

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 325, DE 2007

Susta os efeitos do Decreto nº 3.919, de 14 de setembro de 2001 (DOU, 17/09/2001).

Autor: Deputado Nelson Marquezelli
Relator: Deputado Reinaldo Nogueira

I - RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 325, de 2007, apresentado pelo Deputado Nelson Marquezelli, propõe sustar os efeitos do Decreto nº 3.919, de 14 de dezembro de 2001, que acrescentou o art. 47-A ao Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999.

O Decreto nº 3.179/1999 “*Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências*”, regulamentando a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (Lei de crimes ambientais), que “*Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências*”.

O art. 47-A do Decreto nº 3.179/1999 tipifica como infração ambiental “Importar pneu usado ou reformado”, para a qual estabelece como penalidade a multa de R\$400,00 por unidade importada. O objetivo do Projeto de Decreto Legislativo em análise é, portanto, eliminar a possibilidade de que importadores de pneus usados ou reformados possam ser autuados e multados como especifica o Decreto cujos efeitos propõe sustar.

Cabe à Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável pronunciar-se sobre o seu mérito, nos termos do inciso XIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Pretende o Projeto de Decreto Legislativo em análise sustar a eficácia de decreto do Presidente da República que impõe restrição à importação de pneus usados ou recondicionados, demonstrando a continuidade da polêmica que esse tema vem provocando junto à sociedade brasileira, com óbvias repercussões no Congresso Nacional.

A destinação final de pneus usados e, principalmente, daqueles considerados inservíveis, é um problema de âmbito mundial e particularmente grave nos países mais ricos, onde é maior o número de automóveis e, consequentemente, maior a quantidade descartada de pneus usados.

Nos países da Europa Ocidental, o problema é particularmente grave em razão do crescente rigor das normas ambientais da União Européia – UE e da adoção, por um número cada vez maior de países, do conceito de responsabilidade dos fabricantes e importadores pelo ciclo integral de vida de seus produtos. Nesse conceito, o fabricante de um pneu é obrigado a dar destinação ao mesmo em compatibilidade com as legislações ambientais de seu país e da UE.

A destinação final de um pneu usado é complexa, pois a reutilização de sua carcaça é limitada a uma ou, no máximo, duas vezes, sua destruição demanda grande consumo de energia cada vez mais escassa, sua queima em quantidades suficientes para a geração de energia elétrica exige complexos sistemas de controle de emissão de gases e material particulado poluentes, sua utilização para artesanato é muito limitada em termos quantitativos, seu uso como agregado para pavimentos asfálticos exige a Trituração, que, dadas as suas características físicas, exige elevado consumo de energia e desgaste de equipamentos de corte, e, finalmente, sua disposição em aterros sanitários ocupa muito espaço, reduzindo a vida útil destes equipamentos urbanos, para os quais é cada vez menor e mais cara a disponibilidade de terrenos.

Com a dificuldade, e conseqüentes custos de destruição ou disposição, a exportação de pneus usados é uma opção interessante para vários países. Além do Brasil outros países, principalmente da América Latina e da África, importam pneus usados, utilizados na indústria de remoldagem (ou recauchutagem, ou recapagem), para a venda como “pneus de meia vida” e até para a simples disposição final.

Dados levantados pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT, do Estado de São Paulo (USP), dão uma idéia das dimensões do problema da destinação de pneus usados no Brasil. Segundo o IPT, cerca de 22 milhões de pneus são trocados anualmente no Brasil. Desse total, até 47% podem retornar ao mercado para serem reutilizados ou submetidos a algum tipo de reforma, como resulcagem e recapagem e 53% são considerados inservíveis, ou seja, não têm mais possibilidade de utilização veicular.

Dos 53% de pneus inservíveis, cerca de metade (26,5%), ou 5,8 milhões de unidades, tem destinação ambientalmente adequada e regulamentada, transformando-se em combustível em fábricas de cimento, solados de calçados, tapetes para carros, utilizados na construção civil, entre outros usos. Em alguns usos, frações não utilizadas dos pneus são dispostas em aterros sanitários. Outros 5,8 milhões de pneus inservíveis (26,5%) são descartados de forma clandestina, jogados em lixões, em cursos de água, em terrenos baldios, nas margens de estradas, em praias, etc.

Levantamentos da Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados – Abip contabilizam a fabricação e importação de pneus pelo Brasil no ano de 2005:

- Pneus novos aqui fabricados: 1.363.267 toneladas;
- Pneus novos importados: 129.176 toneladas;
- Pneus usados importados: 115.479 toneladas;
- Total: **1.607.922** toneladas.

Considerando a mesma proporção do levantamento do IPT, pode-se estimar que, no ano de 2005, cerca de 426.000 toneladas de pneus de diversos tipos (26,5% do total fabricado e importado) foram descartadas de forma inadequada ao meio ambiente e à saúde pública no Brasil.

Os problemas e prejuízos ao meio ambiente a à saúde pública que decorrem do descarte irregular de pneus são, principalmente:

- acúmulo de água de chuvas, formando criadouros de insetos transmissores de doenças, inclusive da dengue e da febre amarela;

- entupimento de galerias e canais de escoamento de águas pluviais urbanas, causando enchentes e destruindo infra-estruturas, como pavimentos e calçadas;

- assoreamento de cursos de água, causando transbordamentos e inundações de margens.

Para o Poder Público, principalmente para as administrações municipais, um maior descarte de pneus aumenta custos de manutenção das infra-estruturas, de socorro às vítimas de inundações urbanas e de coleta e disposição final de lixo, devido ao aumento do volume e redução da vida útil de aterros sanitários.

As questões de mérito que cabem a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável analisar, portanto, levam a concluir pela rejeição do projeto de decreto legislativo em pauta. No entanto, chamamos a atenção para a argumentação trazida pelo ilustre Autor na justificativa que fundamenta a iniciativa, toda ela baseada na Constituição e na legislação brasileiras.

Argumentos tão bem apresentados, como a extração do limite regulamentador do decreto, criando limitações e obrigações que são da esfera de lei, cerceamento da liberdade de escolha do consumidor e da atividade econômica, estão fora do escopo de nossa análise e deverão ser avaliados pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, inclusive quanto ao mérito.

Em conclusão, encaminho o voto pela rejeição, quanto ao mérito, do Projeto de Decreto Legislativo nº 325, de 2007.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado **Reinaldo Nogueira**
Relator