

Brasília / Plenário da 92ª. Reunião Ordinária do Conama, em 27 de novembro de 2008.

De: Francisco Simeão / ABIP – Associação Brasileira das Indústrias de Pneus Remoldados

Para: Senhoras e Senhores Conselheiros do Conama – Conselho Nacional do Meio Ambiente

## **Ref.- Revisão do texto da CONAMA 258/99, privilegiando as empresas fabricantes de pneus no Brasil.**

Senhoras e Senhores Conselheiros:

É nosso dever alertar sobre o equívoco cometido pela Câmara Técnica de Controle Ambiental do Conama, ao entender que pneus fabricados no Brasil para serem instalados em veículos nas montadoras de veículos ***não podem ser considerados como passivo ambiental***, sob o argumento de que naquele momento não estariam sendo lançados no meio ambiente, fato que somente viria a ocorrer quando substituídos no mercado de trocas.

Usando o mesmo raciocínio poderíamos também afirmar que os pneus novos importados para comercialização no mercado de trocas ***igualmente não poderiam ser considerados como um passivo ambiental no momento em que ingressam em território brasileiro***, uma vez que da mesma forma das montadoras os pneus novos ao serem instalados em veículos não estariam sendo lançados a céu aberto no meio ambiente.

Portanto, qual a razão de se exigir, no caso das importações, de que o equivalente em pneus inservíveis seja retirado do meio ambiente e destruído, previamente ao ingresso no Brasil dos pneus importados, enquanto os pneus aqui fabricados majoritariamente pelas portentosas multinacionais e encaminhados às montadoras de veículos são isentados da contrapartida ambiental?

### **Inconstitucionalidade do texto aprovado na Câmara Técnica do Conama**

Referido benefício concedido às empresas multinacionais, ademais, irá provocar um inconstitucional tratamento discriminatório entre os fabricantes, que majoritariamente abastecem as montadoras e os importadores que abastecem o mercado de reposição.

Além do aspecto fundamental que é a preservação ambiental já extremamente bem definida na resolução vigente, que, diga-se, foi elogiada por organismos internacionais pela efetividade e proteção ao meio ambiente, é interessante destacar o aspecto constitucional da norma que se pretende editar, que, na forma apresentada se mostra absolutamente inconstitucional, haja vista que fere de morte o princípio da isonomia, previsto no artigo 5º, caput, da Constituição Federal.

É que enquanto aqueles que abastecem as montadoras estarão legitimadas a colocar no mercado brasileiro determinada quantidade de pneus sem ter que destinar quantidade proporcional de pneus inservíveis, os que abastecessem somente o mercado de reposição terão que realizar referida destinação com relação à totalidade de pneus que colocam no mercado brasileiro, apesar de ambos promoverem, proporcionalmente ao número de pneus que colocam nesse mercado, idêntico aumento do número de pneumáticos existente no Brasil.

Aliás, vale aqui destacar que o argumento – de que os pneus vendidos para equipar carros novos, não geram aumento do passivo de pneus inservíveis – utilizado para legitimar

o mencionado benefício concedido às empresas multinacionais, é absolutamente equivocado. É que os pneus destinados ao mercado de reposição, usando-se o mesmo raciocínio, também não estariam gerando o aumento do passivo de pneus inservíveis, uma vez que eles ficam no carro usado até tornarem-se inservíveis, da mesma forma que os pneus que equipam os carros novos neles permanecem até tornarem-se inservíveis.

Sendo assim, para evitar o aumento do passivo de pneus no Brasil que entram no mercado (via montadoras) sem prévia destinação e, também, para evitar um tratamento discriminatório entre quem vende pneus para montadoras para equipar carros novos e quem vende pneus no mercado de reposição, o raciocínio correto e mais prático para a fiscalização de destinação de pneus inservíveis seria obrigar o cumprimento da obrigação ambiental a todos os fabricantes e importadores que colocam pneus no mercado brasileiro, seja em veículos novos (nas montadoras), seja em veículos usados (nos centros automotivos), no ato em que os pneus surjam em território brasileiro, sejam eles importados ou aqui fabricados.

**Desobrigar** de contrapartida ambiental os pneus destinados às montadoras de veículos, sob o argumento de que estes não podem ser considerados, em relação aos destinados ao mercado de trocas, como sendo passivo ambiental gerado, é efetivamente um erro que não se sustenta diante da mais elementar aritmética.

Para demonstrar esse equívoco, primeiro chamamos a atenção do Conama para o site da ANIP (associação das empresas fabricantes de pneus no Brasil) – [www.anip.com.br](http://www.anip.com.br), onde está informado o montante de pneus fabricados em 2007, bem como os que foram vendidos no mercado de trocas do Brasil, os que foram destinados às montadoras e os que foram exportados, conforme demonstrado no quadro a seguir:

<b>PNEUS FABRICADOS NO BRASIL EM 2007 :</b>		<b>57.300.000</b>	<b>Pneus</b>	
	<b>Quantidade</b>	<b>Obrigação ambiental</b>		
Quantidade exportada (30%)	17.190.000	Excluído dos cálculos		
Pneus destinados às montadoras (30%)	17.190.000	0	42,86%	
Mercado de reposição (40%)	22.920.000	22.920.000	57,14%	
<b>Total x Território brasileiro em 2007</b>	<b>40.110.000</b>	<b>22.920.000</b>	<b>57,14%</b>	

O quadro a seguir mostra o acúmulo de pneus no meio ambiente brasileiro, ao longo de 10 e de 20 anos, em razão da isenção que se pretende conceder aos fabricantes de pneus do Brasil.

<b>PROJEÇÃO (NÚMEROS FIXOS) DAS IMPORTAÇÕES E FABRICAÇÃO DE PNEUS</b>						
	<b>2007</b>	<b>ANIP / Produção x Coleta inservíveis</b>			<b>Importadores</b>	
		<b>Montadoras</b>	<b>Revendas</b>	<b>Coleta e</b>	<b>Pneus</b>	<b>Coleta e</b>
		<b>40.110.000</b>		<b>Destruição</b>	<b>destinados</b>	<b>Destruição</b>
	<b>2007</b>	17.190.000	22.920.000	<b>de Pneus</b>	<b>ao mercado</b>	<b>De Pneus</b>
<b>Anos</b>				<b>inservíveis</b>	<b>de reposição</b>	<b>inservíveis</b>
1	2009	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
2	2010	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
3	2011	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
4	2012	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
5	2013	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
6	2014	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
7	2015	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000

8	2016	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
9	2017	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
10	2018	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
		<b>171.900.000</b>	<b>229.200.000</b>	<b>229.200.000</b>	<b>110.000.000</b>	<b>110.000.000</b>
<b>Subtotal/fabricados:</b>		<b>401.100.000</b>				
<b>Saldo de pneus no meio ambiente :</b>				<b>171.900.000</b>	<b>Saldo :</b>	<b>0</b>
<b>Anos</b>						
11	2019	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
12	2020	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
13	2021	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
14	2022	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
15	2023	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
16	2024	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
17	2025	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
18	2026	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
19	2027	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
20	2028	17.190.000	22.920.000	22.920.000	11.000.000	11.000.000
		<b>171.900.000</b>	<b>229.200.000</b>	<b>229.200.000</b>	<b>110.000.000</b>	<b>110.000.000</b>
<b>Subtotal/fabricados:</b>		<b>401.100.000</b>				
<b>Saldo de pneus no meio ambiente :</b>				<b>171.900.000</b>	<b>Saldo :</b>	<b>0</b>
<b>Total / fabricados: 802.200.000</b>						
<b>Saldo de pneus no meio ambiente :</b>				<b>343.800.000</b>	<b>Saldo :</b>	<b>0</b>
				<b>Ano 2028</b>		

Conforme demonstrado no quadro acima, a totalidade dos pneus importados e os aqui fabricados, destinados ao mercado de reposição, tiveram 100% de contrapartida ambiental, ou seja, ***o aumento do passivo ambiental neste caso foi ZERO.***

Ao longo do mesmo tempo – 20 anos (um tempo curto quando se trata de um país), o quadro mostra uma sobra no meio ambiente de 343.800.000 pneus inservíveis.

Diante desse fato, a pergunta que não pode deixar de ser feita é: ***ONDE ESTARÃO OS 343.800.000 PNEUS que não tiveram sua contrapartida ambiental cumprida em razão do favorecimento concedido no caso em questão?***

Seguramente não estarão nos veículos, uma vez que para tanto não existe suficiente quantidade de veículos no Brasil (***5 pneus por veículo, em média = 68.760.000 veículos***). Alertamos que os números do quadro acima foram projetados levando-se em consideração os números fixos de hoje. Caso fôssemos projetar o aumento da quantidade de veículos, evidentemente também teríamos que projetar o proporcional aumento da quantidade de pneus, o que viria a dar no mesmo.

Por outro lado ocorre que estudos (em especial o do renomado IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo) dão conta de que atualmente não é possível cumprir a obrigação de coletar e destruir mais do que 60% do total de pneus colocados anualmente no mercado brasileiro, tendo em vista a retenção de pneus usados por parte de seus donos, por ocasião das trocas, bem como em razão de que uma parcela considerável dos pneus são destinados a atividades industriais e outras, que embora ambientalmente adequadas, acabam *fugindo* das estatísticas.

Com isso, destaca-se, aparece uma terceira irregularidade no texto revisado da Resolução CONAMA nº 258/99, que decorre da imposição de uma obrigação impossível de ser adimplida pelos fabricantes e importadores que somente comercializam junto ao

mercado de reposição. Deveras, enquanto as empresas multinacionais que revendem tanto para as montadoras como para o mercado de reposição conseguirem cumprir as suas metas de destinação – pois têm que destinar pneus inservíveis somente em relação a 57,2% dos pneus que colocam no mercado brasileiro, as empresas fabricantes e importadoras que revendem somente para o mercado de reposição, por terem que destinar pneus inservíveis em relação a 100% dos pneus novos que colocam no mercado, ficarão impossibilitadas de cumprir as suas metas.

E, considerando NÃO SER POSSÍVEL cumprir a obrigação de coletar e destinar UM PNEU INSERVÍVEL para CADA UM PNEU NOVO FABRICADO OU IMPORTADO, por que tal obrigação deve ser imposta justamente aos que comercializam exclusivamente junto ao mercado de reposição?

Diante do exposto, tendo em vista que o texto revisado da Resolução CONAMA nº 258/99:

1. prescreve uma obrigação de destinação que libera as referidas empresas multinacionais da obrigação de destinar pneus inservíveis no que se refere a 42,8% dos pneus que colocam anualmente no mercado brasileiro (a parcela de sua produção que é destinada às montadoras de veículos);
2. estabelece uma obrigação discriminatória, que favorece as empresas que importam e fabricam pneus para equipar os carros novos das montadoras em detrimento daquelas empresas que fabricam e importam pneus somente para o mercado de reposição;
3. prescreve uma obrigação que não é possível ser adimplida pelos fabricantes e importadores que comercializam pneus novos exclusivamente no mercado de reposição;

Citada proposta de resolução, a toda evidência, não merece ser aprovada por Vossas Senhorias, Digníssimos Senhores Conselheiros do CONAMA.

Por tais razões, nossa sugestão é que seja estabelecida a exigência de se coletar e destinar TRÊS PNEUS inservíveis (60%) para cada CINCO PNEUS importados ou fabricados no País e vendidos no mercado interno, quer seja para as montadoras, quer seja para o mercado de reposição. E como condição de permanente vigilância das necessidades do meio ambiente, no novo texto da Resolução o IBAMA deveria ser nomeado para definir, anualmente, se tal proporção deve ser ampliada ou reduzida, em até 50%, objetivando manter permanentemente o meio ambiente livre de pneus inservíveis.

Sendo esses os nossos argumentos e sugestão para a revisão do texto da Resolução Conama nº 258/99, antecipamos os nossos agradecimentos pela atenção a nós dispensada.

Cordialmente,

Francisco Simeão Rodrigues Neto  
Presidente