

# COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

## 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 GIOVANI CHERINI

### 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 vênias, sou pela **rejeição do Projeto de Lei nº 7.006, de 2010**.

Sala da Comissão, em            de            de 2011.

Deputado GIOVANI CHERINI  
Relator