

PARECER N° , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 537, de 2011, do Senador Eduardo Amorim, que “estabelece a forma de recolhimento e destinação final de baterias automotivas e industriais, compostas por Chumbo e Ácido Sulfúrico”.

RELATOR: Senador CÍCERO LUCENA

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Assuntos Sociais (CAS) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 537, de 2011, que “estabelece a forma de recolhimento e destinação final de baterias automotivas e industriais, compostas por Chumbo e Ácido Sulfúrico”. A proposição foi também distribuída para a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), à qual cabe a decisão terminativa.

O art. 1º da proposição indica que a lei tem por objeto dispor 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.

O art. 2º define: (i) baterias automotivas, as que contenham chumbo e ácido sulfúrico e sejam classificadas como 8507.10 na Tabela do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI); (ii) baterias industriais, as que tenham chumbo em sua composição e estejam classificadas como 8507.20 na TIPI; (iii) baterias inservíveis, as automotivas e industriais energeticamente esgotadas e classificadas na posição 8548.10.10 da TIPI; e (iv) mercado de reposição, como o segmento da cadeia de comercialização de baterias automotivas e industriais com atuação na venda de baterias novas, em caráter de substituição à bateria inservível.

O art. 3º, *caput*, estipula que as baterias automotivas e industriais inservíveis deverão ser devolvidas pelos consumidores finais aos varejistas, distribuidores e importadores que, conforme o § 1º do art. 3º, por sua vez, ficam obrigados a destiná-las aos fabricantes nacionais. O § 2º do mesmo artigo determina que os fabricantes nacionais de baterias automotivas e industriais ficam incumbidos de proceder à destinação final ambientalmente adequada das baterias inservíveis em recicladores devidamente licenciados, sem prejuízo da responsabilidade pós-consumo compartilhada com varejistas, distribuidores, importadores e consumidores finais.

O *caput* do art. 4º estabelece que para cada bateria nova a ser comercializada, os varejistas, distribuidores, importadores e fabricantes deverão comprovar, no âmbito de suas responsabilidades, a coleta da mesma quantidade de baterias inservíveis. O § 1º do artigo determina que a quantidade de baterias novas deverá ser convertida em peso de baterias inservíveis, para efeito de controle e fiscalização, e o § 2º que o excedente de baterias inservíveis coletadas em relação às baterias novas comercializadas poderá ser utilizado em períodos subsequentes por varejistas, distribuidores, importadores e fabricantes de baterias. O § 3º do mesmo artigo estipula que, sem prejuízo da penalidade prevista no inciso XII, do art. 62 do Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, os fabricantes, importadores, distribuidores e demais varejistas poderão ter as suas atividades suspensas, se não cumprirem o estabelecido na lei. O § 4º do art. 4º determina que os certificados de destinação ambientalmente adequada somente poderão ser expedidos por fabricantes nacionais.

O art. 5º do projeto estabelece que os fabricantes nacionais e os importadores de baterias deverão apresentar anualmente ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) balanço entre a quantidade de baterias comercializadas e a quantidade de baterias inservíveis coletadas, bem como também deverão comprovar, junto a esse órgão, a destinação ambientalmente adequada das baterias coletadas.

O art. 6º determina que os importadores de baterias que desejarem fazer nova importação desse produto deverão comprovar destinação ambientalmente adequada da mesma quantidade, expressa em peso, de baterias inservíveis importadas anteriormente.

O arts. 7º e 8º estipulam que os importadores de baterias automotivas e industriais deverão, previamente à importação dessas baterias, obter licença ambiental de operação e autorização do Ibama para a concessão

da licença de importação. Os §§ 1º a 4º do art. 8º estabelecem que, para a emissão da referida autorização, o Ibama fará uso de certificado de destinação ambientalmente adequada, a ser expedido por um fabricante nacional de baterias automotivas ou industriais; e que, atendidas as condições estabelecidas em lei, os fabricantes nacionais ficam obrigados a expedir o referido certificado relativo às baterias energeticamente esgotadas coletadas pelo importador.

O art. 9º do PLS nº 537, de 2011, fixa que o rótulo das embalagens de baterias deverá informar o consumidor sobre a correta devolução das baterias esgotadas. Por fim, o art. 10 altera o § 1º do art. 56 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (Lei de Crimes Ambientais), para apenar quem: recusar-se a entregar bateria automotiva ou industrial esgotada a quem for legalmente responsável pela destinação ambientalmente adequada; comercializar baterias esgotadas; e deixar de dar destinação ambientalmente adequada às baterias automotivas ou industriais energeticamente esgotadas.

Não foram apresentadas emendas à matéria.

II – ANÁLISE

Compete à CAS, nos termos do art. 100, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), apreciar o mérito das matérias relativas ao saneamento e à proteção e defesa da saúde.

Com relação ao mérito, cabe observar que o autor da proposição argumenta que faltou à Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Lei da Política Nacional dos Resíduos Sólidos – PNRS), mencionar, em seu art. 33, as baterias automotivas e industriais que, por conterem chumbo e ácido sulfúrico, transformam-se em resíduos perigosos, se descartadas de forma inadequada.

Ressalta, ainda, que a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) nº 401, de 4 de novembro de 2008, que trata da logística reversa de baterias, é insuficiente, pois seu art. 4º determina apenas que os estabelecimentos que comercializam baterias chumbo-ácido deverão receber do usuário as baterias usadas. Assim, a responsabilidade desses comerciantes ficaria limitada a simplesmente receber tais produtos. Esclarece, também, que o projeto de lei apresentado visa combater a comercialização de baterias inservíveis, prática que contribui para frustrar os objetivos da

logística reversa e dificultar o controle, pelo Poder Executivo, do retorno e da destinação adequada desses produtos. Além disso, o importador passará a ficar sujeito às mesmas obrigações a que estão sujeitos os fabricantes nacionais.

Cabe salientar que os resíduos tóxicos decorrentes dessa baterias, caso haja disposição final inadequada, podem contaminar o solo e o lençol freático. Dessa maneira, existe o potencial risco à saúde humana e torna-se necessária a existência de norma específica para o recolhimento e a destinação final de baterias automotivas e industriais.

III – VOTO

Pelo exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 537, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator