

PARECER Nº , 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(*ad hoc*): Senador **LUIZ HENRIQUE**

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 (H₂SO₄). O art. 2º especifica as categorias de baterias abrangidas pela lei.

Já 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 desse 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 art. 7º estabelece que os importadores de baterias automotivas e industriais deverão obter licença ambiental de operação. O art. 8º estipula que eles deverão, previamente à importação dos produtos, solicitar concessão da licença de importação ao Ibama.

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.

O projeto já foi analisado pela Comissão de Assuntos Sociais, que concluiu por sua aprovação. 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, alínea *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, devemos notar que os arts. 5º e 8º estabelecem funções para o Ibama, embora essa seja competência privativa do Presidente da República.

Também com relação aos aspectos constitucionais, deve ser enfatizado que, no âmbito da competência legislativa concorrente, como é caso da matéria em foco, o § 1º do art. 24 da Constituição Federal estabelece que a União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

Além disso, os temas tratados pelos arts. 2º, 4º, 6º, 7º e 9º demandam conhecimento técnico específico e, por isso, devem ser deixados para a atividade regulamentadora do Poder Executivo, de modo a permitir mudanças periódicas nas regras em decorrência dos avanços tecnológicos no setor.

Com relação ao mérito, cabe observar que o autor da proposição argumenta que a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Lei da Política Nacional dos Resíduos Sólidos – PNRS), não incluiu no sistema de logística reversa, disciplinado em seu art. 33, as baterias automotivas e industriais.



Esses produtos, por conterem chumbo e ácido sulfúrico, transformam-se em resíduos perigosos se descartados de forma inadequada.

Ao não distinguir as baterias automotivas e industriais das pilhas e baterias comuns, cujos principais produtores são do setor de eletroeletrônicos, torna-se difícil a negociação e a construção de acordos setoriais que viabilizem a implementação de mecanismos de logística reversa para as baterias automotivas, que possuem um processo de fabricação diverso.

Todavia, cabe ressaltar que não é recomendável, como propõe o PLS, a adoção de medidas pontuais fora do contexto normativo geral, no caso, a Lei da PNRS. Isso porque, no que tange às normas gerais, o art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010, já estabelece aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes a obrigação de estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos. Por sua vez, o inciso II do *caput* do referido artigo torna obrigatória essa tarefa para os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes das pilhas e baterias.

Além disso, o § 3º do art. 33 da Lei da PNRS determina que os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de pilhas e baterias devem implantar procedimentos para compra de produtos inservíveis, podendo, entre outras medidas, disponibilizar postos de entrega de resíduos reutilizáveis e recicláveis e atuar em parceria com cooperativas ou outras formas de associação de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis.

Cumpre-nos ressaltar, ademais, que os instrumentos e a forma de implantação da logística reversa, estabelecidos pelo art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010, foram regulamentados pelo Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010. Não seria, portanto, necessário repetir a legislação geral no texto do PLS, o que ocorre em vários artigos.

Ora, tendo em vista que a Lei da PNRS institui a obrigatoriedade dos setores industrial e varejista adotarem mecanismos de logística reversa, e considerando que a forma de implantação da logística reversa já está regulamentada pelo Poder Executivo, a melhor solução para dar tratamento



específico ao descarte de baterias automotivas e industriais pós-uso seria alterar o art. 33 da Lei da PNRS.

Por isso, apresentamos emenda substitutiva com o objetivo de modificar o art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010, para incluir as baterias automotivas e industriais nos sistemas de logística reversa de forma separada das pilhas e baterias comuns,

III – VOTO

Pelo exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 537, de 2011, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CMA (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 537, DE 2011

Altera o art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, para tornar obrigatória a estruturação e implementação de sistemas de logística reversa para baterias automotivas e industriais compostas por chumbo e ácido sulfúrico.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 33.**
.....



VII – baterias automotivas e industriais compostas por chumbo e ácido sulfúrico.

.....

§ 3º Sem prejuízo de exigências específicas fixadas em lei ou regulamento, em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS, ou em acordos setoriais e termos de compromisso firmados entre o poder público e o setor empresarial, cabe aos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos a que se referem os incisos II, III, V, VI e VII ou dos produtos e embalagens a que se referem os incisos I e IV do **caput** e o § 1º tomar todas as medidas necessárias para assegurar a implementação e operacionalização do sistema de logística reversa sob seu encargo, consoante o estabelecido neste artigo, podendo, entre outras medidas:

.....

§ 4º Os consumidores deverão efetuar a devolução após o uso, aos comerciantes ou distribuidores, dos produtos e das embalagens a que se referem os incisos I a VII do **caput**, e de outros produtos ou embalagens objeto de logística reversa, na forma do § 1º.

.....”(NR)

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

