sólidos.

Causam também estranheza dispositivos que propõem o cancelamento das multas lavradas pelo órgão ambiental federal contra as empresas que importaram pneus usados à revelia das normas vigentes, e que admitem como destinação adequada a exportação de pneus usados para outros países – o que seria no mínimo antiético, em face da legislação brasileira que veda a importação de pneus usados e reformados.

A par desses conflitos, a ambiguidade e a falta de rigor técnico da Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo) poderão reabrir uma discussão extemporânea quanto à importação de pneus usados e reformados, em confronto com a Lei da PNRS e o entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre o tema, manifestado no âmbito da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 101.

Em breve retrospectiva, convém lembrar, o País passou a proibir a importação de pneus usados e reformados – seja como bem de consumo seja como matéria-prima – com a publicação das Portarias DECEX nº 8, de 14 de maio de 1991, e SECEX nº 8, de 25 de setembro de 2000, ambas do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, e das Resoluções Conama nº 23, de 12 de dezembro de 1996, e nº 235, de 7 de janeiro de 1998.

Tais medidas foram tomadas após o Brasil aderir à Convenção de Basiléia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 34, de 16 de junho de 1992, e promulgada pelo Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993, do Presidente da República.

Pela Convenção de Basiléia, adotada sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU) em 22 de março de 1989, reconheceu-se o direito de todo o Estado soberano de proibir a entrada de resíduos perigosos estrangeiros e outros resíduos no seu território.

Com a edição do Decreto nº 3.919, de 14 de setembro de 2001, que regulamentou a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente* (Lei de Crimes Ambientais), a importação de pneu usado ou reformado passou a ser apenada com multa de R\$ 400,00 por unidade.

Não obstante essas normas, as indústrias do setor continuaram a importar os pneus usados mediante liminares judiciais.

De modo a coibir essa ação, o Presidente da República ajuizou junto ao Supremo Tribunal Federal, em setembro de 2006, a mencionada ADPF 101, com o objetivo de proibir a importação de pneus usados e declarar constitucionais as normas que assim dispõem e inconstitucionais as decisões em contrário. Em junho de 2009, o STF julgou procedente o pedido, entendendo que a importação de pneus usados, inclusive os reformados, viola proteção constitucional ao meio ambiente e à saúde pública. Por consequência, foram invalidadas todas as interpretações judiciais divergentes.

De fato, conforme o art. 225 da Constituição Federal, *todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações*, cabendo especificamente ao poder público, a teor do disposto no seu § 1º, V, *controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que compõem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente*.

A vedação de importação de pneus usados também teve por alvo a proteção à saúde, pois é direito de todos e dever do Estado adotar políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença, nos termos do art. 196 da Carta Magna.

Saliente-se, por oportuno, que o PLS nº 581, de 2009, também colide com a decisão do Supremo, uma vez que admite a importação de pneus reformados, de qualquer tipo.

Como se sabe, o voto do STF, favorável à ADPF 101, foi decisivo no contencioso iniciado em 2004, no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), em que a União Europeia questionou as restrições brasileiras à importação de pneus reformados. A decisão da Corte assegurou definitivamente para o Brasil o entendimento do Painel da OMC, que reconheceu ser a proibição de importação de pneus reformados adotada pelo País medida necessária à proteção da saúde humana e do meio ambiente.

Invocando uma vez mais a Lei da PNRS, o art. 49 determina explicitamente que *é proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas características causem dano*

ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reúso, reutilização ou recuperação.

Por fim, não é demais reafirmar que a Lei da PNRS resultou de longo e exaustivo debate, tanto na Câmara dos Deputados quanto no Senado Federal, esforço do qual participaram representantes de órgãos das três esferas governamentais, de entidades ambientalistas e de defesa dos consumidores, de cooperativas de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis, de especialistas na gestão de resíduos sólidos, do comércio varejista e de setores empresariais os mais diversos, inclusive da indústria pneumática.

Assim, com fundamento nos arts. 225 e 196 da Constituição Federal, no disposto na Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos e seus regulamentos, na Convenção de Basiléia e na decisão do STF exarada no âmbito da ADPF 101, entendemos que tanto o PLS nº 581, de 2009, nos termos do texto original, quanto a Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo) devem ser rejeitados por esta Casa.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 581, de 2009, e da Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo).

Sala da Comissão,

, Presidente


, Relator

Publicado no DSF, em 19/12/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 16555/2012