

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.006, DE 2010

Proíbe o trânsito nas águas territoriais e nos portos brasileiros de embarcação que utilizem combustível com mais de mil partes por milhão de enxofre.

Autor: Deputado CARLOS BEZERRA

Relator: Deputado RICARDO IZAR

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe proíbe o trânsito nas águas territoriais e nos portos brasileiros de embarcação que utilize combustível com mais de mil partes por milhão de enxofre.

Estabelece que a infração ao disposto sujeita o infrator às penalidades previstas na Lei nº 9.605, de 1998, que “dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências”.

O autor do projeto acredita que com a obrigação de uso de combustível limpo pelos navios, será possível reduzir e controlar o impacto da poluição nas cidades costeiras do País, provocada pelas emissões dos navios.

Ressalta que, hoje, são utilizados combustíveis navais com até vinte e sete mil partes por milhão de enxofre e que, graças a isso, várias cidades portuárias sofrem mais com a poluição produzida pelas embarcações do que com a emissão dos veículos e das indústrias.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

Em que pese o valor das ponderações do ilustre autor do projeto em vista da redução da poluição atmosférica nas cidades costeiras que, segundo ele, sofrem mais com a poluição produzida pelos combustíveis dos navios do que com a produzida pelos seus veículos e indústrias, temos de argumentar, inicialmente, que os combustíveis marítimos (*bunker*) têm sua especificação definida internacionalmente pela norma ISO 8217/2005.

Conforme o processo de formulação, o *bunker* pode ser dividido em dois tipos: o residual e o destilado. Atualmente, em razão de permitir custos operacionais mais baixos, a maioria dos armadores ou fretadores utiliza o tipo residual. O mercado de *bunker* no Brasil é da ordem de 5 milhões de toneladas/ano e vem crescendo nos últimos anos a uma taxa de 3 a 5% ao ano. Do combustível consumido, 90% é do tipo residual.

Aliás, em todo o mundo, o mercado do produto residual é muito maior do que o mercado do produto destilado, porque em razão do seu menor custo, os navios acabaram sendo projetados para receberem o *bunker* residual. Pesa o fato de que o combustível destilado custa em torno de 50% a mais do que o combustível residual. Essa relação irá aumentar caso seja necessário comercializar um destilado com uma participação de enxofre em torno de 0,1% (mil partes por milhão – ppm).

Cumpra esclarecer que o uso de teor de 0,1% de enxofre no combustível, como requerido no PL em exame, só poderá ser cumprido pela substituição total do consumo de combustível residual por combustível destilado. Tal uso, na verdade, não é necessário, uma vez que supera as exigências da ISO para esses combustíveis.

Há outro aspecto a considerar: como o Brasil é deficitário em *diesel*, todo o produto destilado que vier a ser incorporado, para atender ao seu mercado, deverá ser importado, o que provocará um forte impacto na balança comercial, com perda de divisas.

É muito importante lembrar que a criação de uma ampla área de restrição ao consumo de combustível residual no Brasil, ou seja, todo o seu mar territorial, irá provocar também uma perda de competitividade no transporte marítimo em razão da elevação dos fretes, principalmente em relação às *commodities* (minérios de ferro e soja, entre outros), e também pela falta de navios preparados para efetuar as operações de cabotagem, importação ou exportação, por não possuírem condições técnicas de consumirem o combustível destilado.

Ressalte-se que os limites de enxofre impostos por este projeto de lei são mais restritivos dos que os limites indicados pela IMO (*International Maritime Organization*), agência especializada da ONU que regulamenta o transporte marítimo mundial.

Por outro lado, no que se refere à emissão de poluentes, a IMO não aceita a designação de uma área de controle de emissões (ECA) em um país ou região sem que haja estudos sobre a situação atual e impactos da mudança, sobre custos decorrentes e benefícios potenciais, disponibilidade de combustíveis e impactos reais para o meio ambiente e sobre o comércio realizado pelo país.

Atualmente está em elaboração um documento que trata do controle de emissões provocadas por navios (Anexo VI da MARPOL), o qual irá reger as normas para controle das emissões por transportes marítimos. O Brasil é signatário desses acordos internacionais e seguirá as orientações decorrentes.

No atual contexto internacional, o consumo obrigatório de *bunker* com 0,1% de enxofre está previsto para se iniciar em janeiro de 2015, apenas nas áreas consideradas como áreas de controle de emissões designadas pela IMO. Essas áreas, até agora, são apenas três: uma no mar Báltico, outra no mar do Norte e outra na América do Norte.

A maior parte do *bunker* comercializado no Brasil é para navios de bandeira estrangeira, cujos armadores condicionam o recebimento deste combustível ao atendimento da especificação e da qualidade internacionalmente aceita, de *bunker* do tipo residual, e por um preço competitivo.

As entregas de *bunker* em 2009, em portos nacionais, totais, superaram 5 milhões de toneladas. Deve-se lembrar que 75% dos navios que atracam em portos brasileiros são de bandeira estrangeira. Se esses navios só puderem comprar do Brasil o *bunker* do tipo destilado, com 0,1% de enxofre, como propõe o projeto de lei em pauta, o custo para os armadores na compra desse combustível pode chegar a duas vezes o valor do custo atual, o que poderia implicar em uma alteração das relações do Brasil com os demais países em questões vinculadas ao transporte marítimo.

A proposta deste projeto de lei traria, como consequência imediata, a perda de mercado interno para combustíveis residuais e provocaria um aumento considerável na importação dos destilados. Isso resultaria em maiores custos para armadores com rotas internacionais e de cabotagem, tanto no que se refere ao consumo de combustível, como pela necessidade de adaptação dos motores de suas embarcações para operar apenas com combustível destilado. Tais custos repercutiriam negativamente no nosso comércio internacional e em nosso setor de transporte marítimo.

Para que esse setor se desenvolva, é fundamental que nele sejam praticados padrões e requisitos internacionais uniformes, e que não se imponham medidas unilaterais como as propostas pelo projeto de lei em exame, as quais tendem a despadronizar a atividade e a aumentar consideravelmente os seus custos.

Diante de todos esses aspectos, somos pela rejeição do PL nº 7.006, de 2010

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado RICARDO IZAR

Relator