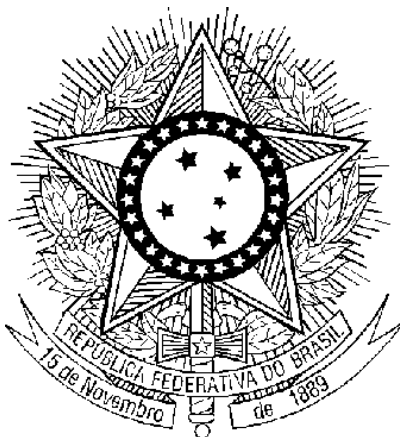




CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.136, DE 2005

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 740/2005 (URGÊNCIA - ART. 64, § 1º CF)
AVISO Nº 1.161/2005 – C. Civil

Institui o Sistema de Gestão Ambientalmente Sustentável de Pneus - SGASP, define seus instrumentos e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o Sistema de Gestão Ambientalmente Sustentável de Pneus – SGASP como parte integrante da Política Nacional do Meio Ambiente, instituída pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Art. 2º Para efeitos desta Lei, considera-se:

I - pneu novo: pneu que não sofreu qualquer uso, nem foi submetido a qualquer tipo de reforma e não apresenta sinais de envelhecimento, nem deteriorações de qualquer origem, classificado na Posição 40.11 da Nomenclatura Comum do Mercosul-NCM; e

II - pneu usado: pneu que foi submetido a qualquer tipo de uso ou desgaste, classificado na Posição 40.12 da NCM.

§ 1º A definição do inciso II do **caput** abrange o pneu reformado, entendido como pneu usado que foi submetido a processo de reutilização da carcaça com o fim específico de aumentar sua vida útil, como:

I - recapagem: processo pelo qual o pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem;

II - recauchutagem: processo pelo qual o pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem e dos ombros; e

III - remoldagem: processo pelo qual o pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem, dos seus ombros e de toda a superfície de seus flancos.

§ 2º A definição do inciso II do **caput** inclui também o pneu inservível, definido como aquele que apresenta danos irreparáveis em sua estrutura.

Art. 3º Compete ao Ministério do Meio Ambiente estabelecer princípios e diretrizes e propor normas para o SGASP, submetendo-as ao Conselho Nacional do Meio Ambiente para deliberação, na forma da legislação em vigor.

Parágrafo único. Constituem instrumentos do SGASP:

I - o Programa de Coleta de Pneus;

II - o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras; e

III - o licenciamento ambiental, o monitoramento e a fiscalização.

Art. 4º Aos fabricantes, importadores e reformadores de pneus incumbe a responsabilidade pela coleta, transporte, armazenamento e destinação final ambientalmente adequada de pneus.

Art. 5º Fica proibida a destinação final inadequada de pneus, inclusive a disposição em aterros sanitários, mar, rios, lagos ou riachos, terrenos baldios ou alagadiços, bem como a queima a céu aberto.

Art. 6º Fica proibida a importação de pneus usados, incluídos os reformados e inservíveis, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na Posição 40.12 da NCM, ressalvada a importação decorrente de compromissos assumidos pelo Brasil por intermédio de tratados internacionais de integração regional.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no art. 4º aos importadores de pneus que realizem importações em decorrência da ressalva prevista no **caput**.

Art. 7º A ação ou omissão das pessoas físicas ou jurídicas que importem inobservância aos preceitos desta Lei sujeita os infratores às sanções previstas em lei e seus regulamentos.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília,

EM INTERMINISTERIAL Nº 37/MMA/MS/2005

Brasília, 10 de junho de 2005.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência o Projeto de Lei em anexo, que institui o Sistema de Gestão Ambientalmente Sustentável de Pneus-SGASP, define seus instrumentos e dá outras providências.
2. O presente projeto visa estabelecer os elementos fundamentais de um sistema eficiente de gestão ambiental de pneus com o objetivo de, a um só tempo, promover a coleta e a eliminação de maneira ambientalmente adequada dos quantitativos de pneus dispersos no território nacional e evitar a geração desnecessária de volumes adicionais de resíduos de pneus, capazes de acelerar a formação do passivo ambiental brasileiro.
3. O pneu é um bem insubstituível, que cumpre papel fundamental no transporte de passageiros e cargas. Ao final de seu ciclo de vida, porém, o pneu transforma-se necessariamente em resíduo, o qual constitui perigo latente para o meio ambiente e a saúde pública. Os resíduos

de pneus respondem pela maior parte dos resíduos de borracha gerados no mundo.

4. Os resíduos de pneus são resíduos sólidos que ocupam espaço físico considerável e impõem dificuldades sem par em matéria de coleta e eliminação. O pneu não é um produto biodegradável e seu tempo de decomposição na natureza é indeterminado, o que lhe confere caráter especialmente nocivo do ponto de vista ambiental. Devido a sua composição química, que inclui borracha natural e sintética, negro de fumo, metais pesados e óleos, o pneu é um produto de fácil combustão, o que explica os incêndios de difícil controle em depósitos e aterros de todo o mundo, ocasião em que são liberados no ar e no solo poluentes orgânicos e inorgânicos, tais como fumos metálicos, hidrocarbonetos aromáticos policíclicos e dioxinas, substâncias tóxicas e cancerígenas. Por essa razão, a queima deliberada de pneus a céu aberto constitui atividade altamente poluidora, proibida no Brasil e em grande parte dos países do mundo. Quando abandonados nos cursos de água, os pneus obstruem canais, córregos e galerias de águas pluviais, comprometendo a vazão de escoamento desses corpos receptores hídricos e contribuindo para as inundações comuns nos centros urbanos brasileiros, que ocasionam grandes prejuízos para a população e para a administração pública. Apenas no Rio Tietê, no Município de São Paulo, cerca de 120.000 pneus foram retirados do leito do rio nos últimos anos.

5. Além do risco de contaminação do ar, do solo e do lençol freático em casos de incêndio, o acúmulo de pneus no ambiente constitui também grave ameaça à saúde pública devido a sua relação direta com a propagação de doenças, em especial no meio tropical. O comércio internacional de pneus usados é comprovadamente responsável pela disseminação de uma variedade de doenças pelo mundo, na medida em que promove o transporte, de um continente para o outro, de vetores de doenças como a dengue e a febre amarela. Estima-se, por exemplo, que o mosquito *aedes albopictus*, um dos vetores do vírus da dengue e da febre amarela, tenha ingressado no território nacional em carregamentos de pneus usados provenientes dos Estados Unidos e do Japão. O *aedes albopictus*, cuja primeira notificação de presença no Brasil data de 1986, já estava presente, em 1998, em 12 dos 27 Estados da Federação.

6. Uma vez expostos à chuva, os pneus funcionam, devido a sua configuração, como depósitos para larvas de mosquitos que se reproduzem em água parada, contribuindo, dessa forma, para a proliferação no país de doenças tropicais como a dengue. De acordo com a Organização Mundial da Saúde, a dengue é a mais importante doença viral tropical do mundo, podendo assumir forma letal conhecida como dengue hemorrágica. No Brasil, os pneus são considerados os principais responsáveis pela propagação do vetor da dengue no território nacional, sendo que as carcaças dispersas e acumuladas pelo território contribuíram

significativamente para a eclosão das epidemias da doença que assolaram o país nos últimos anos (794.000 casos notificados apenas em 2000). Adicionalmente, tendo em vista que os mosquitos vetores da dengue são os mesmos da febre amarela, existe fundado temor, por parte das autoridades de saúde brasileiras, de que a multiplicação de depósitos de pneus usados nas cercanias dos grandes centros urbanos possa levar à urbanização da febre amarela no Brasil, com as previsíveis conseqüências para a saúde da população.

7. O acúmulo de pneus inservíveis no ambiente constitui um problema ambiental não apenas no Brasil, mas em todo o mundo. No Brasil, estimativa de 1999 apontava para a existência de cerca de 100 milhões de carcaças abandonadas no território nacional, sendo que um número entre 30 e 40 milhões de carcaças adicionais são descartadas anualmente no país. O número de pneus dispersos nos Estados Unidos e na União Européia, por sua vez, é estimado entre 2 e 3 bilhões em cada um, sendo que ambos geram por ano, adicionalmente, cerca de 300 milhões de pneus usados cada. À luz da necessidade premente de eliminar esses imensos quantitativos de pneus acumulados, sobretudo em cumprimento a normas ambientais adotadas no curso dos anos 90, países desenvolvidos têm crescentemente buscado mercados para a exportação dos pneus usados gerados em seu território.

8. A busca de mercados externos pelos países desenvolvidos é especialmente relevante no que tange a sua produção de pneus reformados, bens considerados pelos consumidores daqueles países como produtos de segunda linha e, portanto, com pouca aceitação no mercado interno. Como conseqüência, existe hoje no mundo um florescente comércio de pneus reformados de países desenvolvidos para países em desenvolvimento. O Brasil, porém, proíbe a concessão de licenças para a importação de pneus usados, inclusive os reformados (denominados "recauchutados" na Nomenclatura Comum do MERCOSUL), conforme expresso no Artigo 40 da Portaria SECEX nº 14, de 17 de novembro de 2004. Os pneus reformados são produtos de ciclo de vida mais curto do que o de um pneu novo, cuja importação necessariamente acelera a formação do passivo ambiental do país importador. Nos termos da legislação brasileira em vigor (Portaria INMETRO nº 33, de 27 de setembro de 2001, que aprova o Regulamento Técnico para Pneus Reformados), um pneu de carro de passeio não pode ser reformado mais de uma vez. Assim sendo, o pneu reformado importado ingressa no território nacional apenas para cumprir seu último ciclo de vida e transformar-se em resíduo a ser eliminado no Brasil.

9. O Brasil proíbe, ainda, a concessão de licença para a importação de pneus usados a serem utilizados como matéria-prima pelos reformadores nacionais. O processo de reforma só faz sentido do ponto de vista ambiental se as carcaças a serem reformadas forem aquelas que já se

encontram no território nacional. Importar carcaças de pneus usados para reformar no País somente atende aos interesses do país exportador, que se livra do resíduo e transfere a responsabilidade por sua destinação final ao país importador. Adicionalmente, ao usar matéria-prima importada, o reformador nacional estará deixando de dar sobrevida a carcaças que já se encontram no território nacional, condenando-as a permanecerem como resíduo, agravando a situação do passivo ambiental brasileiro. Com o objetivo de dar um sentido ambiental à atividade de reforma no país, estimulando a reforma das carcaças que já se encontram no Brasil, a norma brasileira isenta as empresas reformadoras que utilizem as citadas carcaças da obrigação de dar destinação final a quantidades pré-definidas de pneus inservíveis (art. 1º, parágrafo único, da Resolução CONAMA nº 258, DE 1999).

10. Uma adequada gestão ambiental do produto pneu deve envolver todas as etapas do ciclo de vida do produto, incluindo a produção, o consumo, a coleta e a destinação final dos resíduos resultantes de seu uso. Para os países em desenvolvimento, a gestão do problema ambiental causado pelo acúmulo de pneus usados é ainda mais complexa do que nos países desenvolvidos. Às dificuldades próprias do subdesenvolvimento, relacionadas com carências em matéria de recursos humanos e financeiros, somam-se razões de ordem econômica, social e de cultura ambiental que dificultam a implementação de sistemas eficientes de coleta e destinação final de resíduos. No caso do Brasil, em que as grandes dimensões territoriais e as características do ecossistema já constituem, por si só, elementos que dificultam a operacionalização de qualquer sistema de coleta de resíduos, faz-se necessário implementar instrumentos de gestão adaptados às condições particulares do país. Nesse contexto insere-se a proposta de instituição do SGASP.

11. No que tange à destinação final dos resíduos de pneus, é relevante esclarecer que não existem alternativas que sejam, a um só tempo, plenamente adequadas do ponto de vista ambiental e viáveis economicamente. Em alguma medida, todas as alternativas de destinação final de pneus hoje disponíveis no Brasil e no mundo causam algum nível de impacto ambiental, em especial os processos que requerem temperaturas elevadas e que, em decorrência disso, geram emissões tóxicas e resíduos que necessitam tratamentos especiais. Entre as formas usadas para destinação de pneus no Brasil está o co-processamento de resíduos em fornos de fábricas de cimento e em usina de xisto-betuminoso. Outra alternativa de destinação de pneus em teste no Brasil é o uso de pneus triturados na composição de manta asfáltica. Não existem, porém, estudos ambientais suficientemente desenvolvidos que atestem a qualidade ambiental de tais processos. Ao contrário, diversas fontes alertam para os riscos concretos de contaminação ambiental associados com os referidos

processos, bem como para os efeitos nocivos que os mesmos podem causar à saúde humana. Adicionalmente, as dificuldades técnicas e econômicas do processo de desvulcanização da borracha, procedimento essencial para a recuperação da matéria-prima utilizada na fabricação de pneus, praticamente inviabilizam a reutilização em larga escala de material reciclado na linha de produção de pneus novos.

12. À luz do crescente acúmulo de pneus usados em todo o país, e tendo em vista os evidentes impactos ambientais potenciais decorrentes desse fato, o Brasil adotou, no curso dos anos 90, assim como fizeram vários outros países, diversas normas destinadas a prevenir a geração desnecessária de resíduos de pneus e, assim, evitar o aumento do passivo ambiental no país. Tais normas, nem sempre adotadas de forma ordenada ou sob a perspectiva ambiental ideal, refletiam, porém, a preocupação do Governo e da sociedade brasileiros de promover o desenvolvimento sustentável e de preservar o ambiente para as atuais e futuras gerações, conforme determina o art. 225 da Constituição Federal. Já em 1991, o Brasil proibiu a importação de bens de consumo usados, dentre os quais os pneus, por meio da Portaria SECEX nº 8, de 14 de maio. A partir da realização no Rio de Janeiro, em 1992, da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, a qual constituiu um marco na conscientização mundial em matéria ambiental, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA e o Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA adotaram diversas normas relevantes sobre o tema, como a Resolução CONAMA nº 23, de 12 de dezembro de 1996, que proíbe a importação de pneus usados por razões ambientais, e a Resolução CONAMA nº 258, de 26 de agosto de 1999, que introduziu no país o princípio da responsabilidade do produtor e do importador pela destinação final ambientalmente adequada de pneus. Por meio dessa última Resolução, os produtores e importadores ficaram obrigados a coletar e dar destinação ambientalmente adequada a uma quantidade crescente de pneus inservíveis, proporcional ao volume de pneus fabricados ou importados introduzidos no mercado doméstico.

13. Em 25 de setembro de 2000, foi adotada a Portaria SECEX nº 8, de 2000, que proibiu expressamente a concessão de licenças para a importação de pneus recauchutados (reformados) e usados, como bem de consumo ou matéria-prima. A referida norma, aplicada com caráter *erga omnes*, foi alterada em março de 2002, pela Portaria SECEX nº 2, de 8 de março de 2002 (posteriormente revogada e substituída pelas Portarias SECEX nº 17, de 1º de dezembro de 2003, e SECEX nº 14, de 17 de novembro de 2004), para permitir as importações de pneus remoldados (uma das 3 categorias de pneus reformados) provenientes dos Estados Partes do MERCOSUL, o que foi feito exclusivamente para cumprir laudo arbitral obrigatório e inapelável, proferido em 9 de janeiro de 2002 em favor

do Uruguai por Tribunal Arbitral *Ad Hoc* constituído de acordo com os procedimentos do Protocolo de Brasília para a Solução de Controvérsias no MERCOSUL. O Protocolo de Brasília, então mecanismo de solução de controvérsias do agrupamento, foi aprovado pelo Congresso Nacional pelo Decreto Legislativo nº 88, de 1º de dezembro de 1992, tendo sido promulgado pelo Decreto nº 922, de 10 de setembro de 1993, o que lhe atribuiu hierarquia de lei ordinária. Tendo em vista que o cumprimento do laudo arbitral do Mercosul de 9 de janeiro de 2002 constitui imperativo legal no Brasil, o Projeto de Lei em apreço excetua do escopo da proibição prevista em seu art. 6º as importações decorrentes de compromissos assumidos pelo Brasil por meio de tratados internacionais de integração regional, o que se faz tão-somente com o objetivo de permitir a execução do referido laudo no País.

14. Ao longo da controvérsia sobre a proibição brasileira de importação de pneus reformados conduzida ao amparo do sistema de solução de controvérsias do MERCOSUL, a questão ambiental jamais foi argüida pelas partes, não tendo sido, conseqüentemente, objeto de deliberação por parte do Tribunal Arbitral *Ad Hoc* que decidiu a disputa. Dessa forma, mesmo que as motivações de caráter ambiental e de saúde pública que justificam a medida brasileira restritiva de comércio também valessem para o produto importado dos Estados Partes do MERCOSUL, o Brasil foi instado - por imperativo legal e com base em decisão limitada aos aspectos jurídicos e econômicos da questão - a dar cumprimento ao laudo arbitral obrigatório e inapelável emitido no âmbito do MERCOSUL, o que fez passando a autorizar a importação de pneus remoldados dos Estados Partes do bloco regional. Ao ter tido que abrir seu mercado ao produto importado dos Estados Partes do MERCOSUL em função da decisão arbitral referida, o Brasil considerou necessário, à luz de suas legítimas preocupações de natureza ambiental e de saúde pública associadas ao tema, buscar o aprofundamento da discussão em foros institucionais pertinentes do bloco, com o propósito de promover a harmonização das práticas e políticas relativas à gestão ambiental de pneus dos quatro Estados Partes. A iniciativa brasileira encontrou respaldo das autoridades ambientais dos demais países membros do MERCOSUL, havendo a Reunião de Ministros do Meio Ambiente do MERCOSUL decidido instruir o Subgrupo de Trabalho nº 6 (Meio Ambiente) a criar um grupo *ad hoc* para analisar as assimetrias legislativas referentes à gestão do passivo ambiental de pneus nos quatro Estados Partes e propor iniciativas que possam ser adotadas no plano quadripartite.

15. A despeito da abertura para o MERCOSUL, o volume de pneus reformados importados pelo Brasil caiu, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior, de 3.334.362 unidades, em 1998, para 237.887 unidades, em 2004, o que demonstra a

efetividade da Portaria SECEX nº 8, de 2000 e sua relevância do ponto de vista ambiental e de saúde pública.

16. A grande quantidade de pneus dispersa no país, as dificuldades de coleta, armazenamento, e eliminação dos mesmos e os problemas técnicos e operacionais relativos à gestão dos resíduos deles derivados, impõem ao Estado brasileiro a adoção de instrumentos eficazes de administração responsável do problema no plano nacional. O Brasil não tem capacidade para gerir um volume ilimitado de resíduos de pneus, o que adicionalmente exige que o país adote medidas com vistas a reduzir ou minimizar a geração dos mesmos. Nesse contexto, justificam-se as medidas que figuram no Projeto de Lei em anexo, o qual : **(i)** dispõe sobre o Sistema de Gestão Ambientalmente Sustentável de Pneus; **(ii)** define pneus novos e usados, esclarecendo que os pneus reformados e inservíveis integram essa última definição; **(iii)** eleva à condição de obrigação legal a responsabilidade de fabricantes, reformadores e importadores de pneus pela coleta e destinação final adequada do produto; e, por fim; **(iv)** proíbe a importação de pneus usados, inclusive reformados, tanto para consumo direto como para servir como matéria-prima em processos de reforma.

17. Estas, Senhor Presidente, as razões que justificam o encaminhamento do presente Projeto de Lei, que ora submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Marina Silva, Humberto Sergio Costa Lima

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO VI

DO MEIO AMBIENTE

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.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

CAPÍTULO VII

DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE E DO IDOSO

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.

§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.

§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.

§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.

§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.

§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio, após prévia separação judicial por mais de um ano nos casos expressos em lei, ou comprovada separação de fato por mais de dois anos.

§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

.....

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º Esta Lei, com fundamento nos incisos VI e VII do art.23 e no art.235 da Constituição, estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, constitui o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA e institui o Cadastro de Defesa Ambiental.

** Artigo com redação determinada pela Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990.*

DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

Art. 2º A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios:

I - ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo;

II - racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar;

III - planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais;

IV - proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas;

V - controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras;

VI - incentivos ao estudo e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais;

VII - acompanhamento do estado da qualidade ambiental;

VIII - recuperação de áreas degradadas;

IX - proteção de áreas ameaçadas de degradação;

X - educação ambiental a todos os níveis do ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para participação ativa na defesa do meio ambiente.

.....

**MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO
EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR**

PORTARIA Nº 14, DE 17 DE NOVEMBRO DE 2004

O SECRETÁRIO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, no exercício de suas atribuições, com fundamento no art.15 do Anexo I ao Decreto nº 4.632, de 21 de março de 2003, tendo em vista o disposto no Decreto n.º 660, de 25 de setembro de 1992 e no Acordo sobre Procedimentos para Licenciamento de Importação, objeto do Decreto n.º 1.355, de 30 de setembro de 1994, visando consolidar as disposições regulamentares das operações de importação e do regime aduaneiro especial de drawback, resolve:

**TÍTULO I
IMPORTAÇÃO**

.....

**CAPÍTULO VI
IMPORTAÇÕES DE MATERIAL USADO**

.....

Art. 40. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 e 4012.19.00, originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Econômica no 18.

Parágrafo único. As importações originárias e procedentes do Mercosul deverão obedecer ao disposto nas normas constantes do regulamento técnico aprovado pelo Instituto de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) para o produto, assim como nas relativas ao Regime de Origem do Mercosul e nas estabelecidas por autoridades de meio ambiente.

CAPÍTULO VII IMPORTAÇÃO SUJEITA À OBTENÇÃO DE COTA TARIFÁRIA

Art. 41. As importações amparadas em Acordos no âmbito da Aladi sujeitas a cotas tarifárias serão objeto de licenciamento não automático previamente ao embarque da mercadoria no exterior.

Parágrafo único. Simultaneamente ao registro do licenciamento, o importador deverá apresentar, a qualquer dependência do Banco do Brasil S.A. autorizada a conduzir operações de comércio exterior, cópia do Certificado de Origem ou termo de responsabilidade e informações que possibilitem sua vinculação ao respectivo licenciamento.

.....
.....
**MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E
COMÉRCIO EXTERIOR-MDIC**
INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE
INDUSTRIAL-INMETRO

PORTARIA N.º 133, DE 27 DE SETEMBRO DE 2001

O PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL - INMETRO, no uso da competência que lhe outorga o parágrafo 3º do artigo 4º da Lei n.º 5.966, de 11 de dezembro de 1973, e tendo em vista o disposto nos artigos 1º e 5º da Lei n.º 9.933, de 20 de dezembro de 1999;

Considerando o disposto na Resolução n.º 7, de 05 de dezembro de 1995, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – CONMETRO, que determinou ao INMETRO elaborar Regulamentação Técnica com vistas à certificação compulsória de todos os pneus comercializados no país;

Considerando a existência no mercado de pneus reformados fabricados no país, destinados a automóveis, camionetas, caminhonetes e seus rebocados;

Considerando a necessidade de proporcionar, ao consumidor brasileiro, produto com garantia de eficiência aos requisitos de segurança, resolve:

Art. 1º - Aprovar o Regulamento Técnico para pneus reformados, anexo a esta Portaria.

Art. 2º - Determinar que os pneus reformados comercializados no País, a partir de 01 de janeiro de 2004, ostentem selo auto-adesivo com o símbolo de identificação da

certificação, no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação – SBC, em conformidade com o Regulamento Técnico anexo.

§1º - Os pneus reformados no país, fabricados antes de 01 de janeiro de 2004, estão desobrigados da exigência estabelecida no “caput” deste artigo.

Art. 3º - A certificação será concedida por Organismo de Certificação de Produtos – OCP credenciado pelo INMETRO.

Art. 4º - A fiscalização do cumprimento das disposições contidas no artigo 2º desta Portaria estará a cargo do INMETRO e das entidades de direito público a ele vinculadas por convênio de delegação.

Art. 5º - A inobservância às prescrições compreendidas na presente Portaria acarretará a aplicação, a seus infratores, das penalidades previstas no artigo 8º, da Lei n.º 9.933, de 20 de dezembro de 1999.

Art. 6º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

ARMANDO MARIANTE CARVALHO
Presidente do INMETRO

RESOLUÇÃO N.º 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

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

PORTARIA Nº 8, DE 25 DE SETEMBRO DE 2000

(Revogada pela [Portaria Secex nº 17/2003](#))

A SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, no uso das atribuições conferidas pelo inciso I do art. 17 do Anexo I do Decreto nº 3.405, de 6 de abril de 2000, resolve:

Art. 1º Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

Art. 2º Revoga-se a Portaria DECEX nº 18, de 13 de julho de 1992.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LYTHA SPÍNDOLA

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

PORTARIA N.º 17, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2003

(Revogada pela Portaria SECEX nº 14/2004)

O SECRETÁRIO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, no exercício de suas atribuições, com fundamento no art. 15 do Anexo I ao Decreto nº 4.632, de 21 de março de 2003, tendo em vista o disposto no Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992, e no Acordo sobre Procedimentos para Licenciamento de Importação, objeto do Decreto n.º 1.355, de 30 de setembro de 1994, e visando consolidar as disposições regulamentares das operações de importação,

RESOLVE:

CAPÍTULO I

DO REGISTRO DE IMPORTADOR

Art. 1º A inscrição no Registro de Exportadores e Importadores – REI, da Secretaria de Comércio

Exterior – Secex, é automática, sendo realizada no ato da primeira operação de importação em qualquer ponto conectado ao Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex.

§ 1º Os importadores já inscritos no REI terão a inscrição mantida, não sendo necessária qualquer providência adicional.

§ 2º A pessoa física somente poderá importar mercadorias em quantidades que não revelem prática de comércio, desde que não se configure habitualidade.

Art. 2º A inscrição no REI poderá ser negada, suspensa ou cancelada nos casos de punição em decisão administrativa final, pelos motivos abaixo:

I - por infrações de natureza fiscal, cambial e de comércio exterior ou,

II - por abuso de poder econômico.

.....

.....

RESOLUÇÃO CONAMA Nº 23, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1996

O Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, no uso de suas atribuições e competências que lhe são conferidas pelas Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 8.028, de 12 de abril de 1990, 8.490, de 19 de novembro de 1992, pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno e,

Considerando os riscos reais e potenciais que a manipulação de resíduos pode acarretar à saúde e ao meio ambiente;

Considerando a necessidade de controlar e, em muitos casos, banir a entrada de resíduos, especialmente aqueles considerados perigosos, em nosso País;

Considerando que a Convenção de Basiléia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, adotada sob a égide da Organização das Nações Unidas, concluída em Basiléia, Suíça, em 22 de março de 1989, foi promulgada pelo Governo Brasileiro, através do Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993, publicado no D.O.U do dia subsequente, e preconiza que o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e outros resíduos seja reduzido ao mínimo compatível com a administração ambientalmente saudável e eficaz desses resíduos e que seja efetuado de maneira a proteger a saúde humana e o meio ambiente dos efeitos adversos que possam resultar desse movimento;

Considerando que a referida Convenção reconhece plenamente que qualquer país que seja parte tem o direito soberano de proibir a entrada ou depósito de resíduos perigosos e outros resíduos estrangeiros em seu território;

Considerando, ainda, a Decisão II-12 da 2ª Reunião das Partes da Convenção de Basileia que proibiu, a partir de 25 de março de 1994, a movimentação transfronteiriça de resíduos perigosos para disposição final e proíbe, a partir de 31 de dezembro de 1997, os movimentos transfronteiriços de tais resíduos para operações de reciclagem ou recuperação provenientes de Estados membros para Estados não membros da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (Anexo 4), resolve:

Art. 1º Para efeito desta Resolução serão adotadas as seguintes definições:

a) resíduos Perigosos - Classe I: são aqueles que se enquadrem em qualquer categoria contida nos Anexos 1-A.a 1-C, a menos que não possuam quaisquer das características descritas no Anexo 2, bem como aqueles que, embora não listados nos anexos citados, apresentem quaisquer das características descritas no Anexo 2.

b) resíduos Não inertes - Classe II: são aqueles que não se classificam como resíduos perigosos, resíduos inertes ou outros resíduos, conforme definição das alíneas a, c e d, respectivamente,

c) resíduos Inertes - Classe III. são aqueles que, quando submetidas a teste de solubilização, conforme NBR-10.006, não tiverem nenhum de seus constituintes solubilizados em concentrações superiores aos padrões especificados no Anexo 3.

d) outros Resíduos. são aqueles coletados de residências ou decorrentes da incineração de resíduos domésticos.

Art. 2º É proibida a importação dos resíduos perigosos - Classe 1, em todo o território nacional, sob qualquer forma e para qualquer fim.

§ 1º Caso se configurem situações imprescindíveis de importação de resíduos perigosos, fica tal excepcionalidade condicionada à apreciação e deliberação prévia do CONAMA, mediante avaliação da sua Câmara Técnica de Controle Ambiental.

§ 2º As listas de resíduos e de características de periculosidade constantes dos Anexos 1 e 2 desta Resolução poderão ser ampliadas, mediante Resolução do CONAMA.

Art. 3º É proibida a importação de resíduos definidos na alínea “d” do Art. 1º como “Outros Resíduos”, sob qualquer forma e para qualquer fim.

Art. 4º Os Resíduos Inertes - Classe III não estão sujeitos a restrições de importação, à exceção dos pneumáticos usados cuja importação é proibida.

Parágrafo único - O CONAMA poderá ampliar a relação de Resíduos Inertes - Classe III sujeitos a restrição de importação.

Art. 5º A importação de itens da categoria Resíduos Não Inertes - Classe II só poderá ser realizada para as finalidades de reciclagem ou reaproveitamento após autorização ambiental do IBAMA, precedida de anuência e parecer técnico do órgão Estadual de meio Ambiente, e após o atendimento das seguintes exigências:

a) cadastramento junto ao IBAMA, conforme formulários constantes do Anexo 5 desta Resolução;

b) apresentação pelo órgão de Meio Ambiente do estado de localização da empresa, mediante solicitação expressa do IBAMA, de documento (Anexo 6) atestando a situação de regularidade do interessado quanto ao atendimento à legislação ambiental e sua capacidade de reciclar ou reaproveitar os respectivos resíduos de forma ambientalmente segura;

c) laudo técnico atestando a composição da carga de resíduos que esteja sendo importada, quando exigido pelo IBAMA;

d) atendimento à melhor técnica e às normas nacionais e internacionais de acondicionamento e transporte, assim como observância dos cuidados especiais de manuseio em trânsito, inclusive interno, além da previsão de ações de emergência para cada tipo de resíduo;

e) cumprimento das condições estabelecidas pelas legislações federal, estadual e municipal de controle ambiental pertinentes quanto à armazenagem, manipulação, utilização e reprocessamento do resíduo importado, bem como de eventuais resíduos gerados nesta operação, inclusive quanto à sua disposição final;

f) encaminhamento ao IBAMA, semestralmente, do(s) formulários de notificação de importação, relacionando os movimentos transfronteiriços de resíduos ocorridos no período, as declarações e as informações especificadas no Anexo 7.

g) apresentação ao IBAMA, até 30 de novembro de cada ano, de formulário de previsão de importação de resíduos para o ano seguinte, de acordo com os dados do Anexo 8.

§ 1º A anuência e o parecer técnico de que trata o caput deste artigo referem-se a cada tipo de resíduo que se pretenda importar.

§ 2º As empresas que pretendam importar resíduos para reciclagem ou reaproveitamento por terceiros, poderão fazê-lo, desde que atendam às alíneas a, f e g deste artigo e informem ao IBAMA as empresas reprocessadoras que se responsabilizarão, formalmente, pela reciclagem ou reaproveitamento do resíduo importado, apresentando cópia do contrato firmado.

§ 3º Os formulários constantes dos Anexos 5, 6, 7 e 8 desta Resolução poderão ser modificados, a critério do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal - MMA.

§ 4º A validade do cadastramento a que se refere a alínea “a” deste artigo, de cada empresa importadora ou reprocessadora de resíduos importados, é de 12 (doze) meses. A sua não renovação implica no cancelamento automático no cadastro.

§ 5º Havendo alterações nas informações prestadas no cadastro sobre os resíduos a serem importados, deverá ser providenciado, pela empresa, novo cadastramento.

Art. 6º A importação de resíduos, autorizada mediante atendimento das exigências previstas, deverá também atender aos procedimentos de notificação prévia, conforme determinado no art. 6º, Anexos V-A e V-B, da Convenção de Basiléia (Anexo 9), quando o país exportador ou importador for parte.

Parágrafo único - No caso de países não partes da referida Convenção, o movimento transfronteiriço de resíduos só será possível mediante Acordos ou Arranjos Bilaterais, Multilaterais ou Regionais.

Art. 7º O IBAMA encaminhará, semestralmente, à Secretaria do Comércio Exterior do Ministério da Indústria do Comércio e do Turismo - SECEX/MICT relação atualizada das empresas cadastradas e aptas a realizar importações de resíduos.

Art. 8º A listagem dos resíduos relacionados de acordo com a Nomenclatura Comum do MERCOSUL baseada no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (NCM-SH), encontra-se especificada no Anexo 10, dependendo a liberação de sua importação por parte da SECEX/MICT de autorização prévia do IBAMA, obedecido o artigo 2º desta Resolução.

Parágrafo único - Caberá à Câmara Técnica de Controle Ambiental, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, elaborar estudo e proposta ao CONAMA de reavaliação e enquadramento da listagem constante do Anexo 10.

Art. 9º Constatado o descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas no artigo 5º desta Resolução, será automaticamente cancelado o cadastramento da empresa e comunicado à SECEX/MICT o impedimento da mesma para novas importações de resíduos.

Art. 10 O MMA e o MICT poderão estabelecer normas complementares dispondo sobre os procedimentos de controle e acompanhamento a serem adotados para importação de resíduos, nos termos previstos nesta Resolução e em observância às orientações ditadas pela Convenção de Basiléia.

Art. 11 O não cumprimento ao disposto nesta Resolução sujeitará os infratores às penalidades previstas nos artigos 14 e 15 da Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981, alterada pelas Leis nº 7.804, de 18 de julho de 1989 e nº 8.028, de 12 de abril de 1990.

Art. 12 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se a Resolução CONAMA nº 37, de 30 de dezembro de 1994 e demais disposições em contrário.

GUSTAVO KRAUSE GONÇALVES SOBRINO
Presidente

EDUARDO DE SOUZA MARTINS
Secretário-Executivo

DECRETO LEGISLATIVO Nº 88, 01 DE DEZEMBRO DE 1992

Aprova o texto do Protocolo para a Solução de Controvérsias, celebrado entre a República Federativa do Brasil, a República Argentina, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai, em Brasília, em 17 de dezembro de 1991.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. É aprovado o texto do Protocolo para a Solução de Controvérsias, celebrado entre a República Federativa do Brasil, a República Argentina, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai, em Brasília, em 17 de dezembro de 1991.

Parágrafo único. São sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Protocolo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do art. 49, inciso I da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º. Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 1º de dezembro de 1992.

SENADOR MAURO BENEVIDES
Presidente

DECRETO Nº 922, DE 10 DE SETEMBRO DE 1993

Promulga o Protocolo para a Solução de Controvérsias, firmado em Brasília em 17 de dezembro de 1991, no âmbito do Mercado Comum do Sul (Mercosul).

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que o Governo da República Federativa do Brasil, a República Argentina, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai firmaram em 17 de dezembro de 1991, em Brasília, o texto do Protocolo para a solução de Controvérsia, no âmbito do Mercado Comum do Sul (Mercosul) que foi criado pelo Tratado de Assunção de 26 de março de 1991;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou, por meio do Decreto Legislativo nº 88, de 1º de dezembro de 1992, o texto do referido protocolo;

Considerando que o Governo brasileiro depositou a Carta de Ratificação desse protocolo em 28 de dezembro de 1992;

Considerando que o instrumento ora promulgado entrou em vigor internacional e no Brasil em 24 de abril de 1993, nos termos de seu artigo 33,

DECRETA:

Art. 1º. O Protocolo para a Solução de Controvérsias, firmado em Brasília em 17 de dezembro de 1991, no âmbito do Mercado Comum do Sul (Mercosul), apenso por cópia ao presente decreto, deverá ser cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º. O presente decreto entra em vigor na data de sua publicação .

Brasília, 10 de setembro de 1993; 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO

Celso Luiz Nunes de Amorim

FIM DO DOCUMENTO
