

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2011

Estabelece a forma de recolhimento e destinação final de baterias automotivas e industriais, compostas por Chumbo e Ácido Sulfúrico.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o recolhimento e o destino final de baterias automotivas e industriais, e todas as demais que tenham em sua composição Chumbo (Pb) e Ácido Sulfúrico (H_2SO_4), que se encontrem energeticamente esgotadas.

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

I – Baterias automotivas: todas as baterias e quaisquer acumuladores elétricos, que tenham em sua composição chumbo (Pb) e Ácido Sulfúrico (H_2SO_4), classificadas na Tabela TIPI na posição 8507.10.

II – Baterias industriais: todas as baterias e quaisquer acumuladores elétricos, que tenham em sua composição o chumbo (Pb), classificadas na Tabela TIPI na posição 8507.20.

III – Baterias inservíveis: as baterias mencionadas nos incisos I e II, retro, que se encontrarem energeticamente esgotadas, classificadas na Tabela TIPI na posição 8548.10.10.

IV – Mercado de reposição: segmento da cadeia de comercialização de baterias automotivas e industriais com atuação na venda de baterias novas, em caráter de substituição à bateria inservível.

Art. 3º As baterias automotivas e industriais inservíveis deverão ser devolvidas pelos consumidores finais, pessoas físicas ou jurídicas, aos varejistas, distribuidores e importadores sob as penalidades desta Lei.

§ 1.º. Por seu turno, os varejistas, distribuidores e importadores obrigam-se a destinar as baterias inservíveis coletadas aos fabricantes nacionais, sob as penas desta Lei.

§ 2.º Para os efeitos desta Lei, o fabricante nacional de baterias automotivas e industriais é o legalmente incumbido de proceder à destinação ambientalmente adequada das baterias inservíveis em recicladores devidamente licenciados, sem prejuízo da responsabilidade compartilhada pós-consumo entre varejistas, distribuidores, importadores e consumidores finais, no que tange à obrigação de coletar e devolvê-las, na forma desta Lei, até os fabricantes nacionais.

Art. 4.º Para cada bateria automotiva e industrial nova que seja comercializada, os varejistas, distribuidores, importadores e fabricantes deverão comprovar, no âmbito de suas responsabilidades, a coleta da mesma quantidade em baterias inservíveis.

§ 1.º Para efeito de controle e fiscalização, a quantidade de que trata o *caput* deverá ser convertida em peso de baterias inservíveis a serem destinadas.

§2.º Cumprida a destinação estabelecida no *caput*, o excedente poderá ser utilizado pelos fabricantes, importadores, distribuidores e varejistas, para períodos subseqüentes.

§ 3.º Sem prejuízo da penalidade prevista inciso XII, do art. 62 do Decreto 6.514, de 22 de julho de 2008, os fabricantes, importadores, distribuidores e demais varejistas, poderão ter as suas atividades suspensas, na hipótese de não cumprimento do quanto estabelecido no *caput* deste artigo, bem como na hipótese de não cumprimento da obrigação estabelecida no art. 5.º desta Lei.

§ 4.º Os certificados de destinação ambientalmente adequada somente poderão ser expedidos por fabricantes nacionais, ficando vedada a cobrança de quaisquer valores pela sua emissão.

Art. 5.º. Os fabricantes nacionais e os importadores deverão apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, anualmente, até o último dia do terceiro mês do ano subsequente, o balanço entre a quantidade de baterias automotivas e industriais comercializadas e a correspondente quantidade de baterias inservíveis coletadas.

Parágrafo único. Os fabricantes nacionais deverão, também, comprovar, quando da apresentação do relatório de que trata o *caput*, a destinação ambientalmente adequadas das baterias inservíveis que lhes forem enviadas pelos varejistas, distribuidores e importadores.

Art. 6.º Os importadores de baterias automotivas e industriais, que desejarem importar novas baterias, deverão comprovar a destinação ambientalmente adequada da mesma quantidade de baterias inservíveis que foram objeto do processo de importação anterior.

§ 1.º Para efeito de controle e fiscalização, a quantidade de que trata o *caput* deverá ser convertida em peso de baterias inservíveis a serem destinadas.

Art. 7.º As pessoas físicas e jurídicas que se dediquem à atividade de importação de baterias automotivas e industriais, deverão obter a respectiva licença ambiental de operação, previamente à importação, sob pena de sua proibição.

Parágrafo único. A renovação da licença ambiental de operação a que se refere o *caput*, dar-se-á mediante a comprovação, por parte do importador, do cumprimento das obrigações estabelecidas nesta Lei.

Art. 8.º Sem prejuízo da obrigação prevista no artigo anterior, todas as pessoas físicas e jurídicas que importem baterias automotivas e industriais,

deverão obter autorização prévia do IBAMA para fins de obtenção da licença de importação.

§ 1.º O IBAMA se valerá, para fins de emissão da autorização a que se refere o *caput*, do certificado de destinação ambientalmente adequada a ser expedido por um fabricante nacional de baterias automotivas ou industriais.

§ 2.º O fabricante nacional que não dispuser de todas as licenças ambientais não poderá emitir o certificado descrito no § 1º, supra.

§3.º Para os fins desta Lei, o importador que pela primeira vez importar baterias automotivas e/ou industriais, fica dispensado do cumprimento da obrigação prevista no *caput*.

§4.º Os fabricantes nacionais, atendidas as condições estabelecidas em lei, ficam obrigados a expedir o certificado de destinação ambientalmente adequada da quantidade de baterias energeticamente esgotadas coletadas pelo importador, desde que disponibilizadas no local indicado pelo fabricante nacional.

Art. 9º O rótulo das embalagens das baterias deverá informar de forma clara ao consumidor sobre a correta devolução das baterias energeticamente esgotadas.

Art. 10. O § 1.º do art. 56 da Lei 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 56.

§ 1º Nas mesmas penas incorre quem:

I -

II -

III – recusar-se a entregar bateria automotiva ou industrial energeticamente esgotada a quem seja legalmente incumbido de proceder à sua destinação ambientalmente adequada, nos termos da lei;

IV – comercializa a terceiros ou condiciona a pagamento a entrega da bateria automotiva ou industrial energeticamente esgotada, a quem seja legalmente incumbido de proceder à sua destinação ambientalmente adequada.

V – deixar de dar a destinação ambientalmente adequada às baterias automotivas e industriais energeticamente esgotadas.

.....” (NR)

Art. 11. As pessoas físicas e jurídicas que desenvolvam atividades previstas por esta lei, terão um prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data em que entrar em vigor, para se adaptarem às exigências nela previstas, com exceção do art. 5.º, que terá aplicabilidade imediata.

Art. 12. Esta Lei entrará em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Sala das Comissões,

Presidente

Relator

JUSTIFICAÇÃO

O art. 170, da Constituição Federal, estabelece expressamente que a ordem econômica fundar-se-á na “*valorização do trabalho humano e na livre iniciativa*” observados os princípios que elenca. Dentre eles, o qual possui extrema relevância temática com o projeto de lei ora proposto, destaca-se o inciso VI, ao explicitar a “*defesa do meio ambiente, inclusive o tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação*”.

Nessa toada, entendemos que faltou à Lei 12.305, de 02 de agosto de 2010, mencionar em seu art. 33, especificamente, as baterias automotivas e industriais, em cuja composição apresenta-se o Chumbo (Pb) e o Ácido Sulfúrico (H_2SO_4). Essas baterias, após energeticamente esgotadas, transformam-se em resíduos perigosos, a teor do que assim estabelece a Resolução CONAMA n.º 23, de 12 de dezembro de 1996, e isto por causa de sua composição.

De outra feita, e ainda que se argumente estar estruturada a logística reversa de baterias automotivas e industriais, a teor do que assim dispõe a Resolução CONAMA n.º 401, de 04 de novembro de 2008, entendemos que tal regulamentação administrativa é insuficiente. Isto porque o art. 4.º da referida Resolução estabelece, em resumo, que os estabelecimentos que comercializam baterias chumbo-ácido deverão **RECEBER** (grifos nossos) do usuário as baterias usadas, aqui se entendendo como as energeticamente esgotadas.

Ora, tal definição colide, inclusive, com aquela prevista na própria Lei 12.305, de 02 de agosto de 2010, no que tange à logística reversa e sua responsabilidade compartilhada, na medida em que deixa ao talante desses comerciantes simplesmente receber tais produtos após energeticamente esgotados.

Nesse particular, mister salientar-se que uma bateria automotiva ou industrial composta por Chumbo (Pb) e Ácido Sulfúrico (H_2SO_4), após energeticamente esgotada, não possui qualquer serventia, eis que não poderá

mais ser utilizada aos fins a que se destina, a não ser a sua destinação ambientalmente adequada. Tal destinação, frise-se, é a única alternativa ambientalmente viável para uma bateria chumbo-ácido energeticamente esgotada, sob pena de graves e danosos efeitos ao meio ambiente.

O presente Projeto de Lei visa, também, combater a comercialização de baterias inservíveis, visto que tal fato não somente frustra os objetivos da logística reversa, expondo a risco o meio ambiente, como também dificulta o controle do retorno e destinação adequada por parte do Poder Executivo.

Da forma como o projeto de lei está estruturado, a responsabilidade pela destinação ambiental será dos fabricantes nacionais de baterias automotivas e industriais, havendo ainda a responsabilidade compartilhada dos demais elos para que essa mesma bateria inservível chegue até o fabricante.

Com relação, ainda, à importação entendemos que o cenário atual é preocupante, mormente ante o fato de que os importadores estão sujeitos às mesmas regras estabelecidas pela Resolução CONAMA n.º 401 que, como vimos, é insuficiente para regular a conduta do setor.

Assim, o importador ficará sujeito às mesmas obrigações a que hoje igualmente deve se sujeitar o fabricante nacional, de modo ainda a impor um controle mais rígido sobre as importações, e a destinação ambientalmente adequada dessas mesmas baterias.

Desta forma, e com o objetivo de pautar a conduta de todo o elo da cadeia de fabricação e comercialização das baterias automotivas e industriais, compostas por Chumbo (Pb) e Ácido Sulfúrico (H_2SO_4), por entender também que tais baterias distinguem-se totalmente das demais baterias do setor eletro-eletrônico, é que se justifica a necessidade de uma lei que tutele especificamente esse setor.

