

PARECER N° , DE 2013

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, em decisão terminativa, 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 **JOSÉ AGRIPINO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 537, de 2011, de autoria do Senador Eduardo Amorim. A proposição “estabelece a forma de recolhimento e destinação final de baterias automotivas e industriais, compostas por Chumbo e Ácido Sulfúrico”.

O art. 1º do PLS nº 537, de 2011, indica que o objeto da lei é 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). O art. 2º especifica as categorias de baterias abrangidas pela lei.

O art. 3º determina que as baterias automotivas e industriais inservíveis deverão ser devolvidas pelos consumidores finais aos varejistas, distribuidores e importadores que, por sua vez, ficam obrigados a destiná-las aos fabricantes nacionais. O § 2º do mesmo artigo estabelece que aos fabricantes nacionais cabe 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 art. 4º obriga os varejistas, distribuidores, importadores e fabricantes a comprovar que para cada bateria nova a ser comercializada é feita a coleta da mesma quantidade de baterias inservíveis.

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.

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

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

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: (i) recusar-se a entregar bateria automotiva ou industrial esgotada a quem for legalmente responsável pela destinação ambientalmente adequada; (ii) comercializar baterias esgotadas; e (iii) deixar de dar destinação ambientalmente adequada às baterias automotivas ou industriais energeticamente esgotadas.

O art. 11 determina que a lei resultante do projeto entrará em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Não foram apresentadas emendas ao PLS nº 537, de 2011, no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete à CMA, nos termos do art. 102-A, inciso II, *a*, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), apreciar o mérito das matérias relativas ao controle da poluição.

Por se tratar da Comissão incumbida de analisar o projeto em decisão terminativa, cabe a este Colegiado também apreciar os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição.

Em relação à constitucionalidade, note-se que o PLS nº 537, de 2011, cuida de matéria inserida na competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal, conforme estabelece o inciso VI do art. 24 da Constituição de 1988. Cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria, e é legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Carta Magna. Tampouco há norma constitucional que, no aspecto material, esteja em conflito com o teor da proposição em exame. A iniciativa também atende os requisitos de juridicidade e regimentalidade.

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.

Todavia, deve-se ressaltar que o art. 33 da PNRS determina que os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de pilhas e baterias são obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor. Estipula, ainda, que os consumidores deverão efetuar a devolução desses produtos, após o uso, aos comerciantes ou distribuidores que, por sua vez, deverão fazer essa devolução aos fabricantes e importadores desses produtos, para destinação final ambientalmente adequada. Tais determinações abrangem todos os tipos de baterias, incluindo as baterias automotivas e industriais.

Além disso, entendemos que normas específicas para determinados tipos de baterias devem ser estabelecidos com base nas características técnicas desses produtos e, portanto, definidos pela regulamentação da lei, de modo a permitir mudanças periódicas nas regras, em decorrência dos avanços tecnológicos no setor.

Desse modo, cremos não haver necessidade de uma lei específica para o recolhimento e destinação final de baterias automotivas e industriais compostas por chumbo e ácido sulfúrico e que tal regramento, em face do progresso tecnológico, tornar-se-á contraproducente.

III – VOTO

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator