



Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável

(Órgão independente criado pelo Decreto-Lei n.º 221/97, de 20 de Agosto, DR I-A n.º 151)

COMENTÁRIOS PRELIMINARES DO CONSELHO NACIONAL DO AMBIENTE E DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL AOS PROJECTOS DE DECRETO-LEI E DE PORTARIA SOBRE GESTÃO DE PNEUS E PNEUS USADOS

1. *Apreciação na generalidade*

O **Instituto dos Resíduos (INR)** solicitou, por carta, recebida em 19 de Dezembro de 2000, a **apreciação por parte do Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável (CNADS dos projectos de Decreto-Lei e de Portaria sobre gestão de pneus e pneus usados**. As duas propostas de diploma legal procuram criar um quadro mais seguro e ordenado do ponto de vista ambiental para o fluxo dos pneus usados e, simultaneamente, dar formalmente cumprimento ao imperativo do artigo 5.º a Directiva 1999/31/CE do Conselho, de 26 de Abril que proíbe a deposição em aterro de pneus usado; nessa medida, o **CNADS reconhece o mérito e a oportunidade desta iniciativa**, e recorda que nos seus pareceres e reflexões sobre as questões relativas aos resíduos, sempre pugnou pelo primado da prevenção e pela criação das condições que estimulem a reciclagem.

Com efeito, e no que diz respeito à política de resíduos, o CNADS está especialmente atento às questões ligadas aos fluxos e matérias recuperáveis ou valorizáveis e, neste particular, sempre defendeu que a eficácia das medidas regulamentares depende, sobretudo, da participação do público, desde que devidamente informado e sensibilizado, e de uma eficaz articulação com os sectores económicos e operadores envolvidos.

Por estes motivos, **o CNADS considera que os projectos de diploma agora remetidos para apreciação, constituindo um ponto de partida, carecem de profundos aperfeiçoamentos**, nomeadamente nos seguintes aspectos:

- Os cidadãos são parte fundamental deste circuito e o seu papel e obrigações deverão estar claramente identificados;
- Os operadores económicos envolvidos deverão estar correctamente identificados, quer no seu papel específico e obrigações que daí decorrem, quer na sua interacção;
- O ciclo de vida dos pneus deveria ser caracterizado no preâmbulo do projecto de Decreto-Lei ou em artigo específico, e deveriam estar indicados o ponto de partida e as premissas que suportam os objectivos de gestão propostos.

2. *Comentários específicos*

2.1. O ciclo de vida dos pneus

O CNADS entende que, quer o desejável aumento da vida útil dos pneus novos, quer da sua recuperação por recauchutagem, implicam:

- **Diálogo com os produtores** com o objectivo de garantir, através da evolução das especificações técnicas dos pneus novos e da criação de manuais de boas práticas



Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável

(Órgão independente criado pelo Decreto-Lei n.º 221/97, de 20 de Agosto, DR I-A n.º 151)

dirigidos aos utentes e operadores económicos envolvidos, os objectivos relativos à primeira fase da vida útil dos pneus;

- Uma **ordenação realista das operações de gestão aplicáveis aos pneus nos seus vários estádios do ciclo de vida.**

Considera-se imprescindível, para que os objectivos correspondentes à recauchutagem sejam atingidos, que esta **operação de remanufactura seja prioritariamente tida em conta** e como tal distinta das restantes operações de reciclagem.

Nesse sentido, será necessário que os diplomas em questão apontem para o **estabelecimento de regras técnicas** que permitam a um maior número de pneus ter “novas vidas”, daí resultando para a indústria de recauchutagem de pneus um estatuto que, de modo algum, se confunda com o dos restantes operadores de gestão de resíduos.

- Qualquer **proibição**, sobretudo no que respeita à incineração dos pneus (v.g. art. 4.º do projecto de DL), deveria estar adequadamente **articulada com os necessários sistemas de controlo e monitorização** e, no plano sócio-económico, com a realidade do tecido produtivo nacional.
- Uma eficaz **articulação com outras instâncias relevantes**, nomeadamente com a Direcção Geral de Viação e, nos planos técnico e operacional, com os Centros de Inspecção Automóvel, sem esquecer a necessidade de uma clara articulação das competências específicas das diversas entidades fiscalizadoras (cfr. art. 10.º).

2.2. Os operadores económicos

No circuito económico da gestão de pneus existem, na realidade, produtores, distribuidores (v.g. grandes superfícies comerciais) e oficinas de reparação automóvel.

Os projectos de diploma legal em apreciação são ainda imprecisos, quer na sua definição, quer na articulação destes operadores económicos.

Dá-se como exemplos a falta de menção às oficinas de reparação automóvel e a classificação como produtor de entidades que comercializam veículos e que, na realidade são, para este efeito, meros distribuidores.

2.3. A participação do público

O CNADS entende que **a eficácia destes diplomas passa pela adesão dos cidadãos aos objectivos** que se pretendem atingir.

Nessa medida, seria desejável que o seu papel e deveres fossem contemplados, eventualmente, numa primeira fase, sob a forma de um **código de boa conduta**, bem como as medidas a adoptar com vista a facilitar a aplicação desta orientação.

Este projecto de Decreto-Lei, não reflectindo satisfatoriamente o princípio da participação, deverá ser reformulado em conformidade.



Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável

(Órgão independente criado pelo Decreto-Lei n.º 221/97, de 20 de Agosto, DR I-A n.º 151)

3. Recomendações

O CNADS recomenda que sejam reformulados os projectos de Decreto-Lei e de Portaria sobre pneus e pneus usados de acordo com o sentido expresso nas considerações anteriores, nomeadamente através de:

- Elaboração de um **novo preâmbulo** no projecto de Decreto-Lei onde a correcta articulação entre o público e os operadores económicos e institucionais esteja expressa, de acordo com os objectivos da sustentabilidade a alcançar;
- **Reformulação das definições**, no sentido de uma mais correcta identificação dos intervenientes no circuito económico e de uma clara hierarquia das prioridades que devem ser conferidas, em primeiro lugar, à remanufatura dos pneus por recauchutagem e, em seguida, às diferentes formas de reciclagem ou de uso secundário e, só em último lugar, a valorização energética, dada a menor valia ambiental e económica desta.
- **Diálogo com os operadores económicos envolvidos e com as instituições e organismos da Administração Pública relevantes**, de modo a que a articulação operacional e de responsabilidades seja melhorada com o objectivo da obtenção das metas propostas;
- **Caracterização do ciclo de vida dos pneus**, tendo em conta que alguns podem ser recauchutados várias vezes, daí resultando um estatuto claro e que valorize a actividade industrial de recauchutagem de pneus.

[Aprovado por unanimidade pelo Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável na sua sessão extraordinária de 12 de Janeiro de 2001].

O Presidente

Mário Ruivo