



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.745, DE 2005

(Do Sr. Leodegar Tiscoski)

Torna obrigatória a utilização de borracha reciclada de pneus inservíveis na produção de misturas e concretos asfálticos para pavimentação.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-203/1991.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a utilização de borracha reciclada originária de pneus inservíveis na produção de misturas asfálticas e concretos asfálticos destinados a:

I – construção ou restauração de pavimentos em rodovias federais, estaduais ou municipais;

II – construção ou restauração de pavimentos de vias urbanas municipais e do Distrito Federal.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto nesta Lei tanto às vias administradas diretamente pelo Poder Público como às exploradas sob regime de concessão ou permissão.

Art. 2º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I – restauração de pavimento: qualquer atividade de recuperação, reabilitação ou recapagem que não possa ser considerada manutenção localizada de rotina e de pequenas proporções;

II – obra: via ou conjunto de vias que atenda a pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) componha um mesmo projeto de engenharia;

b) tenha a mesma Anotação de Responsabilidade Técnica – ART – do projeto ou da execução, em Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia;

c) esteja compreendido em um mesmo lote de licitação, ou que componha o mesmo edital de licitação, em caso de lote único;

III – pneu inservível: aquele cujas características de conservação e do material de que é constituído não permitem a utilização em veículos nem a reutilização da carcaça para recondicionamento ou recapagem.

Art. 3º Ficam estabelecidas as seguintes proporções mínimas de utilização de concreto asfáltico ou de mistura asfáltica que contenham borracha

reciclada, nos termos do art. 1º, em relação à massa total de concreto asfáltico ou de mistura asfáltica de cada obra:

I – dez por cento a partir de um ano, contado da data da publicação oficial desta lei;

II – vinte por cento a partir de dois anos, contados da data da publicação oficial desta lei;

III – trinta por cento a partir de três anos, contados da data da publicação oficial desta lei.

Art. 4º Consideram-se como contendo borracha reciclada, nos termos do art. 3º, as massas asfálticas e os concretos asfálticos que tenham, em suas composições, as seguintes proporções mínimas de borracha originária de pneus inservíveis:

I – treze por cento da massa total do ligante asfáltico;

II – sete décimos por cento da massa total da mistura asfáltica ou do concreto asfáltico.

Art. 5º Não se aplica o disposto nesta Lei às misturas asfálticas e concretos asfálticos que:

I – sejam aplicados a frio;

II – utilizem ligantes asfálticos modificados por processos ou produtos que permitam ganhos significativos de durabilidade do pavimento, comprovados por estudos técnicos e econômicos emitidos por entidades ou técnicos de reconhecida capacidade e idoneidade;

III – utilizem outros materiais reciclados, atendendo às proporções estabelecidas no art. 3º;

IV – utilizem outros materiais reciclados especificados em lei ou norma técnica específica.

Art. 6º As indústrias produtoras de ligantes asfálticos que contenham borracha reciclada de pneus inservíveis e as usinas produtoras de

misturas e concretos asfálticos são obrigadas a expedir, sempre que solicitado, sem a cobrança de quaisquer taxas ou emolumentos, no prazo de setenta e duas horas, certidões que atestem a composição final de seus produtos.

Art. 7º Para fins de comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação de obras, conforme previsto no artigo 30 da Lei 8.666/93, considera-se a execução de pavimento, com a utilização de borracha reciclada originária de pneus inservíveis na produção de misturas asfálticas e concretos asfálticos, equivalente e equiparado à execução de pavimentos com misturas asfálticas e concretos asfálticos convencionais.

Parágrafo Único - Não se aplica o disposto nesta Lei às obras em andamento ou cujos processos de licitação e contratação tenham sido iniciados até a data de início de sua vigência.

Art. 8º O não atendimento ao disposto nesta Lei constitui infração administrativa, sujeitando-se os infratores ao disposto nos artigos 70, 71 e 72 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Art. 9º Compete aos órgãos ambientais federal, estaduais e do Distrito Federal, em suas respectivas jurisdições, fiscalizar o cumprimento do disposto nesta Lei.

Art. 10. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

São três os objetivos principais do projeto de lei que ora apresentamos:

- proporcionar destinação final adequada e economicamente sustentável, via utilização de matéria-prima reciclada, a uma parte considerável dos pneus inservíveis que são descartados no Brasil;

- contribuir para a recuperação e manutenção da qualidade ambiental, ao dar destinação não poluente à matéria-prima utilizada na confecção dos pneus descartados;

- contribuir para o desenvolvimento tecnológico do setor rodoviário, compatibilizando os interesses econômicos, relacionados com a maior resistência e durabilidade dos pavimentos, com a proteção do meio ambiente.

No Brasil, a reciclagem de pneus é atividade relativamente nova. Só a partir de 1999, com a Resolução nº 258, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA –, foi regulamentada a coleta e a destinação final adequadas, sob o ponto de vista ambiental, de pneus inservíveis.

De acordo com a Resolução do CONAMA, as empresas fabricantes e os importadores de pneumáticos são responsáveis pela coleta e destinação final, “ambientalmente adequada aos pneus inservíveis existentes no território nacional”. Nela foi estabelecido um cronograma para o cumprimento da obrigação, que define as quantidades que devem ser recolhidas ano a ano, em função das respectivas produções ou importações.

Assim, a partir de 2005, para cada quatro novos pneus fabricados ou importados, incluindo aqueles que acompanham os veículos importados, os fabricantes e importadores terão de dar destinação final a cinco pneus inservíveis. No mesmo ano, para cada três pneus reformados, deverá ser dada destinação final a quatro pneus inservíveis.

Estimam-se que, no Brasil, a cada ano sejam descartados em torno de 175 mil toneladas de pneus inservíveis, dos quais cerca da metade é queimada nos fornos das fábricas de cimento, de longe a atividade econômica que mais consome – ou destrói – borracha reciclada. Outro grande consumidor de pneus inservíveis é a Petrobras, cuja unidade de extração de óleo de xisto betuminoso, a PETROSIX, consome anualmente em torno de 25 mil toneladas de pneus inservíveis.

Há, pois, fortes indícios de que o Brasil já dispõe de um mercado de porte considerável para a borracha reciclada. No entanto, os números mostram que ele é insuficiente para dar destinação adequada, nos termos exigidos pelas normas ambientais, à enorme e crescente quantidade de pneus descartados.

O uso de borracha reciclada na fabricação de “asfalto-borracha” é atividade ainda incipiente em nosso País. As iniciativas já

implementadas demonstram, no entanto, que a sua tecnologia está totalmente dominada e que os resultados, em termos de durabilidade e resistência do asfalto, são bastante animadores.

Em outros países, em especial em países da Europa e nos Estados Unidos da América, a utilização de borracha reciclada na fabricação de materiais para pavimentos asfálticos já é fato consolidado. Quase todos os estados norte-americanos já dispõem de legislações específicas sobre a matéria. Uma lei federal determina que os recursos do fundo rodoviário federal, que reúne e distribui os recursos destinados à construção e manutenção rodoviária naquele país, só são alocáveis a financiamentos de obras em cujos pavimentos for utilizada a borracha reciclada. No estado da Califórnia, o “asfalto-borracha” é utilizado há mais de quarenta anos e, em razão da elevada qualidade do concreto asfáltico obtido a partir dele, são alcançadas reduções de até 70% na espessura dos pavimentos, com significativas diminuições dos custos finais das obras.

Estudos técnicos já desenvolvidos no Brasil demonstram que a utilização de 12% a 15% de borracha reciclada na produção de ligante asfáltico, ou de pelo menos 0,7% na mistura asfáltica a ser utilizada no pavimento, são adequadas para as nossas condições naturais e de tráfego. Essas composições podem elevar os custos finais das obras em até 2%, se mantidas as espessuras dos pavimentos feitos com asfalto convencional. Mas, considerando que o produto final, a mistura asfáltica com borracha reciclada, apresenta maior resistência e durabilidade, é possível a redução da espessura da camada asfáltica, o que poderia anular, ou até reverter, o aumento de custo, resultando em obras mais baratas.

Em síntese, a pavimentação com “asfalto-borracha” poderá reduzir os custos finais das obras rodoviárias e, certamente, reduzirá os seus custos de manutenção, além de proporcionar pavimentos mais seguros e confortáveis para os usuários, ao reduzir os níveis de trepidação e ruído dos veículos e aumentar o atrito com os pneus, reduzindo as distâncias de frenagem.

Além das óbvias vantagens técnicas e econômicas que assinalamos, há o inquestionável ganho ambiental, por serem reconhecidas as dificuldades para se dispor os pneus inservíveis sem causar danos ao meio ambiente e riscos à saúde pública. Pneus ocupam grandes espaços nos aterros sanitários, por serem incompressíveis, e servem, ao acumular água de chuva, de

criadouros para insetos transmissores de doenças como a dengue e a febre amarela. Quando queimados ao ar livre, como acontece com frequência em lixões e terrenos baldios, liberam gases causadores de chuva ácida e substâncias altamente prejudiciais à saúde, algumas carcinogênicas.

Por estas razões, em conclusão, contamos com o apoio dos nobres colegas parlamentares para o aperfeiçoamento e aprovação desta nossa iniciativa, a qual, estamos certos, é do mais alto interesse da sociedade brasileira.

Sala das Sessões, em 12 de agosto de 2005.

Deputado **Leodegar Tiscoski**

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

LEI N.º 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

O P R E S I D E N T E D A R E P Ú B L I C A

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DA LICITAÇÃO

.....

**Seção II
Da Habilitação**

.....

Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a:

I - registro ou inscrição na entidade profissional competente;

II - comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos;

III - comprovação, fornecida pelo órgão licitante, de que recebeu os documentos, e, quando exigido, de que tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação;

IV - prova de atendimento de requisitos previstos em lei especial, quando for o caso.

§ 1º A comprovação de aptidão referida no inciso II do caput deste artigo, no caso das licitações pertinentes a obras e serviços, será feita por atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, limitadas as exigências a:

** § 1º com redação dada pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

I - capacitação técnico-profissional: comprovação do licitante de possuir em seu quadro permanente, na data prevista para entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de obra ou serviço de características semelhantes, limitadas estas exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação, vedadas as exigências de quantidades mínimas ou prazos máximos;

** Inciso I com redação dada pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

II - (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

§ 2º As parcelas de maior relevância técnica ou de valor significativo, mencionadas no parágrafo anterior serão definidas no instrumento convocatório.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

§ 3º Será sempre admitida a comprovação de aptidão através de certidões ou atestados de obras ou serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior.

§ 4º Nas licitações para fornecimento de bens, a comprovação de aptidão, quando for o caso, será feita através de atestados fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado.

§ 5º É vedada a exigência de comprovação de atividade ou de aptidão com limitações de tempo ou de época ou ainda em locais específicos, ou quaisquer outras não previstas nesta Lei, que inibam a participação na licitação.

§ 6º As exigências mínimas relativas a instalações de canteiros, máquinas, equipamentos e pessoal técnico especializado, considerados essenciais para o cumprimento do objeto da licitação, serão atendidas mediante a apresentação de relação explícita e da declaração formal da sua disponibilidade, sob as penas cabíveis, vedadas as exigências de propriedade e de localização prévia.

§ 7º (VETADO)

I - (VETADO)

** Inciso I acrescido pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

II - (VETADO)

** Inciso II acrescido pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

§ 8º No caso de obras, serviços e compras de grande vulto, de alta complexidade técnica, poderá a Administração exigir dos licitantes a metodologia de execução, cuja avaliação, para efeito de sua aceitação ou não, antecederá sempre à análise dos preços e será efetuada exclusivamente por critérios objetivos.

§ 9º Entende-se por licitação de alta complexidade técnica aquela que envolva alta especialização, como fator de extrema relevância para garantir a execução do objeto a ser contratado, ou que possa comprometer a continuidade da prestação de serviços públicos essenciais.

§ 10. Os profissionais indicados pelo licitante para fins de comprovação da capacitação técnico-operacional de que trata o inciso I do § 1º deste artigo deverão participar da obra ou serviço objeto da licitação, admitindo-se a substituição por profissionais de experiência equivalente ou superior, desde que aprovada pela Administração.

** § 10 acrescido pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

§ 11. (VETADO)

** § 11 acrescido pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

§ 12. (VETADO)

** § 12 pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

Art. 31. A documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-à a:

I - balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta;

II - certidão negativa de falência ou concordata expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica, ou de execução patrimonial, expedida no domicílio da pessoa física;

III - garantia, nas mesmas modalidades e critérios previstos no caput e § 1º do art. 56 desta Lei, limitada a 1% (um por cento) do valor estimado do objeto da contratação.

§ 1º A exigência de índices limitar-se-á à demonstração da capacidade financeira do licitante com vistas aos compromissos que terá que assumir caso lhe seja adjudicado o contrato, vedada a exigência de valores mínimos de faturamento anterior, índices de rentabilidade ou lucratividade.

** § 1º com redação dada pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

§ 2º A Administração, nas compras para entrega futura e na execução de obras e serviços, poderá estabelecer, no instrumento convocatório da licitação, a exigência de capital mínimo ou de patrimônio líquido mínimo, ou ainda as garantias previstas no § 1º do art. 56 desta Lei, como dado objetivo de comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes e para efeito de garantia ao adimplemento do contrato a ser ulteriormente celebrado.

§ 3º O capital mínimo ou valor do patrimônio líquido a que se refere o parágrafo anterior não poderá exceder a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação,

devendo a comprovação ser feita relativamente à data da apresentação da proposta, na forma da lei, admitida a atualização para esta data através de índices oficiais.

§ 4º Poderá ser exigida, ainda, a relação dos compromissos assumidos pelo licitante que importem diminuição da capacidade operativa ou absorção de disponibilidade financeira, calculada esta em função do patrimônio líquido atualizado e sua capacidade de rotação.

§ 5º A comprovação da boa situação financeira da empresa será feita de forma objetiva, através do cálculo de índices contábeis previstos no edital e devidamente justificados no processo administrativo da licitação que tenha dado início ao certame licitatório, vedada a exigência de índices e valores não usualmente adotados para a correta avaliação de situação financeira suficiente ao cumprimento das obrigações decorrentes da licitação.

** § 5º com redação dada pela Lei nº 8.883, de 08/06/1994.*

§ 6º (VETADO)

LEI N.º 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO VI DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitâneas dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 2º Qualquer pessoa, constatando infração ambiental, poderá dirigir representação às autoridades relacionadas no parágrafo anterior, para efeito do exercício do seu poder de polícia.

§ 3º A autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade.

§ 4º As infrações ambientais são apuradas em processo administrativo próprio, assegurado o direito de ampla defesa e o contraditório, observadas as disposições desta Lei.

Art. 71. O processo administrativo para apuração de infração ambiental deve observar os seguintes prazos máximos:

I - vinte dias para o infrator oferecer defesa ou impugnação contra o auto de infração, contados da data da ciência da autuação;

II - trinta dias para a autoridade competente julgar o auto de infração, contados da data da sua lavratura, apresentada ou não a defesa ou impugnação;

III - vinte dias para o infrator recorrer da decisão condenatória à instância superior do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, ou à Diretoria de Portos e Costas, do Ministério da Marinha, de acordo com o tipo de autuação;

IV - cinco dias para o pagamento de multa, contados da data do recebimento da notificação.

Art. 72. As infrações administrativas são punidas com as seguintes sanções, observado o disposto no art. 6º:

I - advertência;

II - multa simples;

III - multa diária;

IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da fauna e flora, instrumentos, petrechos, equipamentos ou veículos de qualquer natureza utilizados na infração;

V - destruição ou inutilização do produto;

VI - suspensão de venda e fabricação do produto;

VII - embargo de obra ou atividade;

VIII - demolição de obra;

IX - suspensão parcial ou total de atividades;

X - (VETADO)

XI - restritiva de direitos.

§ 1º Se o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

§ 2º A advertência será aplicada pela inobservância das disposições desta Lei e da legislação em vigor, ou de preceitos regulamentares, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo.

§ 3º A multa simples será aplicada sempre que o agente, por negligência ou dolo:

I - advertido por irregularidades que tenham sido praticadas, deixar de saná-las, no prazo assinalado por órgão competente do SISNAMA ou pela Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha;

II - opuser embaraço à fiscalização dos órgãos do SISNAMA ou da Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 4º A multa simples pode ser convertida em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente.

§ 5º A multa diária será aplicada sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§ 6º A apreensão e destruição referidas nos incisos VI a V do caput obedecerão ao disposto no art. 25 desta Lei.

§ 7º As sanções indicadas nos incisos VI a IX do caput serão aplicadas quando o produto, a obra, a atividade ou o estabelecimento não estiverem obedecendo às prescrições legais ou regulamentares.

§ 8º As sanções restritivas de direito são:

I - suspensão de registro, licença ou autorização;

II - cancelamento de registro, licença ou autorização;

III - perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais;

IV - perda ou suspensão da participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

V - proibição de contratar com a Administração Pública, pelo período de até três anos.

Art. 73. Os valores arrecadados em pagamento de multas por infração ambiental serão revertidos ao Fundo Nacional do Meio Ambiente, criado pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, Fundo Naval, criado pelo Decreto nº 20.923, de 8 de janeiro de 1932, fundos estaduais ou municipais de meio ambiente, ou correlatos, conforme dispuser o órgão arrecadador.

RESOLUÇÃO Nº 258, DE 26 DE AGOSTO DE 1999

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990 e suas alterações, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que os pneumáticos inservíveis abandonados ou dispostos inadequadamente constituem passivo ambiental, que resulta em sério risco ao meio ambiente e à saúde pública;

Considerando que não há possibilidade de reaproveitamento desses pneumáticos inservíveis para uso veicular e nem para processos de reforma, tais como recapagem, recauchutagem e remoldagem;

Considerando que uma parte dos pneumáticos novos, depois de usados, pode ser utilizada como matéria prima em processos de reciclagem;

Considerando a necessidade de dar destinação final, de forma ambientalmente adequada e segura, aos pneumáticos inservíveis, resolve:

Art.1º As empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos ficam obrigadas a coletar e dar destinação final, ambientalmente adequada, aos pneus inservíveis existentes no

território nacional, na proporção definida nesta Resolução relativamente às quantidades fabricadas e/ou importadas.

Parágrafo único. As empresas que realizam processos de reforma ou de destinação final ambientalmente adequada de pneumáticos ficam dispensadas de atender ao disposto neste artigo, exclusivamente no que se refere a utilização dos quantitativos de pneumáticos coletados no território nacional.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Resolução, considera-se:

I - pneu ou pneumático: todo artefato inflável, constituído basicamente por borracha e materiais de reforço utilizados para rodagem em veículos;

II - pneu ou pneumático novo: aquele que nunca foi utilizado para rodagem sob qualquer forma, enquadrando-se, para efeito de importação, no código 4011 da Tarifa Externa Comum-TEC;

III - pneu ou pneumático reformado: todo pneumático que foi submetido a algum tipo de processo industrial com o fim específico de aumentar sua vida útil de rodagem em meios de transporte, tais como recapagem, recauchutagem ou remoldagem, enquadrando-se, para efeitos de importação, no código 4012.10 da Tarifa Externa Comum-TEC;

IV - pneu ou pneumático inservível: aquele que não mais se presta a processo de reforma que permita condição de rodagem adicional.

Art. 3º Os prazos e quantidades para coleta e destinação final, de forma ambientalmente adequada, dos pneumáticos inservíveis de que trata esta Resolução, são os seguintes:

I - a partir de 1º de janeiro de 2002: para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

II - a partir de 1º de janeiro de 2003: para cada dois pneus novos fabricados no País ou pneus importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

III - a partir de 1º de janeiro de 2004:

a) para cada um pneu novo fabricado no País ou pneu novo importado, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

b) para cada quatro pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis;

IV - a partir de 1º de janeiro de 2005:

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.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos pneumáticos exportados ou aos que equipam veículos exportados pelo País.

Art. 4º No quinto ano de vigência desta Resolução, o CONAMA, após avaliação a ser procedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, reavaliará as normas e procedimentos estabelecidos nesta Resolução.

Art. 5º O IBAMA poderá adotar, para efeito de fiscalização e controle, a equivalência em peso dos pneumáticos inservíveis.

Art. 6º As empresas importadoras deverão, a partir de 1º de janeiro de 2002, comprovar junto ao IBAMA, previamente aos embarques no exterior, a destinação final, de forma ambientalmente adequada, das quantidades de pneus inservíveis estabelecidas no art. 3º desta Resolução, correspondentes às quantidades a serem importadas, para efeitos de liberação de importação junto ao Departamento de Operações de Comércio Exterior-DECEX, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Art. 7º As empresas fabricantes de pneumáticos deverão, a partir de 1º de janeiro de 2002, comprovar junto ao IBAMA, anualmente, a destinação final, de forma ambientalmente adequada, das quantidades de pneus inservíveis estabelecidas no art. 3º desta Resolução, correspondentes às quantidades fabricadas.

Art. 8º Os fabricantes e os importadores de pneumáticos poderão 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.

Parágrafo único. As instalações para o processamento de pneus inservíveis e a destinação final deverão atender ao disposto na legislação ambiental em vigor, inclusive no que se refere ao licenciamento ambiental.

Art. 9º A partir da data de publicação desta Resolução fica proibida a destinação final inadequada de pneumáticos inservíveis, tais como a disposição em aterros sanitários, mar, rios, lagos ou riachos, terrenos baldios ou alagadiços, e queima a céu aberto.

Art. 10. Os fabricantes e os importadores poderão criar centrais de recepção de pneus inservíveis, a serem localizadas e instaladas de acordo com as normas ambientais e demais normas vigentes, para armazenamento temporário e posterior destinação final ambientalmente segura e adequada.

Art. 11. Os distribuidores, os revendedores e os consumidores finais de pneus, em articulação com os fabricantes, importadores e Poder Público, deverão colaborar na adoção de procedimentos, visando implementar a coleta dos pneus inservíveis existentes no País.

Art. 12. O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará as sanções estabelecidas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, regulamentada pelo Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999.

Art. 13. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ SARNEY FILHO
Presidente do CONAMA

JOSÉ CARLOS CARVALHO
Secretário-Executivo

FIM DO DOCUMENTO
