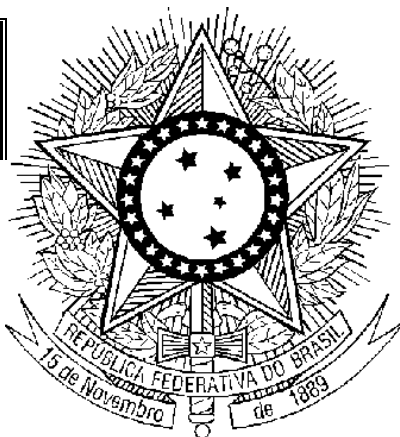


**AVULSO NÃO PUBLICADO
REJEIÇÃO COMISSÃO DE MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.006-B, DE 2010 **(Do Sr. Carlos Bezerra)**

Proíbe o trânsito nas águas territoriais e nos portos brasileiros de embarcação que utilizem combustível com mais de mil partes por milhão de enxofre; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. RICARDO IZAR); e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição (relator: DEP. GIOVANI CHERINI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica proibido o trânsito nas águas territoriais e nos portos brasileiros de embarcação que utilizem combustível com mais de mil partes por milhão de enxofre.

Art. 2º A infração ao disposto nesta Lei sujeita o infrator às penalidades previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Art. 3º Esta lei entra em vigor dois anos após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os navios são o meio de transporte mais eficiente em termos de uso de energia e capacidade de carga. Mas, para serem ainda mais econômicos, costumam usar combustíveis de pior qualidade, o que causa a emissão de um grande volume de poluentes.

Os navios emitem dióxido de enxofre, o mesmo poluente gerado pelos motores movidos a diesel que equipam carros e caminhões. Essas emissões variam em relação direta com o conteúdo de enxofre contido no combustível utilizado. O combustível de um navio cargueiro pode ter até 2.000 vezes mais enxofre do que o óleo diesel usado em automóveis na Europa, que é várias vezes menos poluente do que o usado no Brasil. Hoje há combustíveis navais com até 27.000 partes por milhão de enxofre. Para piorar, a maior parte das emissões são feitas perto da terra, já que mais de 70% do tráfego marítimo ocorre dentro da linha de 250 milhas da costa. Graças a isso, várias cidades portuárias sofrem mais com a poluição marítima do que com as emissões de seus próprios carros e indústrias.

Um relatório recentemente divulgado pela agência americana NOAA (Administração Nacional Oceânica e Atmosférica) mostrou que os milhares de navios navegando em torno dos portos do sul da Flórida - muitos deles de cruzeiros - , criam uma preocupação de saúde significativa para as comunidades costeiras.

Os cerca de 51 mil navios mercantes hoje navegando no mundo emitem um volume de poluentes particulados equivalente a 300 milhões de

automóveis, o que corresponde a metade da frota de veículos de todo o planeta. Isso sem considerar as embarcações menores, que somariam mais 40 mil.

O gás dióxido de enxofre é um dos principais poluentes atmosféricos que afeta a vida do homem. Sua presença na atmosfera resulta em danos aos vegetais, aos corpos de águas superficiais, aos bens artísticos e arquitetônicos e à saúde dos seres vivos. Quando se queima um combustível que contém enxofre, forma-se o dióxido de enxofre, que é emitido junto com os outros gases de exaustão. Como o dióxido de enxofre é solúvel em água, ele pode ser incorporado às gotículas de água que formam as nuvens, formando o ácido sulfuroso. Outras substâncias presentes na atmosfera podem também ser incorporadas às gotículas de água das nuvens e oxidar ou servir como catalisador para a reação de oxidação do ácido sulfuroso, produzindo ácido sulfúrico. A água oxigenada é um dos principais oxidantes que existe na atmosfera e participa da formação do ácido sulfúrico. Este é um dos caminhos conhecidos para a formação da “chuva ácida”.

Quando no ar existe dióxido de enxofre e material particulado (poeiras e gotículas de diferentes tamanhos em suspensão na atmosfera), forma-se uma mistura que tem a propriedade de potencializar o efeito da poluição. O ar que contém dióxido de enxofre e material particulado possui um efeito adverso à saúde que é muitas vezes maior que o efeito do ar que contém só dióxido de enxofre ou só material particulado. Isto é, seus efeitos não se somam, mas se multiplicam.

As partículas poluentes podem permanecer por dias na atmosfera e serem levadas a dezenas de quilômetros de onde foram emitidas. Ares com muitas partículas foram ligados a problemas de saúde como asma, ataques cardíacos e câncer de pulmão.

A poluição do ar mata cerca de 2,5 milhões de pessoas no mundo a cada ano. Segundo o Laboratório de Poluição Experimental da Faculdade de Medicina da USP, a poluição por dióxido de enxofre é responsável por graves doenças pulmonares e pela morte prematura (sobretudo de crianças e idosos) de cerca de 3.000 pessoas por ano na cidade de São Paulo e de 10 mil nas principais regiões metropolitanas do país. De cada 20 novos casos de câncer de pulmão em São Paulo, 1 é causado pela poluição do ar. No Brasil, os gastos com internações e mortes causadas pela poluição do ar chegam a US\$ 3 bilhões. A Faculdade de

Medicina da USP estima em U\$ 400 milhões por ano o custo para o SUS apenas na cidade de São Paulo.

Estudos recentes mostram que, se até 2012, não houver a redução nos níveis de enxofre, cerca de 87 mil mortes prematuras por ano no mundo poderão ser atribuídas a emissões de navios.

Alguns países, notadamente os Estados Unidos, estão começando a adotar medidas para enfrentar o problema, o que inclui a adoção de normas estabelecendo o limite de mil partes por milhão para a concentração de enxofre nos combustíveis utilizados pelos navios.

A adoção da medida no País é plenamente possível. O óleo diesel utilizado nas regiões metropolitanas possui um teor de enxofre da ordem de 500ppm e, no restante do País, o teor é de 2000ppm. Entretanto, recente Resolução aprovada pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, obriga utilização, a partir de 2012, do diesel S-10 (10ppm) no abastecimento de veículos pesados (ônibus e caminhões).

Com o propósito de reduzir e controlar o impacto da poluição dos navios nas cidades costeiras do País, estamos propondo que, no prazo de um ano, os navios que navegam nas águas territoriais e atracuem nos portos nacionais estejam obrigados a utilizar combustível limpo, vale dizer, com no máximo mil partes por milhão de enxofre. Tendo em vista o alcance social e da medida proposta, estamos certos de poder contar com o apoio dos nossos pares nesta Casa.

Sala das Sessões, em 23 de março de 2010.

Deputado Carlos Bezerra

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminoso de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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).

Cumprе 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 29 de junho de 2011.

Deputado RICARDO IZAR

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 7.006/10, nos termos do parecer do relator, Deputado Ricardo Izar.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Washington Reis e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Anderson Ferreira, Carlos Roberto, Diego Andrade, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Giroto, Jaime Martins, João Bittar, José Chaves, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Milton Monti, Newton Cardoso, Wellington Fagundes, Zeca Dirceu, Fábio Ramalho, Gonzaga Patriota, Ronaldo Benedet e William Dib.

Sala da Comissão, em 5 de outubro de 2011

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 7.006, de 2010, de autoria do ilustre Deputado Carlos Bezerra, 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 (“Lei de Crimes Ambientais”). A proposição prevê uma *vacatio legis* de dois anos.

Na Justificação, o nobre Autor alega que, com a obrigação do uso de combustível limpo pelos navios, será possível reduzir o impacto da poluição nas cidades costeiras do País, provocada pelas emissões dos navios. Ele ressalta que, atualmente, 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. Além disso, essa poluição também é responsável pela produção de “chuva ácida”.

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), foi ela inicialmente distribuída à Comissão de Viação e Transportes (CVT), que, em 05/10/2011, a rejeitou por unanimidade, nos termos do parecer do ilustre Deputado Ricardo Izar. Cabe agora a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) analisar-lhe o mérito ambiental.

Aberto o prazo de cinco sessões para o oferecimento de emendas, no período 11-23/11/2011, ele transcorreu *in albis*, sem a apresentação de emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme detalhado no âmbito do voto proferido quando da apreciação da matéria na CVT, os combustíveis marítimos (*bunker*) podem ser

divididos em dois tipos, conforme especificação definida internacionalmente pela norma ISO 8217/2005: o residual (*marine residual fuel*), um combustível mais “sujo” usado no motor principal dos navios, e o destilado (*marine distillate fuel*), um combustível mais “limpo”, usado nos motores secundários (para iluminação e manobras em porto, por exemplo).

O mercado de *bunker* no Brasil é da ordem de 5 milhões t/ano e vem crescendo nos últimos anos a uma taxa de 3% a 5% ao ano. Do combustível consumido, 90% é do tipo residual. Em todo o mundo, o mercado do produto residual é muito maior do que o do produto destilado, pois em razão do seu menor custo os navios acabaram sendo projetados para receberem o *bunker* residual. Pesa o fato de o combustível destilado custar cerca de 50% a mais do que o residual, percentual esse que irá aumentar caso seja necessário comercializar um destilado com teor de enxofre em torno de 0,1% (mil partes por milhão – ppm), como prevê o projeto ora em análise, o que iria demandar a substituição total do consumo de combustível residual pelo destilado.

No âmbito da CVT, já foram analisados os impactos econômicos dessa proposta, caso fosse transformada em lei, e que incluem a necessidade de importação do produto destilado e a perda de competitividade no transporte marítimo em razão da elevação dos fretes e da falta de navios preparados para efetuar as operações de transporte, por não possuírem condições técnicas de consumirem o combustível destilado. Enfim, para que o 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.

Do ponto de vista ambiental, matéria de competência desta CMADS, embora não se discorde das ponderações do douto Autor do projeto, cabe salientar que o percentual de enxofre previsto supera as exigências da ISO 8217/2005, sendo mais restritivo até 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, essa Organização 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 os impactos dessa mudança, os custos decorrentes e os benefícios potenciais, a disponibilidade de combustíveis e os impactos reais para o meio ambiente e sobre o comércio realizado pelo país.

Por fim, resta lembrar que 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. Sendo o Brasil signatário desses acordos internacionais, é certo que seguirá as orientações deles decorrentes. No atual contexto internacional, o consumo obrigatório de *bunker* com 0,1% de enxofre está previsto para se iniciar em janeiro de 2015, mas apenas nas áreas consideradas como ECAs designadas pela IMO. Essas áreas, até agora, são só três (no mar Báltico, no mar do Norte e na América do Norte), sendo que sua designação pela IMO, como já dito, dependeria de estudos específicos.

Ante todo o exposto, e embora reconhecendo as boas intenções do ilustre Autor, ao qual peço vênica, sou pela **rejeição do Projeto de Lei nº 7.006, de 2010**.

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2011.

Deputado GIOVANI CHERINI

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 7.006/2010, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Giovanni Cherini.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sarney Filho - Presidente, Arnaldo Jordy e Rebecca Garcia - Vice-Presidentes, Augusto Carvalho, Felipe Bornier, Giovanni Cherini, Givaldo Carimbão, Irajá Abreu, Leonardo Monteiro, Márcio Macêdo, Ricardo Tripoli, Vilalba, Alfredo Sirkis, Antonio Carlos Mendes Thame, Fernando Ferro, Lauriete, Paes Landim e Valdir Colatto.

Sala da Comissão, em 28 de março de 2012.

Deputado SARNEY FILHO

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
