

**Gerenciamento de
Óleos Lubrificantes Usados
ou Contaminados**



GUIA DE FISCALIZAÇÃO

Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados (OLUC):

Para o meio-ambiente, um poluente;
Para os consumidores, um resíduo;
Para a indústria do petróleo, um insumo;
Para o Brasil, soberania;
Para todos, responsabilidade!

Realização:



Apoio Institucional:



Elaboração: **Hassan Sohn**
Projeto Gráfico APROMAC

São Paulo
Junho/2015

Gerenciamento de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados

Guia de Fiscalização



DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

Todos os Direitos Reservados

Autorizada a cópia integral ou parcial deste documento para fins estritamente não econômicos, desde que citada a fonte.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
2. O PAPEL CENTRAL DO PODER PÚBLICO NA LOGÍSTICA REVERSA DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES.....	6
3. QUEM DEVE FISCALIZAR	9
3.1. A Atuação Esperada dos Órgãos Ambientais na Fiscalização da Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes.....	10
3.2. O Papel do Órgão Regulador da Indústria do Petróleo, a ANP	12
3.3. A Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes e a Defesa do Consumidor.....	13
3.4. A Importância da Atuação das Polícias Rodoviárias na Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes	14
3.5. A Importância da Atuação do Ministério Público na Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes	16
3.6. Outras Instâncias Fiscalizatórias	16
4. QUEM, O QUE, QUANDO E COMO DEVE SER FISCALIZADO	17
5. IDENTIFICANDO OS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS ..	21
5.1. O Critério da Aparência	22
5.2. Distinção Aparente dos Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados de Outros Resíduos e Substâncias.....	25
5.3. O Critério da Origem.....	30
5.4. O Critério do Destino	31
5.5. A Comprovação Técnica	31
6. A DESTINAÇÃO LEGAL EXCLUSIVA DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS	33
6.1. O Rerrefino	36
6.1.1. Definição de Rerrefino.....	36
6.1.2. Tecnologias de Rerrefino	36
6.1.3. Requisitos Formais para o Exercício do Rerrefino	42
6.2. Os Recicladores	44
6.3. Outras Atividades Lícitas de Tratamento de Resíduos Assemelhados aos Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados	44
6.3.1. Processamento de Óleos Lubrificantes Industriais.....	45
6.3.2. Tratamento de Borra de Óleos de Corte	46
6.3.3. Tratamento de Emulsões Oleosas	47
7. A DESTINAÇÃO ILEGAL DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS	49
7.1. Destinações Ilegais Dadas aos Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados ..	49
7.2. Exemplos de Destinações Criminosas Ostensivas.....	56
7.3. Um Alerta Necessário.....	58
8. A MOVIMENTAÇÃO DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS	59
8.1. A Atividade de Coleta de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados.....	59
8.2. A Base de Armazenamento	60
8.3. O Laboratório Próprio	62
8.4. O Veículo de Coleta.....	63
8.5. O Veículo de Transporte Rodoviário.....	65
8.6. Legislação de Transporte de Produtos Perigosos	67
8.7. A Frota Agregada	71

8.8. Atividades Lícitas Invocadas para Tentar Burlar a Fiscalização e Tentar Justificar o Transporte Ilegal de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados	71
8.8.1. A Atividade de TRR	71
8.8.2. A Atividade de Remoção de Resíduos Navais e Borras de Fundo de Tanque	73
8.9. Exemplos de Ilegalidade: Veículos Clandestinos	74
8.10. Exemplos de Ilegalidade: Bases de Armazenamento Clandestinas	75
9. A FISCALIZAÇÃO DOCUMENTAL DA DESTINAÇÃO DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS	76
9.1. Os Contratos de Coleta	79
9.2. O Certificado de Coleta de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados – CCO	79
10. FISCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE VENDA DE LUBRIFICANTES NOVOS	81
11. PROCEDIMENTOS QUANDO CONSTATADAS IRREGULARIDADES OU INCONFORMIDADES.....	83
11.1. Elaboração do Relatório	84
11.2. Suspensão Total ou Parcial de Atividade	86
11.3. Apreensão dos Instrumentos do Crime	87
11.4. Competência para Lavrar o Auto de Infração	88
11.5. Comunicação às Demais Esferas Competentes.....	89
11.6. Continuidade da Investigação	89
12. ENQUADRAMENTOS LEGAIS.....	90
12.1. Questões Ambientais.....	90
12.2. Questões Referentes às Relações de Consumo	98
12.3. Exercício de Atividades Reguladas da Indústria do Petróleo	100
13. LEGISLAÇÃO ÚTIL.....	102
14. GLOSSÁRIO	105
15. BIBLIOGRAFIA	110
ANEXO I - EXEMPLO DE FICHA DE EMERGÊNCIA RELATIVA AOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS.	111

1. INTRODUÇÃO



É impensável para a Sociedade contemporânea abrir mão de todos os produtos industrializados e do uso massivo de meios de transporte automotivos, benefícios do avanço tecnológico que se por um lado facilitam e até mesmo determinam o modo de vida da humanidade, por outro trazem indissociavelmente a questão da geração de resíduos inevitáveis (ainda que eventualmente reduzíveis) e o consequente ônus de dar a estes solução eficaz e definitiva, evitando que os mesmos acabem por anular ou mesmo suplantar o benefício social dos produtos e serviços dos quais decorrem.

Nesse contexto, os óleos lubrificantes usados ou contaminados — resíduos resultantes do uso de lubrificantes derivados de petróleo — ganham especial destaque, tanto em decorrência de sua natureza de resíduo perigoso e persistente no meio ambiente, quanto em função do fato de que estão ligados ao uso de máquinas e equipamentos

indispensáveis para praticamente todos os processos de produção industrial e, sem dúvida, para qualquer veículo automotivo moderno.

Logo, a correta gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, ou sua gestão ambientalmente adequada, implica na indispensável necessidade de estruturação de uma cadeia de logística reversa que seja capaz de evitar que esse resíduo seja lançado direta ou indiretamente no meio ambiente e que tenha uma destinação segura para o ambiente e para a saúde pública.

O fato positivo é que, contrariamente ao que ocorre com muitos outros resíduos de pós consumo, no Brasil as instâncias administrativas perceberam essa necessidade em época muito anterior à própria Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos, e desde de 1963 existem regramentos que evoluindo ao longo do tempo vieram a resultar em uma estrutura legal sólida, uma cadeia consolidada de recuperação do resíduo e

um parque industrial tecnologicamente avançado, aptos a dar destinação ambientalmente adequada a todo o volume de resíduo gerado no país.

A nota negativa é que, por deficiência das instâncias fiscalizatórias e punitivas do Estado¹, paralelamente se formou uma estrutura clandestina concorrente com a cadeia de logística reversa oficial que, através de verdadeiras organizações criminosas, dá aos óleos lubrificantes usados ou contaminados destinações que são não apenas ilegais, como altamente nocivas ao ambiente, à saúde pública, e ao consumidor, dentre vários outros efeitos negativos.

O objetivo deste trabalho, portanto, é servir como um subsídio prático para as instâncias administrativas responsáveis direta ou indiretamente pela fiscalização da correta destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados e assim contribuir para solucionar tal

problema e alcançar a melhor gestão do resíduo perigoso óleo lubrificante usado ou contaminado.

Necessário registrar que o presente trabalho não tem a pretensão de esgotar o conhecimento a respeito do assunto e parte da premissa de que as instâncias fiscalizatórias possuem um corpo de agentes com adequada formação e uma estrutura organizacional compatível com sua realidade. Consequentemente a linha central adotada foi a de apresentar observações úteis, dicas, e não discorrer cientificamente sobre o tema e nem muito menos estabelecer diretrizes procedimentais ou regras.

Mais do que tudo, o presente trabalho parte da plena convicção de que a sensibilização pelo tema apresentado e a contribuição individual de cada um dos leitores no âmbito de seus respectivos órgãos ou espaços de atuação será de fato o real benefício que se poderá legar.

Dica:



Para rememorar ou reforçar os conhecimentos básicos sobre óleos lubrificantes e o contexto tratado neste trabalho, recomendamos a leitura do “Guia básico de gerenciamento de óleos lubrificantes usados ou contaminados”, disponível permanentemente em diversos sítios eletrônicos, como por exemplo: www.sindirrefino.org.br.

¹ Vide, por exemplo, SOHN & NYCZ, “A implementação da Resolução CONAMA nº 362/2005”.

2. O PAPEL CENTRAL DO PODER PÚBLICO NA LOGÍSTICA REVERSA DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES

A Resolução CONAMA nº 362/2005 e as Resoluções ANP nº 17, 18, 19 e 20/2009, que tratam da logística reversa dos óleos lubrificantes, apontam como atores desta:

Produtores e Importadores

Pessoas jurídicas que introduzem o lubrificante novo no mercado. Tem obrigação de custear a coleta dos óleos lubrificantes usados ou contaminados na proporção de sua participação no mercado de lubrificantes novos e de informar aos revendedores e geradores (consumidores) das obrigações na gestão e destinação do resíduo e dos riscos ambientais e legais decorrentes da conduta ilegal.

Revendedores

Pessoas jurídicas que comercializam o lubrificante novo no varejo ou no atacado.

Dentre outras obrigações devem receber os óleos lubrificantes usados ou contaminados dos consumidores e informá-los de suas obrigações quanto à destinação legal do resíduo, bem como gerenciar adequadamente os óleos lubrificantes usados ou contaminados gerados em seus estabelecimentos ou recebidos dos consumidores, entregando-os somente a coletores autorizados.

Geradores ou Consumidores

Pessoas físicas ou jurídicas que usam os lubrificantes e geram os óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Dentre outras obrigações devem segregar e armazenar adequadamente o resíduo, para que este não contamine o ambiente e não seja contaminado por outras substâncias e entregar todo o resíduo ao coletor autorizado ou ao revendedor.

Coletores

Pessoas jurídicas devidamente licenciadas pelo órgão ambiental competente e autorizadas pela ANP, para realizar a atividade de coleta de óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Realizam a retirada do resíduo de seu local de geração, seu armazenamento temporário, o transporte local e rodoviário e sua entrega ao rerrefinador. Devem entregar o CCO ao Gerador.

Rerrefinadores

Pessoas jurídicas devidamente licenciadas pelo órgão ambiental competente e autorizadas pela ANP, para realizar atividade de rerrefino de óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Removem os contaminantes e produtos de degradação do resíduo perigoso, produzindo óleo lubrificante básico segundo especificações do agente regulador da indústria do petróleo (ANP) e fornecendo matéria-prima para os produtores e importadores de lubrificantes novos, fechando o ciclo.

A Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010), em seu art. 30, que trata da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos, espelha essa mesma conjugação de responsabilidades, abrangendo os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes, os consumidores e os operadores da destinação legal dos resíduos.

No entanto, embora expressamente não nominado, o principal ator dos sistemas de logística reversa, especialmente a dos óleos lubrificantes, é sem dúvida alguma o Poder Público, a quem compete garantir o ciclo mediante atuação efetiva para:

- orientar todos os agentes da cadeia eles com políticas e ações específicas;
- fiscalizar intensivamente todos os agentes da cadeia, através de suas várias instâncias coordenadas.

Válido relembrar que as instâncias de fiscalização são essenciais para o sucesso de qualquer política de gestão de resíduos não porque a Sociedade precise ser coagida ao cumprimento de suas obrigações, mas porque a impunidade das condutas contrárias à Lei é um veneno sorrateiro que destrói de diversas maneiras as condições da população poder cumprir os seus deveres:

- as empresas que cumprem as exigências da legislação sofrem concorrência desleal por parte daqueles que adotando uma conduta ilegal tem custos de produção menor, desaparecendo gradativamente até restar apenas a ilegalidade;
- o não cumprimento da Lei implica em retração das atividades econômicas ligadas à destinação legal dos resíduos de pós-consumo, a ponto de levar ao seu desaparecimento, impossibilitando o gerador de cumprir suas obrigações no sistema de logística reversa;

- o não cumprimento da Lei gera o encarecimento do sistema de logística reversa a tal ponto que torna economicamente inviável a própria produção do bem de consumo e, por conseguinte, vítima as empresas que dão suporte financeiro ao sistema;
- ninguém sente-se obrigado a cumprir as exigências de quem não cumpre suas próprias obrigações, ou seja, a inércia da Poder Público, além de levar ao seu próprio descrédito, é um fator de incentivo à conduta ilegal.
- o reiterado descumprimento das normas as torna letra morta e elimina sua eficácia perante o costume ilícito.

A ação da fiscalização é, portanto, absolutamente desejável para proteção da Sociedade e preservação dos seus valores. Ademais, a mais eficaz e barata política de educação ambiental e de gestão de resíduos que o Poder Público pode desenvolver é a efetiva fiscalização da conformidade das condutas, seguidas da punição das ilegalidades — nada causa mais repercussão; nada gera mais conformação espontânea.

No caso dos óleos lubrificantes, essa verdade ganha ainda maior significado porque a logística reversa concorre contra o crime organizado e contra a desinformação com imensa dificuldade materializada no fato de que em grande parte do país a destinação ilegal é muito maior do que o cumprimento da Lei.

Ainda, não pode ser esquecido o papel fundamental que o Poder Público possui no contexto das “responsabilidades compartilhadas” de logística reversa: fundamental porque sua obrigação nesse contexto é mais severa do que dos próprios agentes econômicos envolvidos, eis que a saúde e a segurança da população e do ambiente são funções do Estado (razões da sua existência).

Diante desse contexto, podemos representar graficamente o ciclo de vida dos óleos lubrificantes, da sua cadeia de consumo à sua logística reversa, segundo o seguinte diagrama:



Atenção!

A correta gestão ambiental é do interesse de todos:

- para o Poder Público é uma obrigação e uma função essencial (proteção da saúde e a segurança da população e do ambiente);
- para o empreendedor é segurança jurídica e conduta ética;
- para a Sociedade é segurança química e indicador de desenvolvimento.



3. QUEM DEVE FISCALIZAR

A questão da correta gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados não está compartimentada e hermeticamente fechada nas esferas de competência dos órgãos ambientais e do órgão regulador da indústria do petróleo, nem tampouco tais esferas são estanques entre si e em relação a outros âmbitos de competência do Poder Público. Todos os agentes públicos que direta ou indiretamente tenham contato com o ciclo de vida dos lubrificantes, devem estar atentos para os aspectos da logística reversa desses produtos sendo, nesse sentido, importante fazer as seguintes reflexões:

- Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício². Ao mesmo tempo, o servidor público tem obrigação de “levar as irregularidades de que tiver ciência em razão do cargo ao conhecimento da autoridade superior” e “representar contra ilegalidade, omissão ou abuso de poder”³. — Por lealdade às instituições e irregularidades, deve ser entendido “todo e qualquer ato ou fato contrário ao interesse público”⁴.
- A Lei da Ação Civil Pública determina que qualquer servidor público “deverá provocar a iniciativa do Ministério Público, ministrando-lhe informações sobre fatos que constituam objeto da ação civil e indicando-lhe os elementos de convicção”⁵.
- “Qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito”⁶. Isso quer dizer que qualquer agente da fiscalização — qualquer funcionário de órgão dotado de poder de polícia administrativa — tem o dever de deter a ilegalidade, independente do âmbito do objeto regulado ou fiscalizado pelo seu órgão. Aliás, se qualquer pessoa do povo pode dar voz de prisão para aquele que está em flagrante delito, o funcionário público nem sequer precisaria estar em serviço para poder tomar essa mesma atitude diante de um crime ambiental continuado que é a destinação irregular de resíduo perigoso.

A fiscalização e zelo pelo sistema de logística reversa dos óleos lubrificantes compete a todos os funcionários públicos, notadamente aqueles que normalmente tenham maior contato com os contextos em que as ilegalidades cometidas contra este emergem, quais sejam:

- órgãos ambientais;
- ANP;
- polícias rodoviárias;
- polícias civis e militares;
- Polícia Federal;
- instâncias de defesa do consumidor;
- Receitas Federal e Estaduais;
- agências reguladoras do transporte;
- fiscalização das condições de trabalho;
- Ministério Público.

² Cf. Lei nº 8.429/1992, art. 11, II.

³ Cf. Lei nº 8.112/1990, art. 116, VI e XII.

⁴ Cf. Código de Ética Profissional do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal anexo ao Decreto nº 1.171/1994, art. XIV, “m”.

⁵ Cf. Lei nº 7.347/1985, art. 6º.

⁶ Cf. Código de Processo Penal, art. 301.



Atenção!

O Servidor Público, qualquer que seja a sua função ou órgão de vinculação, que ao tomar conhecimento de qualquer ato que possa constituir crime ou infração administrativa não comunicar as instâncias administrativas e policiais competentes pode responder por improbidade administrativa por omissão.

3.1. A Atuação Esperada dos Órgãos Ambientais na Fiscalização da Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes

Sendo a logística reversa de resíduos de pós consumo um tema eminentemente de competência ambiental, certamente não resta dúvida que os órgãos ambientais possuem a função central na fiscalização e garantia do cumprimento da legislação nesse contexto.

Não cabe aqui esgotar o assunto relativo a importância de uma política permanentemente planejada dos órgãos ambientais para coordenar as instâncias administrativas e orientar a população para o atingimento dos objetivos de gestão ambiental, que certamente são aspectos essenciais, inseparáveis e assecuratórios do sucesso de qualquer atividade humana; no entanto, útil relembrar e ressaltar alguns aspectos que contribuam para elucidar o sistema de fiscalização que deve envolver as atividades ligadas à logística reversa dos óleos lubrificantes derivados de petróleo.

O primeiro destaque que se faz é que a competência para fiscalizar a correta destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados é comum, podendo ser exercida pelos órgãos ambientais de âmbito federal, estadual ou municipal, independentemente da competência para licenciar a atividade em questão e do fato de estar ou não o infrator licenciado⁷. — Logo, todos os órgãos ambientais devem estar envolvidos com este tema, até

porque é fato que nenhum dos Estados (e presumivelmente nenhum dos Municípios) está livre da destinação ilegal dos óleos lubrificantes usados ou contaminados.

O segundo aspecto ao qual se dá destaque é que a fiscalização dessa logística reversa embora possa e deva ser realizada de forma específica através de operações periódicas perante geradores e transportadores, possui um viés difuso intrínseco, ou seja, deve ser realizada como um dos aspectos de conformidade em qualquer hipótese de fiscalização, seja de atividades licenciadas que estão sendo vistoriadas, seja no contexto de interdição de empreendimentos clandestinos, assim como é trabalhada, por exemplo, a questão do lançamento de efluentes líquidos nos corpos hídricos.

De fato, é uma máxima conhecida de todo e qualquer fiscal: uma irregularidade promove outra. Quem opera clandestinamente, compra insumos clandestinos e não atende a legislação de destinação de resíduos, o que sempre fornece à fiscalização duas linhas de investigação passíveis de evidenciar as organizações criminosas que utilizam os óleos lubrificantes usados ou contaminados para fins reprováveis (vendedor de produto clandestino ou adulterado e comprador do resíduo para

⁷ Lei Complementar nº 140/2011, art. 17.

adulterar produtos). Até mesmo os contextos mais inusitados, como desmatamento clandestino e pesca ilegal poderão com grande probabilidade envolver o uso ilegal do resíduo perigoso, eis que o mesmo é comumente utilizado para lubrificação de motosserras e como combustível de barcos.

Assim, a questão da correta destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados deve estar integrada na cultura institucional do órgão ambiental, sendo um item natural no procedimento de checagem das atividades e empreendimentos sob fiscalização.

Um terceiro aspecto a ser considerado pelos órgãos ambientais é o seu papel focal para o tema, ou seja, a sua missão de informar e orientar as demais instâncias administrativas e a Sociedade. A existência de outras instâncias administrativas envolvidas na mesma missão não deve ser vista como uma forma de transferir responsabilidades, mas sim como uma bem vinda possibilidade de potencializar a atuação do órgão através de conjugação de ações. A responsabilidade originária de garantir esta e todas as demais cadeias de logística reversa, repita-se, compete à instância ambiental;

Logo, cabe originariamente ao órgão de meio ambiente estudar a realidade da destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados no território de sua competência para identificar:

- os geradores, que devam ser orientados e fiscalizados (isso inclui, muitas vezes, os próprios órgãos da

Administração Pública, que não possuem procedimentos adequados de gestão e destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados que geram);

- as vias de destinação ilegal, desde os receptadores do resíduo perigoso que não foi destinado adequadamente até os consumidores dos produtos adulterados elaborados a partir daquele;
- as vias de informação da população mais adequadas à realidade local (rádio, jornal escrito, reuniões comunitárias, etc.), para que esta não seja vítima de pessoas inescrupulosas e possa colaborar de modo cidadão, mudando hábitos e até denunciando irregularidades;
- os eventuais parceiros para atuação conjugada (desde aqueles diretamente tratados neste trabalho, até aqueles de relevância local, como cooperativas, associações, comunidades religiosas, etc.);
- as interações com as unidades territoriais vizinhas, para eventuais providências conjuntas com os respectivos órgãos competentes.

Válido aqui asseverar que a eficácia do órgão ambiental na fiscalização da logística reversa dos resíduos de pós consumo e em especial da gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados está muito mais ligada a uma atitude proativa e ao uso criativo dos meios disponíveis do que propriamente a uma maior ou menor disponibilidade de recursos humanos e financeiros.

Dica:



Uma possível ação coordenada que traria resultados relevantes seria uma parceria com as polícias rodoviárias que, no âmbito de sua atuação de fiscalização do transporte de produtos perigosos, poderia, após rápida e simples capacitação, multiplicar os olhos do órgão ambiental nas rodovias.

3.2. O Papel do Órgão Regulador da Indústria do Petróleo, a ANP

Tão importante quanto o papel dos órgãos ambientais no âmbito da logística reversa dos óleos lubrificantes usados ou contaminados é a posição do órgão regulador da indústria do petróleo, a ANP, se não pelo viés ambiental (que de todo modo é um de seus princípios orientadores), pelo simples fato que o fracasso dessa cadeia de pós consumo sempre representa indisponibilização e destruição de um insumo estratégico no âmbito do mercado de petróleo e derivados, além de normalmente resultar em adulteração de produtos sob competência daquela agência regulatória. Infortunadamente, como acontece com muitos dos órgãos fiscais do Brasil, a ANP não possui estruturas de fiscalização de campo nem remotamente adequadas à imensa dimensão de suas atribuições, realizando sua missão institucional de modo predominantemente estratégico. Tal circunstância, no entanto, não diminui a importância ou a utilidade da agência reguladora, que atua como consultora permanente dos demais órgãos fiscalizadores, muito especialmente no que se refere ao repositório de informações de coleta e destinação.

Com efeito, seria contemporaneamente muito difícil, senão impossível, examinar com segurança a conformidade das atividades licenciadas no que concerne à

destinação legal dos óleos lubrificantes usados ou contaminados sem auxílio da ANP, não só porque esta centraliza e consolida o cadastro de todos os coletores e rerrefinadores, mas principalmente porque recebe e processa todas as informações de coleta, podendo inclusive confirmar, sob consulta, a veracidade dos documentos comprobatórios que forem apresentados pelo fiscalizado.

Outro aspecto relevante, é que a ANP pode suprir através de seu corpo técnico especializado, eventual deficiência que o órgão fiscalizador possa ter em seu quadro técnico.

Finalmente, a ANP é um dos destinatários obrigatórios da notícia de constatação de destinação ilegal de óleos lubrificantes usados ou contaminados, devendo ser formalmente informada de cada ocorrência para que possa tomar as providências cabíveis em relação a outros agentes sob sua competência regulatória que possam estar eventualmente envolvidos.

Logo, é imprescindível a atuação conjunta dos órgãos ambientais e demais instâncias fiscalizadoras com a ANP no contexto da fiscalização da logística reversa dos óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Dica:

Linha direta geral com a ANP: 0800 970 0267.

É aconselhável que os órgãos ambientais e demais instâncias fiscalizadoras contatem previamente a ANP para formalização de canais de comunicação otimizados, conferindo maior eficiência na atuação conjunta com aquela Agência Reguladora.



3.3. A Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes e a Defesa do Consumidor

O aumento progressivo da relevância dada às obrigações ambientais de pós-consumo agrega uma nova dimensão à defesa do Consumidor, notadamente naquelas cadeias de logística reversa já estabelecidas, como a dos lubrificantes.

De fato, a Política Nacional de Resíduos Sólidos consagra a “responsabilidade compartilhada pelo ciclo do produto”⁸, ressaltando a obrigação solidária do consumidor pela destinação ambientalmente correta do resíduo de pós-consumo, em harmonia com o princípio do poluidor-pagador adotado pela Política Nacional do Meio Ambiente⁹.

Em se tratando de produtos passíveis de logística reversa, a responsabilidade solidária do consumidor irá se submeter ao encadeamento de responsabilidades com custeio pelo agregador econômico, ou seja, o fabricante ou importador e o comerciante do produto estabelecem e custeiam de forma direta a via para o recolhimento e destinação adequada dos resíduos, e o consumidor é obrigado a utilizá-la, custeando-a de forma indireta¹⁰.

Disso decorrem dois fatos essenciais:

- os comerciantes, existindo um sistema de logística reversa, tem a obrigação de ofertar o canal correspondente ao consumidor, sendo direito inalienável do cidadão ter acesso a via que lhe permite cumprir a sua obrigação legal;
- o acesso à cadeia de logística reversa é um serviço agregado e indissociável do produto, pago pelo consumidor no momento da compra porque os custos referentes estão integrados no preço.

Assim, se o comerciante se recusa a receber o resíduo de pós-consumo, ou se

o recebendo lhe dá destinação divergente daquela estabelecida na lei (cadeia de logística reversa), mais do que um delito ambiental, estará cometendo uma afronta à boa-fé e aos direitos do consumidor.

Não bastante, na logística reversa dos lubrificantes é relevante observar que grande parte do resíduo que sofre destinação ilegal irá abastecer diversas atividades ilícitas que produzem o ofertam no mercado produtos adulterados, como combustíveis e lubrificantes, constituindo concorrência desleal e colocando em risco a segurança e a saúde do consumidor de tais produtos fraudados.

Ainda, a destinação ilegal dos óleos lubrificantes usados ou contaminados aumenta os custos da cadeia de logística reversa, causando o encarecimento do próprio produto novo e gerando mais uma ordem de prejuízo para o consumidor.

Em resumo, a destinação ilegal dos óleos lubrificantes usados ou contaminados em desacordo com a legislação representa:

- violação do direito do consumidor a ter acesso a cadeia de logística reversa impedindo que cumpra sua obrigação legal de entregar o resíduo perigoso;
- prejuízo ao consumidor que já pagou pelo serviço agregado (coleta) que não está sendo prestado;
- prejuízo para o mercado consumidor porque via de regra o resíduo destinado ilegalmente gera produtos adulterados;
- prejuízo para o mercado consumidor pelo encarecimento do produto novo decorrente do aumento de preço de seus insumos (matéria prima reciclada) e dos custos da logística reversa.

⁸ Lei nº 12.305/2010, art. 30.

⁹ Lei nº 6.938/1981, art. 4º, VII

¹⁰ Lei nº 12.305/2010, arts. 31, III, e 33.

Dica:

A melhor maneira para a fiscalização do respeito aos direitos do consumidor contribuir com a logística reversa dos óleos lubrificantes é agregar a verificação da existência das placas informativas obrigatórias e dos documentos comprovantes da correta destinação do resíduo de pós-consumo às ações de fiscalização rotineiras realizadas em função de outros produtos, em locais tais como postos de combustíveis, lojas de autopeças e supermercados (revendedores de lubrificantes novos).



3.4. A Importância da Atuação das Polícias Rodoviárias na Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes

A missão institucional das polícias rodoviárias de fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito¹¹, aliada a todo o conjunto de normas reguladoras do tráfego de substâncias perigosas sob sua responsabilidade fiscalizatória, coloca tais corporações em uma posição estratégica no âmbito da garantia da logística reversa dos óleos lubrificantes.

De fato, uma grande parte (se não a quase totalidade) do óleo lubrificante usado ou contaminado destinado ilegalmente acaba sendo transportado através de rodovias, se não quando de sua captação, ao menos quando de sua entrega ao receptor ou adquirente do produto adulterado dele originado.

Logo, as polícias rodoviárias poderão desmascarar as organizações criminosas que operam ilegalmente com óleos lubrificantes usados ou contaminados em duas circunstâncias:

- identificando os veículos clandestinos que transportam o resíduo;
- identificando os produtos adulterados elaborados a partir dos resíduos.

Ambas as hipóteses estão inseridas dentro dos trabalhos rotineiros das corporações, bastando simplesmente que

o corpo policial esteja atento ao tema e aos aspectos práticos indicados neste trabalho e tenha o zelo de informar o órgão ambiental competente e a própria ANP quando da constatação da ilicitude.

Da mesma forma, ambas as hipóteses são operacionalmente muito simples:

- a detecção dos veículos clandestinos na maioria das vezes é meramente visual, como melhor demonstrado em tópico específico na sequência;
- a identificação dos produtos adulterado é realizada por simples verificação documental (registro na ANP, documentação fiscal) e por vees até visualmente, prática completamente inserida dentro da rotina dos agentes policiais rodoviários.

Além da ação normal das polícias rodoviárias, outro aspecto que merece ser evidenciado é o importante papel de apoio que tais corporações podem dar aos órgãos ambientais em operações conjunta específicas previamente planejadas¹², ações com potencial para em poucos dias de fiscalização orientada dismantelar a rede de destinação ilegal de óleos lubrificantes usados ou contaminados de uma região.

¹¹ Código de Trânsito, Lei nº 9503/1997, art. 20, I.

¹² Código de Trânsito, Lei nº 9503/1997, art. 20, XI.

Fato Relevante:

A questão da fiscalização do transporte de óleos lubrificantes usados ou contaminados transcende o simples acompanhamento de uma cadeia de logística reversa e alcança relevância muito maior para as corporações policiais porque, conforme será melhor apresentado em tópico próprio, a destinação ilegal de óleos lubrificantes usados ou contaminados em grande número de casos está associada ao tráfico de drogas e o contrabando de mercadorias, não sendo nada incomuns as notícias de ações das polícias rodoviárias deparando-se e eficientemente coibindo essa modalidade criminosa.



Apreensão de produtos eletrônicos contrabandeados que estavam escondidos em tanque contendo óleo lubrificante usado ou contaminado transportado por caminhão clandestino (ao fundo) (foto: Polícia Rodoviária Federal – Divulgação)

**Atenção!**

O transporte de óleos lubrificantes usados ou contaminados sem autorização da ANP é crime federal e por si só autoriza a apreensão do veículo e da carga.

3.5. A Importância da Atuação do Ministério Público na Logística Reversa dos Óleos Lubrificantes

Descrever exaustivamente o grande espectro de possibilidades de atuação dos Ministérios Públicos no âmbito da logística reversa dos resíduos de pós-consumo em geral e dos lubrificantes em particular, desde o acompanhamento dos diversos atores sociais envolvidos até o próprio questionamento da eventual inércia dos órgãos da Administração Pública, seria pretensão que não caberia dentro dos estreitos limites deste trabalho e certamente não faria justiça a todo o potencial de criatividade e trabalho da instituição guardiã da legalidade.

No entanto, não se pode deixar de ressaltar um aspecto assecuratório de importância estratégica do Ministério Público nesse contexto, que é o de ser o último bastião de detecção da ilegalidade.

Observa-se que em muitos casos de sanção de condutas ilícitas, dada a relevância do elemento principal, a questão da destinação ilegal dos óleos lubrificantes usados ou contaminados acaba obscurecida e esquecida.

3.6. Outras Instâncias Fiscalizatórias

Merece ainda destaque a relevância que órgãos como as polícias civis e militares, a Polícia Federal, a Receita Federal, as Receitas Estaduais, as agências reguladoras do transporte, as delegacias do trabalho, etc., podem assumir na garantia de legalidade e no resguardo da cadeia de logística reversa dos lubrificantes, ainda que o contato direto com a ilegalidade na destinação de óleos lubrificantes usados ou contaminados seja eventual na sua atuação cotidiana.

Isso ocorre porque o tema ilegalidade na destinação de óleos lubrificantes usados

É corriqueiro que assim seja, por exemplo, na apreensão de drogas no qual resíduo é usado com camuflagem, nos acidentes com morte envolvendo veículos clandestinos e até mesmo nos casos de crimes ambientais no qual o resíduo é apenas um insumo, dentre outros.

Nesse momento, o órgão do Ministério Público deve ter a perspicácia de identificar a questão que é secundária no contexto maior e dar a ela vida própria, cobrando das instâncias fiscalizatórias e policiais a investigação relativa aos óleos lubrificantes usados ou contaminados que serviram de suporte para o crime, para assim desvendar toda a cadeia de ilegalidade subjacente e que dá suporte a uma extensa rede de outros crimes.

Merece menção que um único pedido de esclarecimento efetuado pelo Ministério Público pode ser mais efetivo para o assentamento da questão da logística reversa dos óleos lubrificantes usados ou contaminados na cultura institucional de determinado órgão fiscalizador, do que anos de treinamento.

ou contaminados está em regra ligado colateralmente a diversas condutas ilícitas dentro dos campos de trabalho dos órgãos e instituições citados, tais como a falsificação de documentos fiscais, o desrespeito às condições do ambiente de trabalho e a caracterização de organizações criminosas.

Espera-se de tais órgãos, portanto, a atenção para o tema para que as ilicitudes possam ser identificadas e as providências pertinentes, dentre elas a comunicação aos órgãos ambientais e à ANP, possam ser tomadas.

4. QUEM, O QUE, QUANDO E COMO DEVE SER FISCALIZADO

Como ocorre em todos os sistemas de logística reversa, a eficiência da gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados está ligada ao controle da origem, movimentação e destinação ambientalmente adequada do resíduo de pós-consumo, com a peculiaridade não exclusiva, mas restrita, de que para esta cadeia de logística reversa há uma papel ativo e obrigações definidas também para os pontos de venda do produto novo.

Assim, no que concerne à logística reversa dos lubrificantes e a gestão ambientalmente adequada dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, devem ser objeto de fiscalização:

- os pontos de venda dos lubrificantes novos;
- os pontos de geração de óleos lubrificantes usados ou contaminados;
- a movimentação de óleos lubrificantes usados ou contaminados;
- a destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Uma dificuldade inicial, presente em quase todos os sistemas de logística reversa no Brasil e nos demais países, é que os pontos que devem ser objeto de fiscalização se apresentam em números imensos se comparados com a capacidade de fiscalização dos órgãos individualmente considerados.

Nesse sentido, segundo números da ANP, em 2013 existiam no Brasil mais de 100 mil pontos de venda varejista de óleos lubrificantes, divididos entre postos revendedores de combustíveis (cerca de 40 mil), lojas de autopeças (60 mil), lojas especializadas (7 mil), e um número indeterminado de supermercados e hipermercados que comercializam lubrificantes; por outro lado, os pontos de geração alcançam cifras ainda maiores, eis que além dos considerados 40 mil postos revendedores de combustíveis, existem estimadas 140 mil oficinas mecânicas, 81,6 milhões de veículos rodoviários¹³ e um número indeterminado de indústrias e atividades econômicas geradores de lubrificantes dentro dos 16 milhões de empresas ativas no Brasil¹⁴.

De outra vertente, em que pese existam apenas 19 pontos de destinação legal estabelecidos no país¹⁵, estima-se que existam milhares de destinos ilegais distribuídos pelo território nacional.

Embora em um primeiro momento os números pareçam desanimadores, ainda mais se considerado o amplo espectro de atribuições dos órgãos fiscalizadores, não se pode esquecer que a atividade fiscalizatória eficiente somente é possível com base em estratégias que otimizem o potencial dos agentes fiscais.

¹³ Dado do DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, para dez/2013, obtido no sítio eletrônico www.denatran.gov.br > estatística > frota.

¹⁴ Estimativa do IBPT - Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário, para dez/2013, divulgada no sítio eletrônico www.empresometro.com.br.

¹⁵ Dado da ANP, em dez. 2013, obtido no sítio eletrônico www.anp.gov.br > Página Principal > Abastecimento > Lubrificantes > Rerrefino.

Dentre as diversas possibilidades que a técnica administrativa e a experiência das instâncias fiscalizatórias disponibilizam, destacam-se as seguintes estratégias:

Fiscalização difusa contínua

Sem menosprezar a importância e os resultados de ações específicas, como forças-tarefa e operações relâmpago especiais, a gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, assim como as questões ambientais em geral, deve ser objeto de integração na cultura institucional e se tornar um elemento de observância automática em todas as ações fiscalizatórias e na atuação cotidiana do órgão, até porque tais resíduos são gerados na maioria dos processos industriais e atividades econômicas.

Não se pode admitir, por exemplo, que uma operação de fiscalização se preocupe com as emissões atmosféricas, com os efluentes líquidos, com o lodo industrial e negligencie a verificação da destinação dos lubrificantes usados gerados pelo empreendedor, relegando este ponto a uma custosa e remota ação específica.

Também não se pode admitir uma atuação por poluição atmosférica, sem a investigação da fonte do combustível ilícito, nem tampouco a punição pelo derramamento de resíduo na rodovia, sem averiguação da origem deste.

Atuação profilática

O exemplo do infortúnio alheio é o efeito mais poderoso de uma operação de fiscalização, fazendo que os responsáveis por muitas atividades com desconformidades similares às daquela que foi descoberta e punida providenciem a correspondente conformação.

A atuação sistemática e consistente relacionada a correta gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, reforçada com uma publicidade adequada quanto a relevância do tema, seus aspectos legais e sobretudo a punição das inconformidades detectadas resultará ao menos na maior dificuldade de atuação das organizações criminosas que se beneficiam da ilicitude.

Foco no agente aparente e na ação inteligente

Ações específicas dentro do âmbito de competência do órgão fiscal devem evidentemente seguir técnicas de inteligência para potencializar sua eficiência, tendo como premissa que os óleos lubrificantes usados ou contaminados destinados à ilegalidade necessariamente tem que ser movimentados e de alguma forma oferecidos ao mercado.

O agente criminoso que retira o resíduo de seu ponto de geração e o comercializa ilegalmente terá necessariamente que se expor em algum momento e essa exposição será o ponto de acesso que o fiscal precisa para poder agir.

Estar atento à publicidade através de canais alternativos e informais é tão importante quanto o diagnóstico técnico de fontes de geração de resíduos e dos receptores do produto da ilegalidade.

Exaurimento das cadeias de ilegalidade

O órgão fiscal não deve pecar pela falta de continuidade e nem tampouco se satisfazer com sucessos pontuais; cada detecção de ilegalidade apontará o elo seguinte de uma cadeia sempre presente, eis que o consumidor do produto ilícito sempre terá um fornecedor, que sempre terá uma cadeia de clientes e uma rede de fontes.

Todos os aspectos devem ser examinados e perseguidos até o fim, sem desprezar o papel da delação premiada (eis que indicar o fornecedor do produto ilegal é atuar espontaneamente para redução dos efeitos do dano ambiental e permite considerar a redução da multa que necessariamente deverá ser aplicada)

Cidadão é fiscal engajado

Tanto em decorrência da educação ambiental em geral quanto em consequência da ação profilática acima mencionada (porque ninguém quer pagar a conta da conformação sozinho e perder competitividade frente ao concorrente que segue na prática da ilegalidade), o cidadão conscientizado é um fator que multiplica exponencialmente o número de olhos do corpo fiscalizatório.

O papel da cidadania como força garantidora do cumprimento da Lei é tão relevante quanto, infelizmente, é normalmente desprestigiado nas ações do Poder Público. Inúmeros são os casos em que o cidadão comum¹⁶ ou um segmento social específico são determinantes para o sucesso de políticas públicas e obediência da lei, não sendo lógico desperdiçar esse potencial, até porque a mesma atuação que a incentiva, educa e enfrenta o problema da geração difusa, que não possui outra forma de ser abordado.

Atuação integrada

Mais do que uma ação conjunta, a ação integrada deve ser pensada no âmbito das competências dos órgãos fiscalizatórios para que as esferas federal, estadual e municipal se complementem; assim, se o município tem a vocação de tratar das ações locais como oficinas e eventualmente postos de revenda de combustíveis, o Estado e a União, sem negligenciar o apoio à municipalidade carente de estrutura e capacitação, atuarão primariamente nas atividades econômicas sob sua responsabilidade (em especial grandes geradores como os segmentos do transporte, indústria em geral, agroindústria mecanizada, geração de energia), na repressão das organizações criminosas e, sobretudo, no pensamento estratégico que possibilitará tal integração e a própria realização de ações conjuntas ou conjugadas.

O mesmo raciocínio é válido para esferas de competência distintas, como a defesa ambiental, a defesa do consumidor e o controle de transporte de produtos perigosos.

¹⁶ Exemplificativamente, cita-se a questão do uso de cinto de segurança veicular, as denúncias de violência doméstica, os chamados “fiscais do Sarney” relativamente à sonegação de produtos, dentre outros.

Assim, novamente sem esgotar o tema, pode-se afirmar que é possível não só fazer frente à amplitude da questão, como obter resultados efetivos, cumprir a função institucional dos entes fiscalizadores e assim fiscalizar toda a cadeia de consumo e pós-consumo de lubrificantes quanto a correta gestão do resíduo resultante do uso de tal produto, de forma permanente e contínua, através do uso de estratégias preventivas, fiscalizatórias e punitivas adequadas.



Fiscalização Conjunta IBAMA/ANP. Foto: IBAMA/PE 2011

Dica:



Todas as estratégias apontadas dependem de integração da questão da correta destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados na cultura institucional; uma maneira simples, rápida, barata e eficaz de fazê-lo é estabelecer para o próprio órgão fiscalizado um programa interno de gestão desse resíduo, com participação ativa de seus agentes.

5. IDENTIFICANDO OS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS

Embora à primeira vista possa ser obviedade, um dos pontos iniciais que deve ser abordado como elemento imprescindível para a fiscalização da destinação conforme a Lei dos óleos lubrificantes usados ou contaminados é a própria identificação desse resíduo.

Uma possível forma de definir em linhas simples “óleos lubrificantes usados ou contaminados” seria como “o resíduo resultante do uso dos óleos lubrificantes de base mineral ou sintética nas suas mais diversas aplicações industriais ou automotivas que permitam o seu recolhimento e a sua posterior reciclagem através da metodologia legalmente eleita (rerrefino), possuindo natureza de resíduo perigoso pelas suas características tóxicas e poluentes e assim reconhecidas pela legislação aplicável”.

Apesar de verdadeira, tal definição — como em regra todas as definições — peca pela sua abstração, que exige do leitor o conhecimento prévio da coisa para poder reconhecê-la na sua descrição

resumida. Além disso, aborda apenas os aspectos parciais que foram considerados mais relevantes no momento da sua elaboração (se a definição interessasse mais a gestão física do resíduo, por exemplo, poderíamos mencionar que ele é fluído, com densidade média tal, com viscosidade média tal, combustível, mas não explosivo em condições normais de temperatura e pressão, etc.)

Para a fiscalização poder cumprir suas funções, no entanto, o relevante é poder diferenciar os óleos lubrificantes usados ou contaminados de outros resíduos e substâncias, distinguindo rapidamente se aquilo que se alega ser ou não ser esse tipo de resíduo, de fato é ou não é, não apenas em ambiente de laboratório, mas principalmente em operações a campo.

Essa missão não é exatamente simples, e vai depender de um certo grupo de fatores somados, dentre os quais, principalmente, da atenção do fiscal para detalhes.



Derrame de óleos lubrificantes usados ou contaminados com atingimento de solo, vegetação e corpo hídrico.

5.1. O Critério da Aparência

Os Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados na maioria dos casos possuem características aparentes que permitem sua rápida identificação. No entanto, a fiscalização deve estar muito atenta para que o critério da aparência não seja o único orientador de seu procedimento porque em várias hipóteses os óleos lubrificantes usados ou contaminados não terão o aspecto que vulgarmente se presume que tenham, tanto em função de sua finalidade originária, quanto em decorrência de tentativas de descaracterização para dificultar a fiscalização, ao passo que outros contextos, resíduos e produtos diversos poderão ser com eles confundidos por serem visualmente parecidos.

Normalmente os óleos lubrificantes usados ou contaminados, possuem as seguintes características aparentes:

Parâmetro	Origem Automotiva	Origem Industrial
Cor	marrom escuro/preto (cárter); amarelo escuro/marrom escuro (transmissão, sistemas hidráulicos)	marrom/a preto (usinagem, têmpera, térmicos) amarelo/alaranjado (isolante, hidráulico), marrom escuro/cinza (flushing)
Odor	Característico	indefinido
Viscosidade	característica de lubrificantes	variável conforme a aplicação, normalmente similar aos automotivos
Fases	pequena ou nenhuma fase de água e inexistência de outras fases, salvo se contaminado propositalmente	pequena ou nenhuma fase de água e inexistência de outras fases, salvo se contaminado propositalmente.
Macropartículas em suspensão	virtualmente inexistentes	virtualmente inexistentes
Turbidez	muito turvo (cárter) levemente turvo (sistemas hidráulicos)	muito turvo (usinagem, térmicos, têmpera, flushing) levemente turvo (isolantes, hidráulicos)
Sedimentos	poucos ou nenhum;	variável conforme a aplicação: de nenhum (óleos isolantes) a possuindo camada precipitada (usinagem)

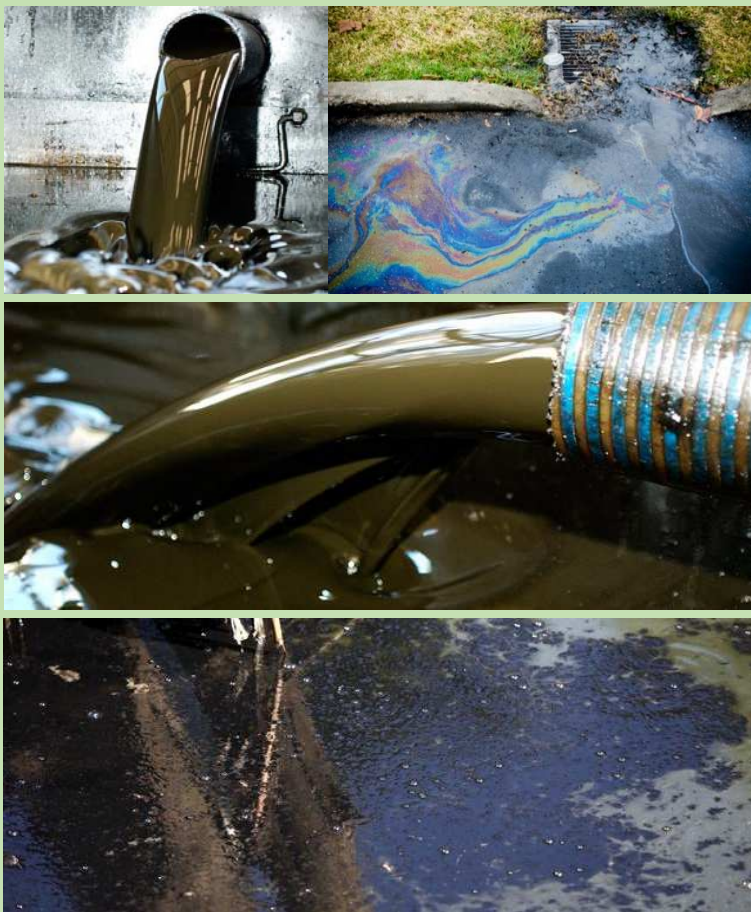
Características mais comuns dos óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Desmentindo, pois, o senso comum, percebe-se que os óleos lubrificantes usados ou contaminados podem assumir três tipos de aparência:

- - negros: óleos lubrificantes usados ou contaminados de origem automotiva (cárter), óleos térmicos, óleos de têmpera, algumas aplicações de usinagem;
- - claros: de cor amarelada como óleo de cozinha usado, provenientes de sistemas hidráulicos, óleos isolantes saturados;
- - não característicos: ou seja, aqueles que não parecem ser originados de lubrificantes de origem mineral, mas se assemelham a lodo industrial, como os óleos lubrificantes contaminados gerados em flushing e em várias aplicações de usinagem.

Para melhor contextualização, na sequência são apresentadas algumas imagens exemplificativas:

Óleos lubrificantes usados ou contaminado de origem automotiva:



(Fotos desta e da próxima página não creditadas)

Óleos lubrificantes usados ou contaminado de origem industrial:



Óleos de corte integral



Óleo isolante mineral degradado



Óleo mineral de flushing usado



Óleo de têmpera

Óleo térmico mineral degradado

Óleo hidráulico descartado

5.2. Distinção Aparente dos Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados de Outros Resíduos e Substâncias

Embora, repita-se, o critério da aparência por si só não possa eventualmente ser determinante na identificação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados e de sua distinção de outros resíduos e produtos especificados, devendo ser conjugado com outros aspectos, algumas anotações são úteis:

Diesel

Possui coloração especificada, aparência límpida e odor característico (mesmo o diesel naval deve possuir cor ASTM 3,0 - amarelo natural).



Coloração do diesel rodoviário (Fonte: ANP)

Biodiesel

Embora não tenha coloração especificada, sua cor característica fica entre a cor ASTM 0,5 e 1,5 para se compatibilizar com a mistura com o diesel. Seu odor é absolutamente distinto. A limpidez também é um diferencial importante



Biodiesel (Foto: divulgação)

Combustíveis residuais industriais e navais (APF, BPF, OCM, “bunker”)

O grande diferencial dos combustíveis residuais em relação aos óleos lubrificantes usados ou contaminados está no seu odor característico de alcatrão e na viscosidade, na maioria dos casos visivelmente maior.



Óleos residuais. (Fotos: divulgação)



Óleo combustível residual naval sobre areia. (Foto: não creditada)

Borras oleosas e graxas

Devido à grande diferença dos índices de viscosidade, a distinção entre borras oleosas e graxas usadas em relação aos óleos lubrificantes usados ou contaminados é relativamente fácil. Atenção para a hipótese de ter sido feita a mistura ilegal de óleos lubrificantes usados ou contaminados com estes resíduos.



Borra oleosa e graxa usada. (foto: divulgação)

Resíduos de fundo de tanque

Resíduo de fundo de tanque é a denominação popular das borras retiradas dos tanques de armazenamento de combustível industrial e naval, sendo de extrema importância a distinção em relação aos óleos lubrificantes usados ou contaminados devido ao fato de que grande maioria das tentativas de burlar a fiscalização da respectiva logística reversa envolve a alegação de que se trataria desse outro resíduo.

A diferenciação é mais simples do que possa parecer: as borras residuárias não são homogêneas como os óleos lubrificantes usados ou contaminados, apresentando normalmente fases em suspensão, formadas por água ou solventes leves, além de grumos solidificados de materiais mais densos; manchas amareladas decorrentes da degradação do combustível no solvente e em detergentes usados para a lavagem do tanque igualmente são quase uma regra.

A viscosidade é outro fator que facilita a diferenciação, eis que a fase leve é mais fluída que os lubrificantes, e a fase pesada normalmente mais viscosa, e o odor, ou melhor dizendo, a mistura de odores, também é um indicador que pode auxiliar na diferenciação.



Exemplos de borras de fundo de tanque. (Fotos: divulgação)

A grande dificuldade em relação aos resíduos de fundo de tanque surgirá na hipótese nada incomum de haver óleo lubrificante usado ou contaminado misturado àquele resíduo, prática que além de visar mascarar a violação da logística reversa do lubrificante tem por objetivo ajustar a viscosidade geral para a futura produção de combustível adulterado mediante simples desidratação por aquecimento. Tal hipótese é difícil de ser

detectada, embora as vezes o odor característico do óleo lubrificante usado ou contaminado possa denunciar a sua ocorrência.

Diante desse contexto, e até porque o “tratamento de borra de fundo de tanque” com fins a produção de combustível é atividade que deve ter licenciamento específico e deve necessariamente gerar combustíveis que atendam as especificações da ANP, a movimentação desse resíduo deve ser acompanhada atentamente pela fiscalização.

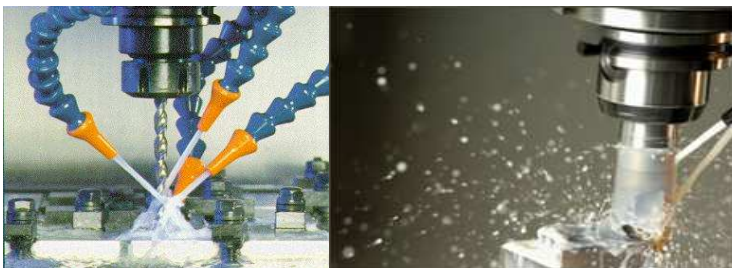


Atenção!

Sem demérito às empresas sérias que operam com o “tratamento de borras de fundo de tanque”, a fiscalização deve sempre considerar criticamente as movimentações deste resíduo porque muitos empreendimentos clandestinos e ambientalmente irregulares operam neste segmento.

Emulsões oleosas (óleo solúvel emulsionado)

As emulsões oleosas podem às vezes ser confundidas com óleos de flushing devido à sua coloração. No entanto, como são formadas por uma parcela muito maior de água em relação ao óleo em si emulsionado, a diferença de viscosidade é aparente.



Equipamentos operando com emulsões como fluidos de corte. (fotos: divulgação)

Óleos vegetais

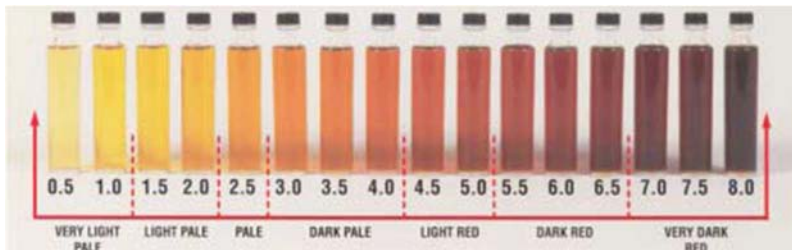
Os óleos vegetais podem ser visualmente confundidos com alguns tipos de óleos usados ou contaminados (hidráulicos e isolantes). A diferenciação, no entanto, pode ser facilmente realizada pelo odor.



Óleos vegetais servidos. (Fotos: divulgação)

Óleo básico mineral e lubrificantes acabados

A distinção nesse caso também pode ser feita através da coloração e da limpidez, destacando que o óleo básico mais escuro que é o tipo Neutro RR, possui cor ASTM 4,5.



Escala ASTM de colorimetria de óleos e derivados de petróleo. (Foto: divulgação)

O odor pode ser um diferencial em relação a alguns tipos de óleos isolantes saturados e naturalmente em relação aos óleos lubrificantes usados ou contaminados de origem automotiva.



Comparativo entre o óleo lubrificante usado ou contaminado, um óleo básico de Grupo I e um óleo básico de Grupo II (fotos: divulgação)

5.3. O Critério da Origem

Outra forma de rapidamente saber se determinada substância em questão é Óleo Lubrificante Usado ou Contaminado é averiguar qual é a sua fonte geradora. Os quadros a seguir apontam quais aplicações geram e quais não geram o resíduo em questão:

Hipóteses que GERAM Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados	
Aplicações Automotivas	Aplicações Industriais e Diversas
<ul style="list-style-type: none"> • óleo de cárter de motores automotivos (rodoviários, ferroviários, aeroviários, navais, inclusive tratores e colheitadeiras); • óleo de caixa de engrenagens (caixa de marchas); • óleo do diferencial e da transmissão; • óleo da direção hidráulica; • óleo de radiadores a óleo; • óleo de dispositivos hidráulicos (cilindro hidráulico de elevadores, prensas, extensores, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> • óleos lubrificantes (óleos de cárter de geradores e motores, óleos de caixas de redução e engrenagens, etc.); • óleos hidráulicos; • óleos de circulação; • óleos de eletro-erosão; • óleos de corte integrais (usinagem); • óleos de brochamento; • óleos de tratamento térmico (têmpera); • óleos térmicos; • fluidos minerais de flushing; • óleos isolantes (sem PCB); • óleo mineral resultante da separação de emulsões oleosas (fluido de corte a base de óleo solúvel);

Hipóteses que NÃO GERAM Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados	
Aplicações Automotivas	Aplicações Industriais e Diversas
<ul style="list-style-type: none"> • óleo diesel contaminado; • fluido de freio; • fluido arrefecimento de radiadores a água; • borra de cárter; • resíduos de fundo de tanque de navios. 	<ul style="list-style-type: none"> • combustíveis contaminados; • óleos vegetais; • sebos animais; • asfaltos e aditivos asfálticos; • óleos de desmoldagem; • óleo de estamparia; • fluido químico de corte; • líquido da caixa separadora água/óleo; • borra da caixa separadora água/óleo; • água oleosa da lavagem de pisos; • solventes, inclusive usados para limpeza e ferramentas sujas de óleo; • graxas; • emulsão oleosa antes da separação do óleo solúvel; • óleos isolantes contaminados com PCB.

5.4. O Critério do Destino

Questionar o que será feito com a substância objeto de dúvida normalmente é a forma mais rápida de detectar qualquer irregularidade, ou porque o responsável não terá uma explicação razoável e adotará uma das várias posturas defensivas indicadoras de receio de ser descoberto em conduta reprovável, ou porque o próprio destino declarado denuncia a ilicitude:

- Nenhum resíduo oleoso, industrial ou químico sem prévio tratamento pode ser usado como combustível;
- Nenhum comerciante de sucata pode receber resíduo oleoso, industrial ou químico;
- Nenhum tratamento ou reciclagem de resíduo oleoso, industrial ou químico é passível de dispensa de licenciamento ambiental, implicando que todas as empresas do ramo devem ser conhecidas do órgão ambiental, ainda que de outra unidade da federação;
- Nenhum aterro sanitário doméstico (muito menos lixo) pode receber resíduo oleoso, industrial ou químico;
- Não existe aterro de resíduos perigosos sem licenciamento ambiental, portanto, sem ser conhecido do órgão ambiental;
- Movimentação de resíduo perigoso em regra precisa de pelo menos autorização ambiental;
- Cimenteiras, para coprocessamento, necessitam de análise prévia de composição da substância que está sendo enviada.



Atenção!

Nenhuma espécie de resíduo oleoso pode ser destinada sem licença ambiental na origem e no destino. Ainda que a substância suspeita na ação de fiscalização não seja ou não aparente ser óleo lubrificante usado ou contaminado, o seu transporte deve estar licenciado e seu expedidor e destinatário tem que necessariamente comprovar sua conformidade legal e ambiental.

5.5. A Comprovação Técnica

A composição dos óleos lubrificantes usados ou contaminados é ainda mais variável que a sua aparência, posto que além da infinidade de formulações e aplicações, somar-se-á uma gama gigantesca de fatores relacionados aos diversos usos que somados geram um lote (ou uma carga) do resíduo, alterando significativamente a sua composição.

Inobstante, válido destacar que os óleos lubrificantes usados se caracterizam em linhas gerais por conter, além dos aditivos

que formulavam o produto novo, os compostos resultantes da sua deterioração tais como compostos oxigenados (ácidos orgânicos e cetonas), compostos aromáticos polinucleares de viscosidade elevada, resinas e lacas, os metais provenientes do desgaste dos motores ou equipamentos nos quais foram utilizados (chumbo, cromo, bário e cádmio), e contaminantes diversos, como água, combustível não queimado, produtos químicos, poeira e outras impurezas.

Em 1996, o CONCAWE, associação que congrega produtores de derivados de petróleo, apresentou o resultado de um estudo da composição média dos óleos lubrificantes usados ou contaminados gerados na Europa, espelhado no seguinte quadro:

Contaminante	Origem	Faixa de Concentração
Ba	aditivos detergentes	< 100 ppm
Ca	aditivos detergentes	1000-3000 ppm
Pb	desgaste dos mancais	100-1000 ppm
Mg	aditivos detergentes	100-500 ppm
Zn	aditivos antioxidantes / antidesgastantes	500-1000 ppm
P	aditivos antioxidantes / antidesgastantes	500-1000 ppm
Fe	desgaste do motor	100-500 ppm
Cr	desgaste do motor	traços
Ni	desgaste do motor	traços
Al	desgaste dos mancais	traços
Cu	desgaste dos mancais	traços
Sn	desgaste dos mancais	traços
Cl*	aditivos / gasolina com chumbo**	até 300 ppm
Si	aditivos / água	50-100 ppm
S	óleo básico / combustão	0,2-1,0%
Água	combustão	5-10%
HCs leves	combustível	5-10%
HPA	combustão incompleta	< 1000 ppm

* O Cloro pode ser encontrado em quantidades superiores a 1.500 ppm no óleo lubrificante usado ou contaminado em decorrência de contaminação, por exemplo, proveniente de mistura ilegal de solventes clorados.

** Nota: No Brasil é proibida a venda de gasolina com chumbo.

(Fonte: CONCAWE, 1996)

Essa indeterminação, no entanto, não impede a distinção técnica a custos relativamente baixos do óleo lubrificante usado ou contaminado, utilizando os parâmetros estabelecidos nos regulamentos técnicos da ANP (densidade e ponto de fulgor, por exemplo), cuja determinação pode ser feita através de equipamentos disponíveis, por exemplo, em qualquer distribuidora de petróleo.

Nesse contexto, destaque-se:

- combustíveis, lubrificantes e produtos novos possuem características especificadas pela legislação vigente.

Se a substância questionada não atende às especificações técnicas do órgão regulador, a irregularidade está configurada e providências devem ser tomadas;

- a perícia técnica não se destina a provar sozinha que determinada substância é um resíduo ou outro; sua missão é apenas atestar que a substância investigada não é um produto especificado e que pode possuir determinadas origens ou misturas. Será o conjunto com os demais indícios obtidos pela ação fiscalizatória e investigativa que irá caracterizar a ilicitude.

6. A DESTINAÇÃO LEGAL EXCLUSIVA DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS

O sistema legal de gestão do resíduo óleos lubrificantes usados ou contaminados é taxativo no sentido de que “todo óleo lubrificante usado ou contaminado deverá ser recolhido, coletado e ter destinação final, de modo que não afete negativamente o meio ambiente e propicie a máxima recuperação dos constituintes nele contidos”¹⁷, ao mesmo tempo que estabelece que “todo o óleo lubrificante usado ou contaminado coletado deverá ser destinado à reciclagem por meio do processo de rerrefino”¹⁸.

Embora não exista sombra de dúvidas quanto a coercitividade dessa disposição e da unicidade da destinação, neste

ponto, a leitura da Resolução CONAMA nº 362/2005 sem uma reflexão sistêmica, pode eventualmente causar uma certa estranheza quanto a dessa afirmação absoluta perante as disposições dos parágrafos do art. 3º da referida norma, que aparentemente estabelecem três exceções à destinação única e exclusiva.

Um interlúdio explicativo é aqui essencial, portanto, até porque essas pretensas possibilidades de exceção são utilizadas em vários casos concretos na tentativa de justificar atividades ilegais.

Em realidade art. 3º da Resolução CONAMA nº 362/2005 aponta três casuísmos que apenas completam e reforçam a regra padrão:

Hipótese do § 1º

“outro processo tecnológico com eficácia ambiental comprovada equivalente ou superior ao rerrefino”:

Atende à possibilidade de criação de uma nova técnica de rerrefino que por qualquer motivo comercial ou autoral receba um nome diferente.

Nesse sentido, dois pontos chaves devem ser observados: a exigência de eficácia ambiental comprovada equivalente ou superior e o princípio da máxima recuperação dos constituintes.

Por eficácia ambiental comprovada equivalente ou superior deve ser entendido um processo industrial que gere emissões gasosas, efluentes líquidos e resíduos sólidos em quantidade e periculosidade iguais ou menores; ao passo que possua riscos operacionais equivalentes ou inferiores.

Some-se a isso à obrigatória obtenção da máxima recuperação dos constituintes, ou seja, a mesma finalidade de obtenção de óleo básico que atenda as especificações da ANP, no mínimo com a mesma eficiência de processo, cumprindo ainda as mesmas exigências formais de controle e as mesmas obrigações¹⁹.

Essa primeira hipótese de pretensa exceção, portanto, é um preciosismo formal para recepcionar eventuais técnicas futuras dentro da categoria de processos de rerrefino que possam ter uma nomenclatura diferente. Note-se neste aspecto, que a ANP, ao atualizar seus regulamentos relativos a essa

¹⁷ Cf. Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 1º.

¹⁸ Cf. Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 3º.

¹⁹ Cf. Resolução CONAMA nº 362/2005, arts. 20 e 21.

cadeia de logística reversa em 2009²⁰, nem sequer mencionou outras formas de reciclagem ou outros recicladores.

De todo o modo, importante aqui fixar o alerta de que essa hipótese do § 1º deve necessariamente ser objeto de prévia comprovação técnica, prévia aprovação

pelo órgão ambiental competente, ouvida sempre a ANP, pelo que a fiscalização que eventualmente surpreenda um “empreendedor desenvolvendo uma nova técnica revolucionária” desconhecida dos órgãos competentes, evidentemente estará diante de uma fraude a ser coibida.

Hipótese do § 2º

“processamento do óleo lubrificante usado ou contaminado para a fabricação de produtos a serem consumidos exclusivamente pelos respectivos geradores industriais”:

Atende à possibilidade de atuação de empresas que se dedicam a atividade de estender a vida útil de determinados tipos de lubrificantes industriais e retardando a sua troca, mediante a utilização de técnicas que reduzem a concentração de alguns dos seus contaminantes.

Essa espécie de processamento não se confunde com o rerrefino (que, como será visto, é um processo físico-químico de alta sofisticação) e dele possui uma diferença essencial: resulta em um lubrificante usado liberto de seus macrocontaminantes, mas que preserva (ou readiciona) seus aditivos e mantém parte dos produtos de degradação, especialmente os microcontaminantes menores do 40 µm (cristais de carbono, por exemplo). Jamais resultarão em um óleo básico e muito menos em um óleo básico que atenda as rígidas especificações técnicas da ANP.

Logo, esse processamento não recupera a matéria prima básica contida no resíduo, mas apenas estende a vida útil de um insumo ainda utilizável, o lubrificante, mas apenas para uso em equipamentos que exijam baixa performance. Até por isso o lubrificante

processado resultante não pode jamais ser comercializado e deve ser devolvido ao cliente para uso na mesma aplicação.

Por outro lado, em certo momento, inevitavelmente não será mais possível reprocessar determinada partida de lubrificantes em decorrência de uma deterioração tal que ocasione a perda de suas características necessárias à sua finalidade original. Nesse momento, o produto será efetivamente o resíduo óleo lubrificante usado ou contaminado, devendo ter sua destinação legal e ser encaminhado para rerrefino.

Alerta-se que essa hipótese do § 2º não autoriza a incorporação do lubrificante usado em produtos para a venda (vedado o uso como matéria prima), eis que a regra permissiva é taxativa na questão da exclusividade de uso pelo próprio gerador industrial e porque o princípio geral do sistema de logística reversa que a recuperação da matéria prima óleo básico²¹ não pode ser violado.

Esta hipótese não autoriza a utilização do lubrificante usado como combustível diante da expressa vedação do art. 13 da própria Resolução.

²⁰ Resolução ANP nº 16, 17, 18, 19 e 20/2009.

²¹ Cf. Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 1º.

Hipótese do § 3º

“qualquer outra utilização do óleo lubrificante usado ou contaminado, desde que licenciada, diante da impossibilidade da destinação legal prevista”:

Atende à hipótese de inviabilidade técnica referida no art. 15, § ún. da própria Resolução, ou seja de “uma contaminação tal que impeça o rerrefino”. Pertinente ressaltar aqui que não se trata de inviabilidade logística ou econômica, primeiro porque:

- a coleta regular atinge 85% do território nacional, equivalente a mais de 95% do mercado consumidor do produto, e a coleta sob demanda pode ser solicitada em qualquer município do país;
- ainda que não houvesse a coleta sob demanda, nos locais sem coleta regular, os revendedores devem receber os OLU e providenciar a entrega a coletor²².

Em relação a este tema a fiscalização deve ficar atenta para a possibilidade do gerador estar misturando propositadamente substâncias no óleo lubrificante usado ou contaminado para impedir o rerrefino e assim justificar outras destinações, notadamente a queima como combustível. Relembre-se que mesmo uma única ocorrência desta natureza é passível de severa punição.

Feitos os devidos esclarecimentos, repita-se: **a destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados e a via dessa destinação são únicas e não existem exceções**; esse resíduo perigoso deve ser recolhido pelo gerador e armazenado temporariamente em local adequado, para ser entregue exclusivamente para um coletor licenciado ambientalmente e autorizado pela ANP, que tendo efetuado a coleta deverá necessariamente entregar todo o óleo lubrificante usado ou contaminado a rerrefinador igualmente licenciado ambientalmente e autorizado pela ANP, que efetuará a extração dos contaminantes e materiais de degradação do resíduo, recuperando a máxima quantidade de óleo básico dele constituinte, conferindo-lhe características especificadas de uma matéria-prima nova, que será alienada exclusivamente para produtores licenciados ambientalmente e autorizados pela ANP, que a usarão como insumo para produção de lubrificantes novos, fechando com perfeição o ciclo de vida desse produto essencial que é o lubrificante automotivo ou industrial.



Atenção!

O art. 3º da Resolução CONAMA nº 362/2005, portanto, não estabelece exceções; apenas acolhe três casuísmos que completam e reforçam a regra padrão.

²² Cf. Resolução CONAMA nº 362/2005, arts. 18, I e 17, §2º.

6.1. O Rerrefino

6.1.1. Definição de Rerrefino

Rerrefino, enquanto atividade, compreende a remoção de contaminantes de produtos de degradação e de aditivos dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, conferindo-lhes características de óleos básicos, que atendam às especificações normativas em vigor, e é considerada de utilidade pública²³. Na acepção técnica, refere-se a uma categoria de processos tecnológico-industriais com a finalidade especificada de descontaminação do resíduo óleo lubrificante usado ou contaminado e recuperação de sua principal matéria prima constituinte — o óleo lubrificante básico — correspondendo ao método ambientalmente mais seguro, e, portanto, a melhor alternativa, para a gestão ambiental deste tipo de resíduo²⁴.

Logo, o termo rerrefino não corresponde a um tipo único de processo industrial, mas sim a uma categoria ou gênero, que acomoda diversas espécies. Em realidade, o mais adequado seria definir rerrefino como uma metodologia à qual se adaptam diversas tecnologias e que tem por objetivo a máxima recuperação do

óleo básico existente no resíduo óleo usado ou contaminado, mediante a integral retirada dos contaminantes (inclusive os aditivos que compunham a sua formulação comercial anterior) e produtos de degradação.

Tal metodologia, necessariamente, atende aos seguintes princípios essenciais:

- grande flexibilidade, para atender as mais diversas composições que o resíduo óleo lubrificante usado ou contaminado possa assumir;
- baixo custo relativo em relação ao refino de óleo lubrificante básico de primeira produção;
- fornecimento da máxima quantidade de óleo básico possível, em detrimento de qualquer outro material que possa ser extraído do óleo lubrificante usado ou contaminado;
- fornecimento de óleo lubrificante básico dentro das especificações estabelecidas pelo órgão regulador da indústria do petróleo, que devem ser no mínimo iguais ao óleo básico refinado de primeira produção²⁵.

6.1.2. Tecnologias de Rerrefino

Visando atender os objetivos e princípios expostos no tópico anterior, diversas tecnologias de rerrefino foram desenvolvidas no decorrer do tempo, desde a pioneira técnica denominada “ácido-argila”, surgida na década de 1930, evoluindo para “destilação-argila”, “destilação-solvente”, “destilação-tratamento químico”, e posteriormente

agregando novas tecnologias e etapas para aperfeiçoamento do processo e do produto final, como o desasfaltamento térmico (TDA), o desasfaltamento à propano (PDA), o processamento interlinear, a evaporação pelicular (TFE), a torre ciclônica de destilação, o hidroacabamento, em um contínuo desenvolvimento.

²³ Cf. Resolução ANP nº 19/2009, art. 1º, § un.

²⁴ Cf. Resolução CONAMA nº 362/2005, considerandos.

²⁵ Regulamentado pela Portaria ANP nº 130/1999.

Segundo dados do SINDIRREFINO, atualmente o parque industrial da atividade no Brasil adota quatro correntes tecnológicas diferentes:

- **sistema ácido-argila com termo-craqueamento**, na qual predomina a obtenção de óleo básico neutro pesado.
- **sistema de evaporação pelicular (destilação flash)**, que obtém predominantemente óleos básicos neutro leve e neutro médio.
- **sistema por extração a solvente seletivo de propano**, da qual se obtém óleo básico neutro médio.
- **sistema com hidroacabamento ou hidrotreatamento**, que propicia a obtenção de óleos básicos leves, médios e pesados.

As diversas tecnologias empregadas e suas variantes resultam, claro, em processos com particularidades próprias; entretanto, enquanto metodologia, o

rerrefino deve necessariamente atender aos seguintes objetivos:

- remoção de água e contaminantes leves;
- remoção de aditivos poliméricos, produtos de degradação termooxidativa do óleo de alto peso molecular e elementos metálicos oriundos do desgaste das máquinas lubrificadas (desasfaltamento);
- acabamento, visando a retirada dos compostos que conferem cor, odor e instabilidade aos produtos, principalmente produtos de oxidação, distribuídos em toda a faixa de destilação do óleo básico. (eventualmente pode incluir o hidroacabamento, para tratamento do óleo a nível molecular)
- -acionamento do óleo acabado nos cortes requeridos pelo mercado.

Para atingir esse objetivo, e resguardadas as variações técnicas de cada rerrefinador — cada processo industrial é praticamente único — os processos de rerrefino em uso no Brasil seguem as seguintes etapas:

Recepção e Preparação para Processamento

Ao ser recebido na unidade de rerrefino, os óleos lubrificantes usados ou contaminados devem ser testados lote a lote para que seja verificado se não existem contaminantes tais que impeçam o rerrefino (por exemplo, presença de Cloro acima de 50 ppm), ou se a composição daquela partida em específico não possui uma concentração elevada demais de outra gama de contaminantes ou características tais que dificultem o processo e exijam diluição através da mistura com outros lotes (excesso de elementos saponificáveis, por exemplo).

Estes testes iniciais são também essenciais para permitir uma certa homogeneização nas cargas processadas, garantindo uma maior eficiência de processo.

Acatado o lote, os óleos lubrificantes usados ou contaminados passam por um peneiramento e por uma filtração para a retenção de partículas grosseiras, seguindo-se uma fase de decantação na qual a partida permanece armazenada num tanque por 24 horas

a uma temperatura de 50°C, para separação da água livre e de impureza insolúveis.

Após essa fase preliminar, o resíduo é encaminhado ao tanque de matéria prima para ser processado por bateladas ou de forma contínua, conforme a tecnologia utilizada na unidade industrial.

Remoção de Água e Contaminantes Leves (Desidratação)

Os óleos lubrificantes usados ou contaminados possuem em média uma proporção de 7% em volume de água proveniente de diversas fontes intrínsecas à sua aplicação (humidade do ar na câmara de combustão, fração hídrica do próprio combustível, por exemplo), bom como do armazenamento e do transporte, ainda que estes tenham sido realizados com os cuidados devidos. Possui também em média 0,9% de compostos orgânicos leves (solventes) e 0,1% de compostos incondensáveis (gases).

O objetivo dessa primeira etapa do processo é a retirada desses contaminantes e se inicia com o pré-aquecimento a 80°C, para então transferi-lo aos desidratadores com trocador externo em circulação forçada nos quais a desidratação é realizada a 180°C.

A água e os compostos orgânicos leves evaporados são condensados e separados em um separador de fases.

A água é enviada para uma estação de tratamento de efluentes (ETE), para, após sua completa descontaminação, ser utilizada em aplicações dentro da própria planta ou liberada no ambiente.

Os compostos orgânicos leves e os gases incondensáveis são utilizados como combustíveis para geração do calor necessário ao próprio processo.

Pré-Tratamento Térmico (Termo-Craqueamento)

Um importante avanço tecnológico em reação à primeira técnica de rerrefino foi a introdução do pré-tratamento térmico, possibilitando a redução de 50% no consumo de ácido sulfúrico, a redução de 40% na quantidade de borra ácida residual, a redução do uso de argila e o aumento no rendimento do processo, a ponto de a sua ausência ser considerada obsoleta tecnicamente e inaceitável do ponto de vista ambiental.

Nessa etapa, o óleo lubrificante usado é submetido a temperaturas de 280°C-350°C sob vácuo (2,6 kPa-2,8kPa)²⁶ por cerca de 15 min., obtendo-se, assim, a degradação dos aditivos agregados aos lubrificantes acabados.

²⁶ A temperatura e a pressão exatas, inversamente proporcionais, dependerão do equipamento utilizado pelo rerrefinador.

Etapas Intermediárias para Aumento da Eficiência do Processo

Após o pré-tratamento térmico o destino do óleo lubrificante usado ou contaminado em processo sofrerá grande variação em conformidade com a linha tecnológica empregada:

a) no sistema ácido-argila com termo-craqueamento, o resíduo em processamento passará diretamente para fase de tratamento químico através de sulfonação.

b) no sistema de evaporação pelicular, o óleo lubrificante usado é encaminhado para um sistema de vasos de flasheamento sob vácuo (2,8 kPa), onde são separadas suas frações leves (óleo neutro leve, óleo spindle e óleo diesel), para então seguir um forno de aquecimento a 380°C que permite o seu lançamento nos evaporadores peliculares, nos quais, pelo método de filme pelicular em alto vácuo (0,1 kPa), é separada a fração asfáltica composta principalmente polímeros, metais, resinas, aditivos e compostos de carbono. Os óleos neutro leve e spindle, após acabamento, atenderão as especificações da ANP e poderão ser comercializados; o diesel será utilizado na própria planta para geração de energia e a fração asfáltica poderá ser convertida em produtos asfálticos, minimizando a geração de resíduos de processo.

c) no sistema por extração a solvente seletivo de propano, o resíduo, após passar pelos vasos de destilação flash, antes de ser resfriado, recebe uma injeção de propano para redução da viscosidade (pré-diluição) e a seguir é enviado para as torres extratoras operadas a uma pressão suficiente para manter o solvente na fase líquida (3.448 kPa); os materiais asfálticos são insolúveis no propano, ao passo que o óleo se dissolve nesse solvente, causando a formação de duas fases que podem ser separadas nos extremos superior e inferior da torre; a mistura óleo-solvente é aquecida e enviada para a primeira torre de destilação que opera em alta pressão e na qual o propano vaporizado é em sua maior parte separado do óleo, assim como frações mais leves de óleo (spindle); na sequência, após reaquecimento, a mistura segue para destilação à baixa pressão na torre de retificação, onde há a retirada do propano residual e de água de condensação, resultando em óleos neutros leve e médio. Esse método dispensa a sulfonação, não gerando borra ácida; o propano é recuperado e reutilizado no processo; a água é tratada na ETE e a fração asfáltica pode ser usada para elaboração de produtos asfálticos, minimizando a geração de resíduos.

d) no processo por hidrotratamento, após o óleo passar pela etapa de evaporação pelicular para remoção, principalmente, dos aditivos degradados e compostos orgânicos pesados formados, ele já segue diretamente para o acabamento, não gerando resíduos ácidos.

Tratamento Químico (Sulfonação)

Nos processos através dos sistemas de ácido-argila com termo-craqueamento e de evaporação pelicular, uma etapa necessária é a sulfonação (adição de ácido sulfúrico à mistura), que cumpre a função de desasfaltamento e retirada química de contaminantes no primeiro caso e de retirada de componentes oxidados remanescentes, no segundo.

Nessa etapa, o óleo é resfriado a 35°C em trocadores de calor e transferido para o tanque de sulfonação no qual é feita a adição do ácido sulfúrico concentrado (na proporção de 5% e 1,5%, respectivamente para o primeiro e o segundo caso), permanecendo a mistura sob agitação por 45 minutos. Nessa operação, todo o material oxidado e os aditivos são separados do óleo por decantação.

Também nessa etapa é gerada a borra ácida, um resíduo de processo poluente e perigoso, que necessariamente deve sofrer tratamento mediante lavagem (hidratação), neutralização com cal, e desidratação, resultando em combustível pesado de alto poder calorífico. A água ácida gerada na lavagem desta borra será neutralizada com lama cal e cal virgem, que se transformam em gesso para uso corretivo de solo. A água neutralizada seguirá para tratamento na ETE.

O ácido sulfúrico da borra ácida pode ser recuperado, formando sulfato de magnésio, ao passo que a borra lavada pode ser utilizada para produzir asfalto para oxidação, asfalto oxidado para impermeabilização e outros subprodutos.

Acabamento

Após a etapa de tratamento químico, quer por sulfonação, quer por extração a solvente seletivo, o óleo recuperado do resíduo original é bombeado para reatores de clarificação e neutralização, onde sofre a adição de clarificadores (terra fuller ou argila descorante), é aquecido, e recebe cal para a correção de acidez.

Em seguida a mistura óleo-argila-cal passa por filtros prensa para separar a fração sólida, a chamada “torta”, que pode ser incorporada de 5 a 10% na composição do barro para a fabricação de tijolos e outras cerâmicas, ou utilizada na fabricação de cimento.

O óleo resultante da prensagem sofre uma filtragem final por filtros de malha mais fina para eliminar os particulados remanescentes, e resultar em óleo lubrificante básico rerrefinado, que deve atender as especificações da ANP que são tão ou mais rigorosas que aquelas aplicáveis aos óleos lubrificantes básicos de primeiro refino.

Hidro-acabamento

Posterior ao acabamento, ainda existe a possibilidade de agregar ao processo uma etapa de hidroacabamento ou hidrotreatamento.

De introdução recente no Brasil, é uma etapa opcional destinada a obtenção de um produto de qualidade superior, no qual óleo básico obtido após a filtragem (Grupo I) sofre um processo químico pela adição de um catalisador reagente com o hidrogênio e passa por reatores de leito catalítico, com pressão e temperatura controlados, para sua reação com gás hidrogênio, o que possibilita a severa remoção de metais, enxofre e insaturações dos óleos básicos, removendo imperfeições da estrutura molecular dos hidrocarbonetos que o compõem, resultando em um produto de Grupo II.

Gestão Total dos Resíduos e Subprodutos de Processo

Como visto etapa a etapa, os modernos processos de rerrefino, se bem operados, terão mínima geração de resíduos, que invariavelmente possuirão uma solução ambiental e economicamente viável de destinação, gerando subprodutos utilizáveis na própria unidade ou comercializáveis.

Além, disso:

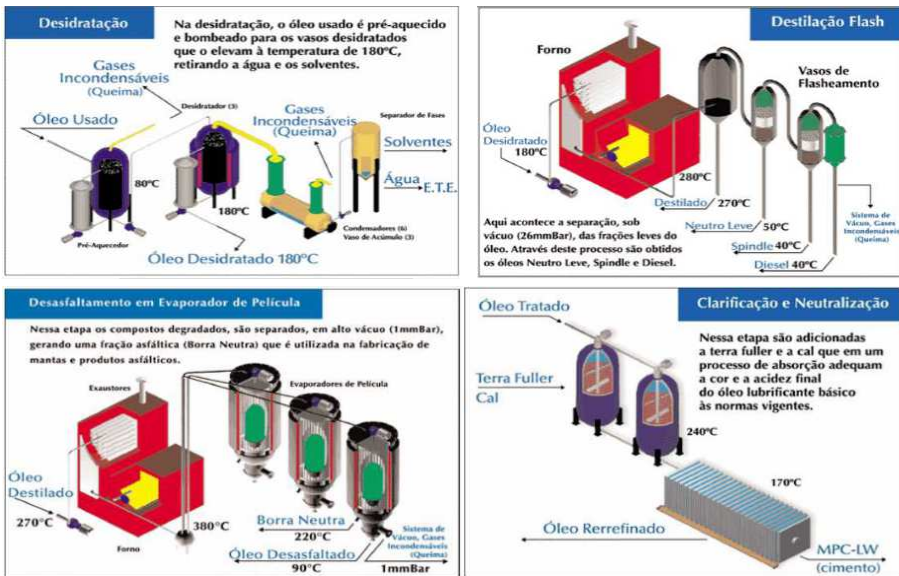
- Para todas as emissões gasosas a solução é a utilização de sistemas formados por lavadores alcalinos de gases e fornos de oxidação térmica de alta temperatura.
- A fase oleosa resultante dos separadores água e óleo pode ser processada na própria unidade.
- A água removida do processo deve passar por tratamento complexo, em função de contaminação com fenol e hidrocarbonetos leves. Misturada ao efluente doméstico das instalações administrativas da unidade, deve ser tratada em uma ETE empregando o

sistema de lagoas aeradas (nas quais microorganismos usam o oxigênio para degradar a carga poluidora, o que dispense de seis a sete dias), agregadas a uma lagoa de decantação ou polimento (na qual o lodo gerado nas demais lagoas decanta e é digerido pela fauna microbiana). Tal cuidado permite redução drástica no consumo de água da unidade e evita lançamento de poluentes no ambiente.



Estação de Tratamento de Efluentes de Unidade de Rerrefino (Cortesia: LWART)

Exemplo Gráfico de um Processo de Rerrefino de Evaporação Pelicular:



Etapas de rerrefino (cortesia:LWART)

6.1.3. Requisitos Formais para o Exercício do Rerrefino

Além da licença ambiental precedida de EIA/RIMA, o registro perante a ANP e a autorização emitida por essa agência reguladora são os requisitos formais necessários e imprescindíveis para o exercício da atividade de rerrefino.

Mesmo empreendimentos licenciados ambientalmente ao nível de licença de operação - LO somente poderão operar comercialmente o rerrefino se possuírem a autorização da ANP; caso contrário, apenas em condições de teste (sem comercialização de qualquer produto).

Logo, a fiscalização da regularidade formal da operação do rerrefino pode ser realizada rapidamente mediante a exigência da licença ambiental e da autorização da ANP: a ausência de qualquer uma das duas em vigor implica em imediata punição a ser aplicada.

Inobstante, não é demasiado destacar, até para fins de eventual avaliação da possibilidade ou não de conformação de determinado caso concreto, que a Resolução ANP nº 19/2009 condiciona a concessão da autorização para rerrefino ao cumprimento de vários pré-requisitos:

- possuir licença ambiental de operação;
- possuir instalação industrial de rerrefino apta a produzir óleo básico rerrefinado dentro das especificações da ANP;
- possuir capital social integralizado de no mínimo, R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais);
- possuir estrutura logística de recepção dos óleos lubrificantes usados ou contaminados;
- possuir porte econômico-financeiro apto à produção de óleo básico rerrefinado pretendida e capacidade de

produção adequado ao volume mensal pretendido de comercialização.

- possuir laboratório próprio para controle de qualidade dos óleos básicos rerrefinados, que disponha de todos os equipamentos aferidos e em perfeito estado de funcionamento, de acordo com a Portaria ANP nº 130/1999, ou outra que vier a substituí-la;
- possuir parque de tancagem para recebimento do óleo lubrificante usado ou contaminado e para armazenamento dos óleos básicos rerrefinados

produzidos, compatível com o porte do empreendimento.

- possuir solução ambientalmente aprovada para o tratamento e destinação dos resíduos e subprodutos oriundos do rerrefino de óleo lubrificante usado ou contaminado.
- possuir aprovação do Município (alvará) e do Corpo de Bombeiros;
- possuir regularidade fiscal e previdenciária.



Dica:

A lista de rerrefinadores autorizados pela ANP encontra-se em permanente a disposição no sítio eletrônico daquela Agência.

Unidades de Rerrefino



Aspectos de unidades de rerrefino de grande porte. (fotos: LWART e IPS)

6.2. Os Recicladores

Conforme já assinalado em tópico anterior, não existem recicladores de óleos lubrificantes usados ou contaminados que não sejam rerrefinadores; portanto, qualquer anúncio de reciclagem de óleos lubrificantes usados ou contaminados feito por empreendedor que não esteja devidamente licenciado ambientalmente e autorizado pela ANP, deve ser investigado.

6.3. Outras Atividades Lícitas de Tratamento de Resíduos Assemelhados aos Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados

Obviamente, qualquer forma de processamento de óleos lubrificantes usados que não atenda a complexa metodologia descrita anteriormente não será considerada rerrefino e, portanto, deverá ser passível de interrupção e punição pelos órgãos fiscalizadores.

A fiscalização, no entanto, deve estar atenta para não causar prejuízo para algumas atividades econômicas lícitas que estão relacionadas ao contexto dos óleos lubrificantes e que, se forem corretamente exercidas, estarão colaborando para a melhor gestão do resíduo de pós-consumo desse produto nos aspectos de redução de sua geração e de sua melhor gestão, quais sejam:

- processamento de óleos lubrificantes industriais (óleos hidráulicos, térmicos, de têmpera e isolantes);
- tratamento de borras de óleos de corte integral;
- tratamento de emulsões oleosas (óleos solúveis emulsificados).

Destaca-se que tais atividades, embora ligadas aos óleos lubrificantes industriais, não envolvem propriamente óleos lubrificantes usados ou contaminados, que somente estarão presentes em momentos diferentes desta cadeia.



Atenção!

As atividades mencionadas certamente podem ser exercidas dentro da legalidade; no entanto, todas elas, em especial a última, geram em algum momento óleos lubrificantes usados ou contaminados que deverão ser remetidos à destinação única fixada pela legislação, ou seja, ao rerrefino. Logo, o trabalho da fiscalização em relação a tais atividades deverá estar focado na averiguação de que efetivamente estão desempenhando o que declaram (ou se meramente servem de fachada para eventuais condutas ilegais) e, em estando operando regularmente, de que estão destinando corretamente os óleos lubrificantes usados ou contaminados que geram.

6.3.1. Processamento de Óleos Lubrificantes Industriais

A atividade de processamento de óleos lubrificantes, também chamada de “tratamento” ou “renovação”, destina-se a estender a vida útil de determinados lubrificantes industriais relacionados a aplicações de baixa exigência técnica relativa e, principalmente, baixa contaminação relativa, que permitam a descontaminação meramente física do produto e o seu reaproveitamento para a mesma finalidade através de uma nova carga de aditivação.

Empresas processadoras normalmente usam unidades móveis, que se deslocam até o estabelecimento do cliente e promovem a remoção de água e contaminantes sólidos presentes no lubrificante *in loco*; somente em casos muito raros o produto em processamento é retirado e transportado até o estabelecimento prestador do serviço, para descontaminação e posterior devolução ao cliente.

A técnicas padrão dessa atividade de “descontaminação” simples são:

- centrifugação com decantação;
- aquecimento do lubrificante até 70°C conjugado com centrifugação;
- aquecimento do lubrificante até 70°C conjugado com sucção a baixíssima pressão (terno-vácuo);
- aquecimento do lubrificante até 70°C conjugado com centrifugação e sucção a baixíssima pressão (centri-vácuo).

Após a descontaminação, o lubrificante processado em geral recebe uma carga de readitivação, para recuperar as características adequadas à aplicação.

Embora o procedimento possa ser repetido algumas vezes, o processamento de lubrificantes, ainda que conjugado com diluição em produto novo, não é capaz de estender indefinidamente a vida útil do produto, eis que as técnicas utilizadas não são aptas a retirar todos os produtos de degradação e os microcontaminantes. Exaurida esta vida útil, o lubrificante usado (inclusive o óleo isolante) deve ser encaminhado para o rerrefino.



Unidade móvel de tratamento de óleos isolantes montada em uma carreta. (foto: COPEL)



Equipamento portátil de filtragem de óleo hidráulico. (foto: divulgação)

Aspectos essenciais que devem ser considerados em relação a atividade de processamento de óleos lubrificantes industriais de base mineral:

- o óleo lubrificante resultante do processamento não pode ser vendido, transferido ou cedido a terceiros²⁷;
- o óleo lubrificante resultante do processamento não pode ser utilizado como combustível, fonte térmica, convertido em calor ou em qualquer contexto que implique em sua queima, combustão ou incineração²⁸;
- o óleo lubrificante resultante do processamento não pode ser utilizado como matéria-prima ou incorporado em produtos (como graxas, tintas e borrachas), ainda que produzidos pelo próprio contratante do serviço²⁹, até porque o óleo lubrificante processado não é desmetalizado e irá agregar contaminantes perigosos aos produtos nos quais for incorporado;



Atenção!

A retirada de óleos lubrificantes da planta industrial na qual são utilizados para tratamento da sede do prestador de serviço deve ser acompanhada criteriosamente pela fiscalização.

6.3.2. Tratamento de Borra de Óleos de Corte

Vários processos de metalurgia chamados genericamente de usinagem (torneria, laminação, extrusão, corte, etc.) utilizam óleos lubrificantes específicos (óleos de corte) para proteção e refrigeração dos equipamentos e das peças em produção. Como resultado geram uma borra composta do óleo de corte, e fragmentos metálicos (pó e carepa), água, e outros contaminantes.

Historicamente a destinação dessa borra se mostra um problema ambiental, oscilando entre práticas que claramente configuram crime ambiental (descarte no ambiente, descarte em lixões, descarte na rede de esgoto, etc.), a práticas inadequadas que também podem configurar crime ambiental (envio para coprocessamento em cimenteiras, por exemplo, quando houver alternativa viável de tratamento e recuperação do óleo lubrificante usado ou contaminado).

Em que pese a prática comum e generalizada de se afirmar que nada pode ser feito com a borra de usinagem, na realidade na maioria dos casos o seu gerenciamento é relativamente simples. Empresas que se dedicam ao tratamento desse resíduo de produção, basicamente realizam uma filtragem para retirada das partículas metálicas e, posteriormente, uma desidratação em temperatura controlada para retirada da água sem deteriorar o lubrificante, permitindo que em determinados casos, desse processo resulte um óleo de corte que ainda possa ser reutilizado para esta função.

Existe também a possibilidade de instalação de um equipamento de filtragem e desidratação na própria linha de produção, para tratamento contínuo do óleo de corte, minimizando a geração de borra e o consumo do produto.

²⁷ Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 3º, § 2º; Resoluções ANP nº 10/2007, 16/2009 e 18/2009.

²⁸ Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 13.

²⁹ Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 1º.



Equipamento utilizado para tratamento contínuo de óleo de corte. (foto: divulgação)

A relevância para a fiscalização no que se relaciona aos resíduos oleosos de usinagem, portanto, é dúplice: (i) verificar se a borra de usinagem está sendo corretamente gerenciada; (ii) assegurar que o óleo de corte recuperado, quando não mais utilizável para esta função, seja objeto de encaminhamento ao rerrefino, obedecendo as disposições da Resolução CONAMA nº 362/2005.

Atenção!



Muitas empresas utilizam o óleo desidratado como combustível na própria planta. Isso, além de ser proibido e violar a Resolução CONAMA nº 362/2005, representa perigosa fonte de emissão de metais tóxicos e dioxinas para a atmosfera porque o processo de filtragem e desidratação não é capaz de retirar as micropartículas metálicas que se acumulam na borra de usinagem (de metais como Al, Mg, Cr, Mo, V, Ni e Zn comuns em várias ligas metálicas), muito menos os compostos químicos clorados.

6.3.3. Tratamento de Emulsões Oleosas

São igualmente de larga utilização em metalurgia os chamados óleos solúveis, que emulsionados em água, prestam-se a aplicações em que a refrigeração da peça em fabricação é mais relevante que a própria lubrificação.

de corte minerais) acabam por gerar uma borra rica em partículas metálicas.

Após o exaurimento da vida útil do produto, a separação dos resíduos metálicos da borra resultante é relativamente simples, e é feita por peneiramento e filtração. Já a separação do óleo emulsionado em água implica em uma dificuldade maior, exigindo um serviço especializado.

Graças ao agente surfactante utilizado, que necessariamente deve ser eficiente a ponto de garantir que a emulsão resista à alta pressão e à temperatura das partes em contato na produção das peças metálicas, simples processos físicos como filtragem, a decantação ou a flotação não são capazes de separar o óleo microscopicamente disperso no meio aquoso.

Há necessidade, portanto, de uma prévia desestabilização química da emulsão, que normalmente é realizada mediante a adição de um agente fortemente ácido



óleo puro

óleo e água
(2 fases)

óleo
emulsionado em
água (1 fase)

Aspecto visual do emulsioneamento (foto: divulgação)

Assim como os óleos de corte, as chamadas emulsões oleosas (ou fluidos

capaz de deslocar os surfactantes da interface água-óleo sob condições específicas de pH e de potencial iônico variável de acordo com cada caso.

O sequestro do surfactante causa a união das micropartículas de óleo (coalescimento), implicando na separação em fases da água e do óleo e até mesmo a coagulação deste último, tornando em ambos os casos possível a separação física dos componentes antes emulsionados.

Dadas tais características desse processo de tratamento, em especial o envolvimento do uso de grandes quantidades de ácidos concentrados ou outros reagentes químicos e a própria necessidade posterior tratamento da água resultante da quebra da emulsão, a regra nesse contexto é oposta à anterior: normalmente as emulsões oleosas são retiradas da planta onde são geradas e tratadas na planta da empresa prestadora de serviços (serviço “*offsite*”).

Outro fator complicador nesse contexto é que as emulsões oleosas podem ser formadas a partir de óleos básicos

minerais ou de óleos vegetais, implicando na necessidade de severa segregação e gestão dos lotes de resíduo emulsionado sob tratamento posto que ainda que o processo seja similar (alteram-se apenas aspectos como o PH e quantidade do reagente), os produtos recuperados — óleo lubrificante de base mineral e óleo vegetal — possuem destinações ambientalmente aceitáveis muito distintas e a sua mistura inadvertida inviabilizaria ambas.

Empresas que se dedicam a esta atividade, portanto, requerem um nível de organização comparativamente maior, não apenas com instalações de maior porte, mas que além disso tenham componentes essenciais como um laboratório químico próprio suficiente para suas operações, tancagem adequada para os reagentes ácidos e para os óleos minerais e vegetais recuperados, e uma E.T.E. suficiente e adequadamente dimensionada para o tratamento da grande quantidade de água que o processo de tratamento gera (93% do volume de resíduo tratado, em média).

7. A DESTINAÇÃO ILEGAL DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS

O estabelecimento de uma cadeia de logística reversa bem estruturada para os óleos lubrificantes usados ou contaminados desde a década de 1960 e os esforços das instâncias fiscalizatórias da Administração Pública não foram capazes de impedir a formação de uma cadeia paralela de destinação ilegal do resíduo.

Estimativas conservadoras apontam que cerca de 20% dos óleos lubrificantes usados ou contaminados gerados em território nacional tem destinação diversa daquela fixada na legislação³⁰. Em nosso entendimento, com base nos dados estatísticos brasileiros e mundiais, a destinação ilegal no Brasil em média atinge 40%, sendo que em pelo menos metade dos Estados da Federação esse percentual supera os 50%.

Os contextos identificados de destinação ilegal dos óleos lubrificantes usados ou contaminados envolvem sempre uma das três seguintes linhas de conduta inadequada:

- Gerador lança o resíduo no meio ambiente;
- Gerador utiliza o resíduo ilegalmente como insumo;
- Gerador entrega o resíduo para quem não tem habilitação legal para receber.

As causas do descumprimento da legislação partem do próprio desconhecimento das disposições legais relativas à gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, passando pela negligência, chegando a conduta consciente para auferir renda ilícita, o que, infelizmente, representa a imensa maioria dos casos.

Se considerarmos que muitas organizações criminosas utilizam o resíduo como insumo para elaboração de produtos fraudados, que possuem um valor venal muito maior até porque normalmente o consumidor não sabe que está adquirindo produto de ilicitude e paga valor próximo ao de mercado, a quantia indicada pode duplicar ou mesmo triplicar.



Dica:

Notícias e anúncios de combustíveis e lubrificantes em valores significativamente inferiores ao de mercado em regra indicam produto de ilicitude. Vale a pena investigar cada caso que se tenha conhecimento.

7.1. Destinações Ilegais Dadas aos Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados

Os usos ilegais dados ao óleo lubrificante usado ou contaminado são os mais diversos, alguns até grotescos. Listam-se os casos mais comuns:

³⁰ Françolin, 2013.

Uso como combustível industrial ou para adulteração de combustível industrial

Trata-se possivelmente da hipótese mais corriqueira de uso ilegal dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, na qual o resíduo é utilizado *in natura* ou misturado com combustíveis especificados, normalmente APF/BPF, mas igualmente com diesel.

A título ilustrativo, o óleo usado ou contaminado, quando ilegal e indevidamente utilizado como combustível, gera um aproveitamento térmico da ordem de 10.000 kcal/kg, superior ao do bagaço de cana (2.300 kcal/kg) e ao da lenha (2.500~3.000 kcal/kg) e muito próximo dos combustíveis industriais derivados de

petróleo, como o propano (11.950 kcal/kg), o GLP (11.900 kcal/kg), o butano (11.800 kcal/kg), a gasolina (11.000 kcal/kg) e o óleo diesel (10.600 kcal/kg), com um custo no mínimo vinte vezes menor a estes últimos. Por vezes o óleo pode ser misturado com lenha ou bagaço de cana, para compensar o excesso de humidade, hipótese em que um particulado escuro pode ser formado.

Os receptores do combustível ilegal normalmente são metalúrgicas, fundições, olarias e indústrias de cal, mas podem ser encontrados em qualquer contexto que utilize caldeiras a óleo, inclusive lavanderias, hotéis e hospitais.



A queima de óleos lubrificantes usados ou contaminados, que é ilegal, pode ser identificada a longa distância, graças a fumaça preta e odor característicos.



Foto 1: marca característica de uso de óleos lubrificantes usados em tijolo; foto 2: fábrica clandestina de torneiras flagrada usando o resíduo como combustível.

Uso como combustível naval ou para adulteração de combustível naval

O uso ilegal como combustível naval é outra destinação ilícita comum, tendo como receptadores os operadores de embarcações relativamente pequenas movidas a diesel, como catraias, traineiras, pesqueiros e barcos de passageiros, que pratiquem navegação costeira ou fluvial.

Essa prática pode ser flagrada até mesmo visualmente, eis que o combustível adulterado resultará na maior emissão de material particulado, tanto pelos contaminantes existente no resíduo, quanto pelo efeito crônico danoso que esses causam no motor.

Embarcações usando óleo lubrificantes usados ou contaminados misturado ao combustível apresentam maior emissão de particulados, o que denuncia a prática ilícita.



Uso como insumos de produção (desmoldante e plastificante)

É prática costumeira, mencionada e até incentivada em vários sítios eletrônicos, ainda que absolutamente ilegal, o uso de óleos lubrificantes usados ou contaminados como desmoldante, especialmente na fabricação de artefatos de concreto e cerâmica, mas igualmente em outras aplicações que admitam produtos com base mineral para esta finalidade, como borrachas e plásticos.

O resíduo também é largamente utilizado como plastificante de argamassas, plásticos, borrachas, e aplicações em que suas características, especialmente a cor, permitam tal destinação ilegal.

Foto 1: óleo lubrificante usado ou contaminado sendo aplicado sobre molde de madeira para fabricação de peça de concreto;

Foto 2: peça de concreto apresentando sinais fabricação usando o resíduo como desmoldante.



Uso para fabricação de graxa e óleos lubrificantes adulterados

A utilização dos óleos lubrificantes usados ou contaminados para a fabricação de graxas e para adulteração de lubrificantes novos, é uma atividade ilícita particularmente danosa ao consumidor e ao ambiente.

Embora a imposição legal de que os lubrificantes novos possuam cor clara tenha dificultado, senão praticamente banido essa forma de adulteração de lubrificantes (pois exige um processo de clarificação), em relação às graxas, a prática ilegal ainda é corriqueira eis que, na falta de regulamentação, estas podem ser fabricadas em qualquer cor, inclusive escuras.

A dificuldade de percepção visual de óleos lubrificantes usados ou contaminados na formulação de graxas exige maior atenção da fiscalização da origem dos seus insumos.



Uso como lubrificante de corrente de motosserras clandestinas

Como os lubrificantes de corrente de motosserras possuem sua venda controlada, motosserras clandestinas em regra implicam no uso de lubrificantes usados ou contaminados para suprir a função do produto especificado que não pode ser adquirido, inclusive barateando os custos da conduta ilícita.

Essa íntima relação entre as duas ilegalidades é, portanto, um motivo extra para que o órgão ambiental responsável por regiões sujeitas a desmatamentos clandestinos intensifique a fiscalização da correta destinação dos óleos lubrificantes em sua jurisdição, desmantelando na origem as cadeias criminosas.

Nas apreensões de madeira ilegal sempre são encontrados recipiente de óleos lubrificantes usados ou contaminados.



Uso para acobertar ou permitir atividades criminosas diversas

Uma modalidade de destinação ilegal dos lubrificantes usados ou contaminados que deve contar com especial atenção das corporações policiais é o uso do resíduo para encobrir ou possibilitar condutas ilícitas muito mais graves.

No Estado do Paraná, por exemplo, só no ano de 2011 ocorreram duas grandes apreensões de maconha sendo transportada dentro dos tanques de veículos clandestinos carregados de óleos lubrificantes usados ou contaminados; já no Mato Grosso do Sul, em 2012, a apreensão foi de produtos eletrônicos contrabandeados.

Em Minas Gerais foi relatado o uso de óleos lubrificantes usados ou contaminados despejados em rodovia para causar acidentes e assim possibilitar o saque de cargas, ao passo que notícias do uso do resíduo para causar incêndio criminoso surgem de várias partes do país.

Também é lamentavelmente recorrente o uso de óleos lubrificantes usados ou contaminados para poluir propositalmente lagos em praças, represas e até cisternas, bem como para matar espécimes arbóreos e praticar crueldade contra animais.



Foto 1: caminhão clandestino carregado de óleos lubrificantes usados ou contaminados apreendido em Capanema/PR com carga de maconha escondida dentro do resíduo.



Foto 2: caminhão clandestino apreendido em Guaira/PR, também ocultando carga de maconha.



Atenção!

Todo crime usando óleos lubrificantes usados ou contaminados como instrumento deve corresponsabilizar o gerador que forneceu o resíduo e possibilitou a realização do crime.

Descarte irresponsável no ambiente

Inobstante a crescente importância da questão ambiental no âmbito da sociedade em geral e apesar do valor econômico dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, muitos geradores, intencionalmente ou não, ainda lançam o resíduo na natureza.

Não é raro, e em determinadas Regiões do Brasil é até regra, que geradores domésticos que efetuam a troca do lubrificante de seus veículos em casa despejem o óleo usado em bueiros e córregos. Igualmente não é incomum que pequenas indústrias e oficinas mecânicas abandonem à beira de estradas vicinais e terrenos baldios tambores cheios de óleo lubrificante usado, normalmente contaminado com outros resíduos como estopas, solventes e tintas.

O contexto mais comum nessa hipótese, no entanto, parece ser a negligência, em função da qual vários geradores simplesmente permitem que os óleos lubrificantes usados ou contaminados escorram para natureza por absoluta falta de gestão de seu armazenamento e destinação, contaminando o próprio sítio onde se realizada a sua atividade. Logo, os fiscais, em contextos de fiscalização de atividades que apresentem ausência de organização e cuidados operacionais como característica, devem estar atentos porque com quase certeza estará ocorrendo a contaminação do solo e eventualmente de corpos d'água pelo lubrificante usado negligenciado.



Uso em práticas populares indevidas

Em pleno século XXI, muitas pessoas acreditam que o óleo lubrificante usado ou contaminado – o popular “óleo queimado” – a par de sua toxicidade característica, seria um bom impermeabilizante para cercas, telhados e pisos, além de cumprir funções veterinárias e fitossanitárias.

Tratando-se de uma questão cultural arraigada e dispersa na população, as instâncias fiscalizatórias devem assumir para essa hipótese um verdadeiro papel educador e defensor da saúde pública.

Apesar de algumas destas práticas possuírem efeitos localizados capazes de prejudicar apenas o próprio poluidor e sua família, outras são potenciais riscos sociais como a hipótese de tratamento de parasitas externos e internos e lesões mediante aplicação ou ingestão de óleos lubrificantes usados ou contaminados em animais que serão comercializados e consumidos pelo público em geral.

Por tais razões, trata-se, portanto, de contexto que também merece necessariamente uma ação efetiva das instâncias administrativas.



Sinal da desinformação: os próprios infratores publicam as fotos comprobatórias da conduta ilícita nas chamadas “redes sociais” (uso ilegal como impermeabilizante de madeiras)



A desinformação não conhece fronteiras: das cabras da Região Nordeste, aos bois mortos por intoxicação na Região Sul, o uso ilícito e perigoso como insumo veterinário.

7.2. Exemplos de Destinações Criminosas Ostensivas

Produção ilegal de combustível



Comércio do resíduo perigoso



7.3. Um Alerta Necessário

Em muitos casos a própria Administração Pública não possui regras claras e eficazes para a adequada gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados em decorrência de desatenção ou desconhecimento de seus agentes. Devida a essa lacuna procedimental, acaba por não observar a legislação específica e dá destino incerto ou mesmo ilegal aos óleos lubrificantes usados ou contaminados gerados na atividade pública..

Pela mesma desatenção ou desconhecimento, várias destinações ilícitas não só são toleradas, como licenciadas ambientalmente pelos órgãos do SISNAMA, notadamente com o uso do resíduo para “aproveitamento energético” pelo próprio gerador (caso corriqueiro em se tratando de termoelétricas), ou mesmo para incorporação em processos ou produtos (como plastificantes, desmoldantes, aditivos de borracha, etc.), hipóteses essas vedadas pela legislação.

Não se pretende aqui levantar um tom acusador contra as instâncias da Administração, posto que se compreende que embora não deva, esta pode errar como qualquer instituição baseada em seres humanos. O intento é registrar um alerta necessário para que as várias instâncias da Administração que não possuem uma gestão adequada do resíduo perigosos aqui abordado, não mais permaneçam em erro e tomem

providências efetivas para sanar os equívocos constatados.

É necessário que a Administração, nas três esferas da Federação, realize um trabalho de autoexame para identificar as inconformidades causadas por si mesma, merecendo atenção contextos tais como:

- licenciamentos ambientais incompatíveis com a legislação;
- gerenciamento dos lubrificantes usados ou contaminados gerados pela própria frota automotiva;
- gerenciamento dos lubrificantes usados ou contaminados gerados pela frota automotiva concessionária e permissionária, em especial transporte coletivo, transporte escolar, taxis, “vans” e assemelhados;
- gerenciamento dos lubrificantes usados ou contaminados gerados em serviços públicos, notadamente geração e distribuição de energia.

Evidentemente o papel do Poder Público não se exaurirá pelo simples autocontrole, exigindo outras ações como a fiscalização ostensiva e a tomada de ações proativas-preventivas assentadas na educação ambiental (disseminação da informação). No entanto, é essencial para o sucesso de qualquer cadeia de logística reversa que pelo menos a Administração Pública esteja apta a atuar de forma harmônica com suas regras e princípios.

Dica:



A elaboração e divulgação de um plano de gerenciamento de óleos lubrificantes usados ou contaminados no âmbito da Administração Pública é um primeiro e importante passo para conscientização da população, para o diagnóstico e solução de problemas locais peculiares e até mesmo para identificação e supressão de condutas ilícitas.

8. A MOVIMENTAÇÃO DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS

A movimentação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados também é definida pela legislação como uma atividade exclusiva de agentes licenciados ambientalmente e autorizados pela ANP³¹, denominados coletores.

8.1. A Atividade de Coleta de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados

A coleta de óleos lubrificantes usados ou contaminados — ou seja, a retirada, o transporte, a armazenagem e a entrega do resíduo à destinação ambientalmente adequada — é uma atividade definida como essencial aos interesses da coletividade e somente pode ser exercida por coletores autorizados pela ANP³².

Logo, ressalvada unicamente a hipótese de entrega de pequenas quantidades pelo consumidor ao revendedor, **a movimentação (transporte) local e intermunicipal de óleos lubrificantes usados ou contaminados, somente pode ser realizada por coletores autorizados pela ANP.**

Pela mesma razão, ressalvado o estoque temporário dos pontos de geração e o estoque dos próprios rerrefinadores (destinatários finais), **qualquer estoque de óleo lubrificante usado ou contaminado por quem não seja coletor autorizado pela ANP é indicador de irregularidade, possivelmente de ilicitude.**

Para o exercício da atividade de coleta, o empreendedor deve preencher vários requisitos, merecendo destaque que:

- -deve ser pessoa jurídica em perfeita regularidade fiscal e previdenciária;
- -deve apresentar e ter aprovado pela ANP um estudo do empreendimento, contemplando a logística de coleta e a projeção mensal relativa ao período de 24 meses do volume de óleo lubrificante usado ou contaminado a ser coletado, indicando a região geográfica onde pretende atuar (compatível com a base de armazenamento e frota coletora) e os rerrefinadores destinatários do produto da coleta (comprovados por declaração de intenção de recebimento dos óleos lubrificantes usados ou contaminados);
- -deve comprovar que possui para seu uso exclusivo pelo menos uma base de armazenamento de óleo lubrificante usado ou contaminado que atenda às normas federais, estaduais, municipais, da ABNT (NBR nº 17505-1, líquido combustível classe III-B) e a legislação ambiental competente, autorizada pela ANP a operar, compatível com o volume coletado pretendido, observada a capacidade total mínima de 45 m³;
- deve comprovar que a base de armazenamento é licenciada ambientalmente e foi aprovada pelo corpo de bombeiros e pela municipalidade;
- deve possuir, conforme exigir a unidade de federação em que pretenda atuar, a

³¹ Resolução ANP nº 20/2009, art. 1º, § ún. e 3º; Resolução CONAMA nº 362/2005.

³² Resolução ANP nº 20/2009, art. 1º, § ún. e 3º; Resolução CONAMA nº 362/2005.

licença ambiental cabível para a movimentação do óleo lubrificante usado ou contaminado (de coletor ou de transportador de produtos perigosos);

- deve comprovar que possui laboratório próprio, sob a responsabilidade de profissional com registro no Conselho Regional de Química – CRQ, para efetuar no óleo lubrificante usado ou contaminado coletado, no mínimo, as análises de densidade relativa, aspecto visual e destilação segundo legislação da ANP;
- deve possuir pelo menos 2 (dois) caminhões tanques próprios ou arrendados destinados exclusivamente à coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado (e eventualmente resíduos agregados), adequado ao transporte de carga perigosa, nos termos do Decreto nº 96.044/1988;

- deve possuir o capital social integralizado de, no mínimo, R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Percebe-se, portanto, que o exercício da atividade de coleta requer um grau de organização empresarial incompatível com aventureiros, sendo que o próprio limite mínimo de capital social integralizado exigido pela ANP se mostra insuficiente para o seu estabelecimento (certamente a cifra foi fixada de forma a permitir que novos empreendedores pudessem financiar a implantação de suas empresas).

Estabelecido este contexto, o primeiro sinal que deve chamar a atenção da fiscalização é a própria aparência dos veículos e instalações fiscalizados: o mau estado de conservação já é um primeiro indicador de que algo pode estar errado e merece ser checado.



Dica:

A lista de coletores autorizados pela ANP encontra-se em permanente a disposição no sítio eletrônico daquela Agência..



Atenção!

Embora um coletor possa prestar serviços para mais de um rerrefinador, os veículos coletores somente podem estar vinculados a um único coletor, devendo exclusivamente o número de registro desse.

8.2. A Base de Armazenamento

Na forma Resolução ANP 20/2009, o exercício da atividade de coleta exige que o empreendedor possua pelo menos uma base de armazenamento de óleo lubrificante usado ou contaminado ou “base de coleta”, construída em conformidade com as normas técnicas aplicáveis e com a legislação ambiental competente, e que, cada uma, possua a capacidade total mínima de armazenamento de 45 m³.

Por referência expressa da Resolução ANP 20/2009, o projeto da base de armazenamento deve considerar as disposições da ABNT/NBR 17505, ressaltando que para esta finalidade o óleo lubrificante usado ou contaminado caracteriza-se como líquido combustível classe III-B.

Modelo padrão de uma base de coleta



1. controle de acesso; 2. estrutura para descarga de óleos lubrificantes usados ou contaminados, apta a evitar derramamentos; 3 tanques de armazenamento dos óleos lubrificantes usados ou contaminados e respectivas bacias de contenção; 4 laboratório; 5 unidade administrativa; 6 unidade de lavagem dos veículos, apta a evitar derramamentos e escoamento de águas residuárias (compatível com a quantidade de veículos); 7. pátio de estacionamento dos veículos de coleta; 8. estrutura para carregamento dos veículos rodoviários que levam o óleo lubrificante usado ou contaminado para a unidade de rerefino (opcional).



Detalhe dos tanques na bacia de contenção em uma base de armazenamento de pequeno porte. (Foto: SINDIREFINO)

8.3. O Laboratório Próprio

O laboratório próprio exigido pela ANP como requisito para a outorga de autorização para a atividade de coleta deve estar localizado em cada centro de coleta, estar sob responsabilidade técnica de profissional com registro no Conselho Regional de Química – CRQ e ser apto a realizar no óleo lubrificante usado ou contaminado coletado, no mínimo, as análises de densidade relativa, aspecto visual e destilação segundo legislação da ANP.

Equipamento mínimo de um laboratório de uma Central de Coleta



Equipamento para determinação do teor de água e leves por destilação simples à pressão atmosférica e temperatura de 280°C. (aquecedor, termômetro, condensador)



Teste de saponificação (aquecedor, termômetro, agitador)



Teste de pingo para determinar a existência de contaminantes leves (percolação em papel semipermeável)



Teste de densidade para determinar a existência de contaminantes (hidrômetro manual)



Teste de Cloro (Kit de teste)

(fotos: SINDIRREFINO)

8.4. O Veículo de Coleta

Os veículos de coleta propriamente ditos, são facilmente identificáveis devido às suas características caixas de medição, que em regra se assemelham a dois latões de duzentos litros unidos por uma calha, soldados sobre na parte superior frontal do tanque (podem ter outros formatos e não ter calha).

Normalmente tais veículos possuem tanques de 5.000 litros, existindo, no entanto, unidades com capacidades variando de 2.000 a 10.000 litros,

conforme mais adequado à rota de coleta estabelecida pelo coletor.

O estado de conservação do veículo e asseio é o primeiro elemento que deve ser observado pela fiscalização.

Empresas coletoras sérias mantêm seus veículos em perfeitas condições, não apenas por uma questão de zelo operacional, mas pela segurança de seus motoristas, pela segurança da carga perigosa que transportam e até pela imposição das empresas seguradoras.

Veículo Padrão de Coleta de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados



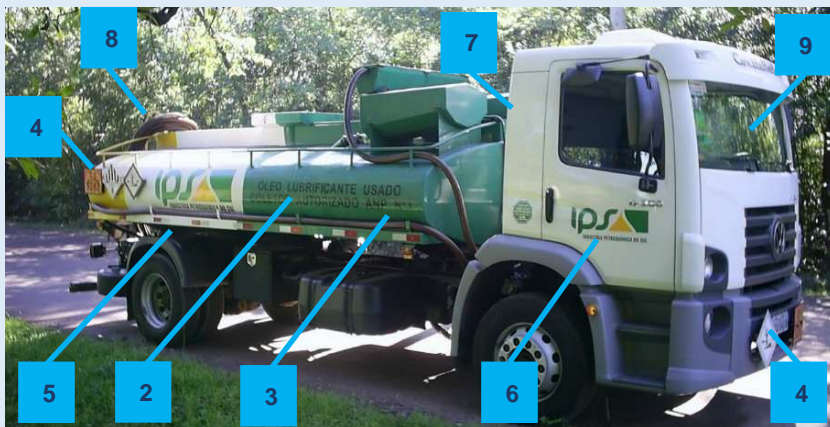
1. **caixas de medição e respectiva calha:** embora não sendo uma exigência legal expressa, são a característica mais evidente dos veículos coletores de óleo e uma exigência da prática da atividade, pois permitem que a quantidade de óleo que está sendo coletada seja medida.
2. **inscrição “óleo lubrificante usado”:** nas laterais e na parte traseira, em caracteres visíveis à distância, conforme exigência legal³³;
3. **inscrição “coletor autorizado ANP” seguido do respectivo número de registro:** nas laterais e na parte traseira, em caracteres visíveis à distância, conforme exigência legal³⁴ – confira a existência do registro no sítio eletrônico da ANP;
4. **rótulos de risco e painéis de segurança:** estabelecidos na legislação de transporte de produtos perigosos³⁵, conforme melhor descrito em tópico específico adiante.

³³ Resolução ANP nº 20/2009, art. 19, XIII.

³⁴ Resolução ANP nº 20/2009, art. 19, XIII.

³⁵ Resolução ANP nº 20/2009, art.12, III, c.c. Decreto nº 96.044/1988, anexo, art. 2º; Resolução ANTT nº 420/2004; ABNT/NBR 7500.

5. **faixas refletivas e a inscrição auxiliar de identificação** estabelecidas pela Resolução CONTRAN nº 370/2010, e todas as exigências da legislação de trânsito;
6. **logomarcas:** embora essa não seja uma exigência legal, empresas coletoras sérias em regra ostentam em seus veículos as suas respectivas logomarcas, inclusive como uma forma de colaborar com a fiscalização, que deste modo pode efetuar a consulta de regularidade do veículo de maneira mais rápida no sítio eletrônico da ANP e junto à própria empresa.
7. **equipamentos de segurança:** em atendimento à legislação de transporte de produtos perigosos, os veículos coletores devem estar equipados com os itens de segurança obrigatórios, em especial os cones de sinalização (pelo menos 4), que por vezes podem estar afixados na parte superior do tanque (de forma firme e adequada, evidentemente).
8. **mangueiras de sucção devidamente afixadas:** outro equipamento característico dos caminhões de coleta é a sua mangueira de sucção com as duas extremidades livres (uma para retirar o resíduo do ponto de recolhimento enquanto a outra o deposita na bacia de medição). Deve estar bem afixada e não pode tampar a sinalização do veículo;
9. **motorista treinado e com vestuário adequado:** um dos traços mais distintivos dos coletores autorizados em relação a empresas clandestinas é o próprio motorista do veículo coletor. O motorista, além de portar necessariamente a documentação comprobatória de aprovação em curso MOPP, deve estar trajado adequadamente para a condução e operação de veículo transportador de carga perigosa, em regra uniformizado.
10. **documentação:** veículos coletores de empresas sérias portam toda a documentação exigida por lei (vide tópico específico).



Atenção!

Apesar de não ser comum, os veículos coletores estão autorizados a transportar também resíduos relacionados aos óleos lubrificantes usados ou contaminados, tais como embalagens, filtros e estopas³⁶. Tal circunstância, no entanto, não altera a sua aparência geral.

³⁶ Resolução ANP nº 20/2009, art.12, III.



Dica:

Na lista de coletores autorizados pela ANP disponível no sítio eletrônico da agência é possível consultar as placas e demais características de todos os caminhões coletores autorizados por aquela agência reguladora.

O SINDIRREFINO mantém em seu sítio eletrônico um cadastro de todos os caminhões coletores vinculados às suas empresas associadas em: <http://www.sindirrefino.org.br/coleta/veiculos-coletores>

8.5. O Veículo de Transporte Rodoviário

Embora os veículos coletores possam trafegar e efetivamente trafeguem em trechos intermunicipais, por questões logísticas os coletores também usam veículos de transporte rodoviário para efetuar a movimentação do óleo lubrificante usado ou contaminado entre suas bases de armazenamento e entre estas e as unidades de rerrefino.

Tais veículos não possuem características externas marcantes, nem sequer a inscrição indicando a vinculação a um coletor autorizado, constituindo-se em veículos tanque comuns, identificáveis apenas pelos seus painéis de segurança e rótulos de risco específicos (que de todo o modo são iguais a outros resíduos e substâncias similares para as regras de segurança de transporte).

Inobstante, esta carência de elementos aparentes facilmente identificáveis, todas as observações feitas em relação aos veículos coletores relativamente a estado de conservação e cumprimento da legislação de transporte de produtos perigosos é aplicável, assim como relativamente a documentação autorizadora do transporte.

Outra similaridade é que os veículos rodoviários utilizados pelos coletores também devem ser dedicados exclusivamente ao transporte de óleos lubrificantes usados ou contaminados, não se admitindo que carreguem qualquer outra substância conjunta ou sucessivamente, salva uma única exceção: para veículos com tanques cilíndricos feitos em aço inox e que possam ser lavados, admite-se que além do óleo lubrificante usado ou contaminado, possam em viagens distintas carregar óleo básico rerrefinado (o que ocorre somente com coletores diretamente vinculados a um rerrefinador).

Um detalhe muito relevante que deve ser observado em relação aos veículos rodoviários dos coletores é que eles **não trafegam com CCO**, mas sim com **manifesto de cargas perigosas**, posto que **não podem efetuar coleta** e se destinam **exclusivamente à movimentação do óleo lubrificante usado ou contaminado entre as bases de coleta e do rerrefinador**.



Atenção!

Mesmo os veículos de transporte rodoviário devem estar registrados perante a ANP. Consulte a lista de coletores autorizados pela ANP e seus respectivos veículos registrados no sítio eletrônico da agência.

Veículos para transporte rodoviário de OLUCs



Foto 1: modelo comum; Foto 2: modelo com tanque cilíndrico de aço inox
(fotos: SINDIRREFINO)



Dica:

Por estarem sempre ligados a rerefinadores, os veículos de transporte rodoviário de óleos lubrificantes usados ou contaminados em regra possuem a logomarca de suas empresas proprietárias.



Atenção!

A fiscalização deve estar atenta aos veículos rodoviários carregando “resíduos oleosos”, “óleos alternativos”, “borras de fundo de tanque”, “resíduos asfálticos” e substâncias similares, porque podem estar ocultando a movimentação ilegal de óleos lubrificantes usados ou contaminados. Conferir a documentação, a origem e o destino é essencial, especialmente em casos de acidentes.

8.6. Legislação de Transporte de Produtos Perigosos

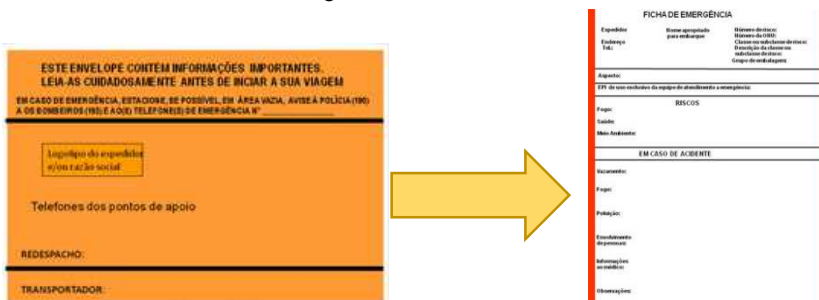
Considerando que tanto os veículos coletores quanto os veículos de transporte rodoviário de óleos lubrificantes usados ou contaminados devem obedecer a legislação regente do transporte de produtos perigosos, é pertinente aqui um breve olhar sobre a mesma.

O quadro a seguir mostra as exigências da legislação de transporte de produtos perigosos, já aplicada ao contexto da logística reversa dos óleos lubrificantes:

Item Obrigatório que deve estar presente no Veículo	Base Legal
Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) vigente.	Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), arts. 120 e 133.
Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do motorista, vigente e compatível com tipo de veículo (categorias C, D, E)	Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), art.159, § 1º.
Certificado de aprovação do motorista em curso de Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (MOPP) (via original).	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 15 c.c. Resolução CONTRAN nº 168/2004.
Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel (CIPP) do veículo e dos respectivos equipamentos, expedido pelo INMETRO ou entidade credenciada	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 22, I, c.c. Portaria INMETRO nº 457/2008.
Documento fiscal do produto transportado: Certificado de Coleta de Óleo (CCO), para veículos coletores (vide capítulo específico); Nota Fiscal, para veículos rodoviários.	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 22, II, c.c. Convênio ICMS nº 38/2000.
Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte Terrestre de Produtos Perigosos	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 22, III, “a” e “b”, c.c. ABNT NBR 7503.
Tacógrafo	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 5º.
Painéis de Segurança e Rótulos de Risco específicos	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 2º, c.c. ABNT NBR 7500.
Conjunto de equipamentos para emergências	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 3º, c.c. ABNT NBR 9735.
Equipamento de Proteção Individual (EPI) em uso pelo motorista	Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (Anexo ao Decreto nº 96.044/1988), art. 20, c.c. ABNT NBR 9735.
Documento Comprobatório do Registro do Veículo e do Coletor Proprietário junto à ANP	Resolução ANP nº 20/2009, art. 19, XV.
Licença Ambiental para movimentação de resíduos perigosos, nas unidades da Federação que a exigirem	Legislação ambiental local

Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte de Produtos Perigosos

Como em qualquer operação de transporte de produto perigosos, os veículos transportando óleos lubrificantes usados ou contaminados, quer os de coleta, quer os rodoviários, devem portar o Envelope para o Transporte Terrestre de Produtos Perigosos contendo a Ficha de Emergência, na qual devem estar expressas a natureza do risco apresentado pelo resíduo perigoso sendo transportado, as instruções para procedimento no caso das várias hipóteses de emergência com o transportado, além de informações úteis no contexto de perigo, como os telefones de contato de emergência do Corpo de Bombeiros, Polícia, Defesa Civil, órgão de meio ambiente relativos a todo o itinerário.



Envelope para o Transporte Terrestre de Produtos Perigosos e Ficha de Emergência



Dica:

Para fins de referência, no Anexo 1 é apresentado modelo de Ficha de Emergência relativa aos óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Painéis de Segurança e Rótulos de Risco

A identificação visual externa da natureza do risco apresentado pelo óleo lubrificante usado ou contaminado sendo transportado é feita através da sinalização estabelecida no Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos seguindo os seguintes parâmetros:

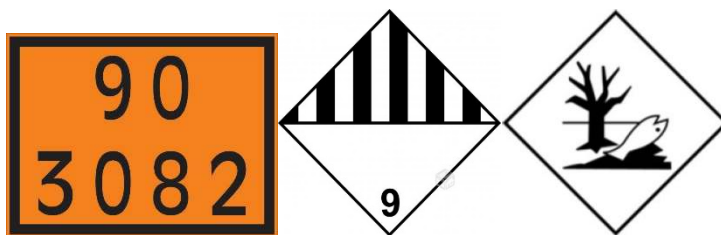
Painel de segurança:

Nº de Risco:	90
Classe de Risco:	9 (substâncias e artigos perigosos diversos)
Risco Subsidiário:	0 (sem risco subsidiário específico)
Nº ONU	3082 (substância que apresenta risco para o meio ambiente, líquida, n.e.)

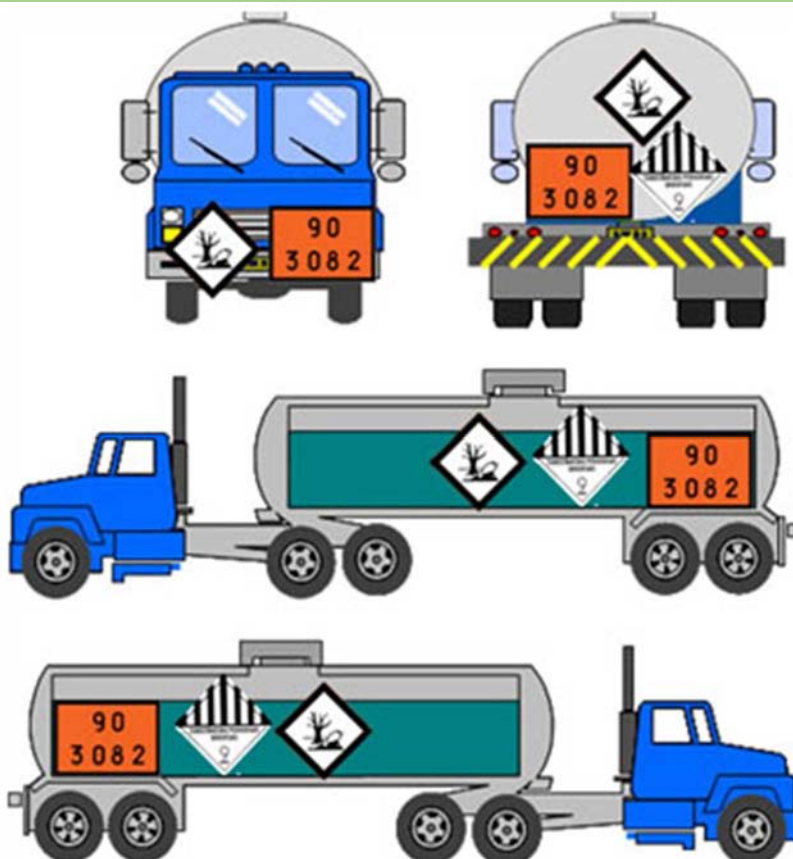
Rótulos de Risco:

Principal:	9 - substâncias perigosas diversas
Subsidiário:	substâncias perigosas para o meio ambiente

Painel de segurança e rótulos de risco adequados para o transporte de óleos Lubrificantes usados ou contaminados



Esquema de afixação dos Painéis de Segurança e Rótulos de Risco.



Conjunto de equipamentos para emergências

A ABNT NBR 9735, que estabelece o conjunto mínimo de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos, enquadra o transporte de óleos lubrificantes usados ou contaminados em seu Grupo 1, e define como necessários os seguintes itens:

- equipamentos para sinalização e isolamento da área de ocorrência;
- fita para isolamento da área em extensão compatível com o veículo (no mínimo 50m);
- dispositivos para sustentação da fita (tripés, cones ou cavaletes);
- 4 placas autoportantes sinalizando “PERIGO. AFASTE-SE”;
- 4 cones para sinalização da via, conforme NBR 15071;
- calços para as rodas;
- batoques cônicos para tamponamento da válvula de descarga (tarugos);
- extintor de incêndio compatível com a carga (além do próprio extintor do veículo), afixado conforme NBR 9735;
- jogo de ferramentas constituído de alicate universal, chave de fenda/philips e chave de boca/inglesa apropriada para a desconexão do cabo da bateria do veículo;
- lanterna de material antifaiscante;
- martelo e pá.



Equipamentos de Proteção Individual – EPI do motorista

Também conforme a NBR 9735, os motoristas dos veículos coletores e de transporte rodoviário de óleos lubrificantes usados ou contaminados devem trajar o seguinte vestuário:

- calça comprida;
- camisa/camiseta com mangas curtas ou compridas;
- calçados fechados.

Como EPI, quando das operações de carga ou descarga (veículo de coleta) ou de emergência (ambos os casos), os itens obrigatórios são:

- capacete;
- luvas de borracha resistente;
- óculos de segurança para produtos químicos.

8.7. A Frota Agregada

Como em vários segmentos do transporte de cargas, alguns coletores trabalham com a chamada frota agregada ou engajada, constituída de veículos arrendados pertencentes a terceiros.

Respeitado o limite mínimo de caminhões próprios, não há óbice legal para essa prática e o fato sequer seria mencionável se a questão não fosse utilizada por alguns transportadores clandestinos como uma tentativa de justificativa para a

sua atividade e um meio de escapar da fiscalização.

Assim, a fiscalização deve estar atenta: **veículos agregados ou engajados devem cumprir exatamente todas as exigências dos veículos da frota própria do coletor**, inclusive prestarem serviços exclusivamente unicamente para o coletor declarado e estarem registrados junto a ANP e vinculados ao cadastro daquele coletor em específico.



Atenção!

Para todos os efeitos legais, o coletor agregador é solidariamente responsável pelos atos do veículo agregado, ainda que em tese não lhe esteja prestando serviço no momento da ocorrência.

8.8. Atividades Lícitas Invocadas para Tentar Burlar a Fiscalização e Tentar Justificar o Transporte Ilegal de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados

8.8.1. A Atividade de TRR

Uma tentativa comum de ludibriar a fiscalização utilizada por transportadores ilegais e fabricantes de produtos adulterados envolvendo óleos lubrificantes usados ou contaminados é a afirmação de que seriam transportadores-revendedores retalhistas (ou TRR) transportando produtos para revenda.

Entretanto, com um pouco de atenção a detalhes, essa versão pode ser rapidamente desmascarada.

Segundo o SindTRR, existem cerca de 390 empresas desenvolvendo a atividade de TRR no país, operando cerca de 6.000 veículos tanque, atendendo mais de 200 mil clientes atendidos a retalho, diretamente no domicílio do cliente, inclusive em locais distantes ou de difícil acesso nos quais máquinas e veículos

estejam em operação, ou ainda em portos marítimos e fluviais fornecendo combustível para embarcações.

A atividade de TRR, assim como a atividade de coleta, depende de outorga de autorização pela ANP, o que somente é possível através do cumprimento de diversos requisitos especificados pela Resolução ANP nº 8, de 06/03/2007.

Segundo o regulamento, os TRR necessariamente devem ser pessoas jurídicas, e sua atividade compreende a aquisição, o armazenamento, o transporte, a revenda e a assistência técnica de alguns tipos combustíveis a granel (diesel, querosene, APF e BPF) e de óleo lubrificante acabado e de graxa

envasados³⁷; Não se admite para os TRR a venda ou o transporte de lubrificantes a granel, constituindo tal circunstância descumprimento da regulamentação específica e indício de outras condutas proibidas.

Por outro lado, os requisitos exigidos pela ANP para a outorga de autorização para desempenho da atividade de TRR demonstram a necessidade de uma estrutura organizacional sólida:

- a atividade principal da empresa deve ser a de TRR;
- o capital integralizado da empresa deve ser de no mínimo R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais)
- a empresa deve comprovar que dispõe de, no mínimo, 3 caminhões-tanque dedicados, próprios ou arrendados, com capacidade total mínima de 30 m³;
- a empresa deve possuir instalação de armazenamento, própria ou arrendada, autorizada pela ANP, sendo que se pretender comercializar diesel, esta deverá ter capacidade mínima de armazenamento de 45 m³;
- na instalação de armazenamento, a empresa deve possuir equipamentos para avaliação do combustível a granel a vistas do consumidor, no mínimo proveta de 1.000ml, densímetro de vidro nas escalas 0,750-0,800g/ml e 0,800-0,850g/ml, e termômetro.

Os caminhões dos TRR devem atender a legislação de transporte de produtos perigosos (em especial a sinalização) e os seus empregados e agentes devem ser

treinados para operação de produto perigoso e quanto ao correto transporte, manuseio, revenda e comercialização de combustíveis, lubrificantes e graxas.

Além disso, os empregados e agentes dos TRR devem entregando a Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos - FISPQ, quando do seu primeiro fornecimento, e sempre que solicitado pelo consumidor, pelo que ela normalmente deve acompanhar o produto.

A documentação comprobatória das operações comerciais dos TRR deve estar disponível para fiscalização pelo menos por 5 anos.

Finalmente, os TRR somente podem adquirir os produtos que irão revender de distribuidor de combustíveis e, no caso de óleos lubrificantes novos envasados e graxas envasadas, de produtores, revendedores atacadistas ou outros TRR, todos com exigindo autorização da ANP.

Consideradas estas características, notadamente a exigência de estrutura empresarial sólida e robusta documentação, transporte a granel de combustíveis especificados (que diferem significativamente de resíduos, inclusive na aparência), e que produtos outros que podem ser vendidos pelo TRR devem estar nas embalagens originais dos respectivos fabricantes (registrados na ANP, naturalmente), será possível a fiscalização perceber quando efetivamente está diante de um TRR e quando estar diante de alguma atividade ilícita tentando se fazer passar por TRR.



Dica:

TRRs somente podem transportar combustíveis que atendam as especificações da ANP. Na dúvida, basta testar se a substância que está sendo transportada atende a essas especificações.

³⁷ Resolução ANP nº 8, de 06/03/2007, arts. 1º e 17, III.

8.8.2. A Atividade de Remoção de Resíduos Navais e Borras de Fundo de Tanque

Uma atividade lícita que, no entanto, merece grande atenção da fiscalização no que concerne a destinação adequada dos óleos lubrificantes usados ou contaminados é a remoção de resíduos de fundo de tanques navais e terrestres.

Além do fato de ser a alegação de que está transportando borra de fundo de tanque o meio mais frequente usado pelo transportador clandestino de óleo lubrificante usado ou contaminado para tentar iludir os fiscais, vários fatores levam a fiscalização dessa atividade ter relevância para a gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados:

- os óleos lubrificantes usados ou contaminados são mais facilmente confundidos com a borra de fundo de tanque devido a coloração, ainda que possam ser perfeitamente distinguidos se o fiscal tiver a devida atenção;
- uma das destinações ilegais mais comuns dos óleos lubrificantes usados ou contaminados é a utilização do resíduo como combustível naval, colocando o transportador clandestino com grande frequência no ambiente portuário;
- efetivamente é prática corriqueira, ainda que ilegal, a mistura de óleos lubrificantes navais exauridos na borra de fundo de tanque;
- organizações criminosas misturam solventes e óleos lubrificantes usados ou contaminados com a borra de fundo de tanque para a tornar mais fluida e assim produzir um combustível adulterado mais facilmente vendável;
- organizações criminosas que desviam combustível naval novo, misturam óleo lubrificantes usado ou contaminados com o produto furtado para tentar despistar a fiscalização;
- a movimentação de borra de fundo de tanque não é regulada ou controlada pela ANP.

Cabível aqui um alerta para a fiscalização: a correta gestão das borras de fundo de tanques também é uma atividade de interesse público, mas, infelizmente, o que se observa é que as empresas que atendem a legislação sofrem forte e desleal concorrência de organizações criminosas que vendem esses resíduos ilegalmente para a queima.

Grife-se que apesar da movimentação das borras de fundo de tanque não ser objeto de fiscalização da ANP, com certeza o seu controle é competência dos órgãos ambientais e do Ministério Público, no âmbito das três esferas da federação, eis que se trata de questão ambiental, de defesa da economia popular e do mercado consumidor.

Da mesma forma, as instalações que processam esse resíduo devem estar licenciadas ambientalmente para essa finalidade especificamente, dado o alto potencial poluidor intrínseco.

Assim, a fiscalização, ao interceptar um veículo que declare estar transportando borra de fundo de tanque deve:

- verificar se o caminhão atende à legislação de transporte de produtos perigosos, incluindo equipamentos obrigatórios e formação do motorista;
- conferir a carga e verificar se o resíduo realmente é borra de fundo de tanque, recolhendo amostra para análise se houver suspeita de fraude;
- verificar o manifesto de transporte, se está corretamente preenchido e não mostra sinais de fraude;
- identificar origem do resíduo, analisando se é plausível (uma fonte que use combustível pesado e presumivelmente gere borra);
- identificar o destino, verificando se este possui licença ambiental para processamento da borra de fundo de tanque.

8.9. Exemplos de Ilegalidade: Veículos Clandestinos

(!) veículos improvisados:



(!) ausência de indicação de transporte de óleos lubrificantes usados:



(!) ausência de indicação do número de registro na ANP:



(!) indicação de dois números de registro na ANP ou de número inexistente:



8.10. Exemplos de Ilegalidade: Bases de Armazenamento Clandestinas

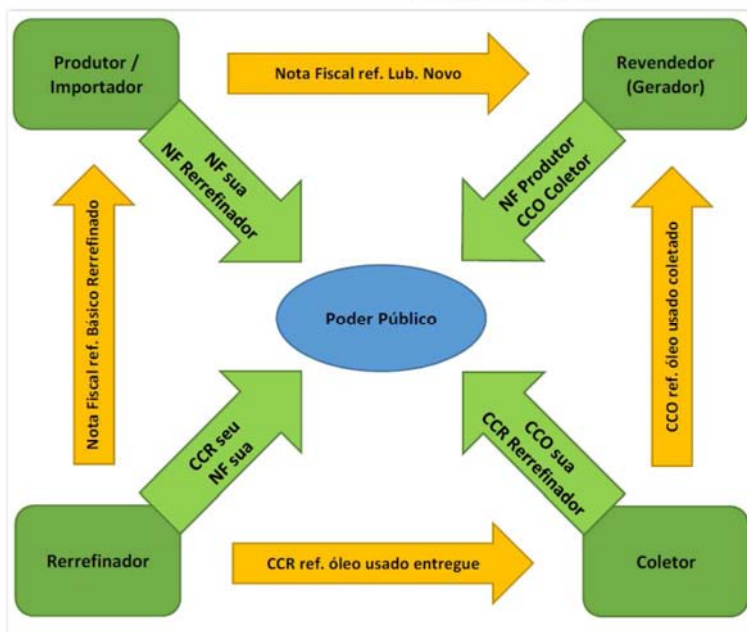


9. A FISCALIZAÇÃO DOCUMENTAL DA DESTINAÇÃO DOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS

Uma característica do sistema de logística reversa dos lubrificantes usados ou contaminados particularmente útil para a fiscalização é a adoção de uma metodologia de informações cruzadas, que não só permite aos órgãos centrais de gestão — IBAMA e ANP — procedam ao controle estratégico de toda a cadeia de geração e pós-consumo, como possibilita aos diversos órgãos estaduais e municipais de fiscalização verificarem casos específicos.

Nos termos da Resolução nº 362/2005 (harmônica com a legislação fiscal), os agentes envolvidos no ciclo de vida dos óleos lubrificantes **devem manter em arquivo e disponibilizar para os órgãos de fiscalização os documentos comprobatórios do cumprimento de suas obrigações por 5 anos**³⁸.

Tais documentos sempre poderão ser comparados com outros emitidos e informados por outros agentes cadeia, da seguinte forma:



Quadro esquemático do sistema de informações cruzadas da cadeia de logística reversa de óleos lubrificantes.

³⁸ Resolução CONAMA nº 362/2005, arts. 16, IV, 17, V, 18, V, 19, II e VIII, 20, II. Resoluções ANP nºs 17/2009, art. 16, XI; 18/2009, art. 26, XII; 19/2009,

art. 20/2009, VI; 20, art. 19, XIV; 41/2013, art. 22, XVI e XVII.

Revendedores e Grandes Consumidores (Geradores)	<p>Os geradores (exceto domésticos), devem apresentar à fiscalização, quando solicitado, as suas vias das notas fiscais de aquisição dos lubrificantes novos, emitidas pelo fabricante/importador (diretamente ou por seus agentes distribuidores), bem como os Certificados de Coleta de Óleos Usados – CCO emitidos pelos coletores que retiraram o resíduo de seus estabelecimentos; tais documentos podem ser checados com os respectivos emitentes (que devem manter suas respectivas vias), e permitem, por exemplo, comparar o volume de lubrificantes novos alienado por um revendedor, com o volume de lubrificantes usados ou contaminados entregue à coleta, permitindo verificar se esta relação está dentro da média esperada.</p> <p>Nota: apesar da Resolução ANP nº 41/2013 facultar aos postos revendedores de combustíveis a manutenção na sua unidade de venda dos documentos relativos a cadeia de logística reversa de lubrificantes por apenas 6 meses, tal faculdade não os desonera da guarda em outro local de tais documentos pelo prazo de 5 anos, nem da apresentação dessa documentação em tempo hábil.</p>
Coletores	<p>Devem apresentar à fiscalização, quando solicitado, as suas vias dos CCO que emitiram, bem como os Certificados de Recebimento de Óleos Usados – CCR emitidos pelos rerrefinadores que receberam o resíduo de pós-consumo. A comparação entre CCO e CCR, considerados eventuais volumes em estoque, permite averiguar se o coletor está agindo em conformidade com sua obrigação de entregar todo o óleo que coletou a rerrefinador, ou se eventualmente está ilegalmente destinando parte dos resíduos de pós-consumo que coletou para finalidade proibida;</p> <p>Nota: os CCR recebidos pelos coletores são enviados por cópia aos produtores/importadores que os contratam para comprovar a coleta contratada, podendo ser pedidos também de tais agentes.</p>
Rerrefinadores	<p>Devem apresentar à fiscalização, quando solicitado, suas vias dos CCR que emitiram, bem como das notas fiscais de venda aos fabricantes de óleo básico rerrefinado. A comparação entre CCR e das referidas Notas Fiscais, considerado o balanço de massa de seu processo e eventuais estoques, permite verificar a conformidade do rerrefinador quanto as suas obrigações legais, e, eventualmente, identificar possíveis práticas ilegais, tais como a emissão de CCR a descoberto ou a venda de óleo lubrificante básico para quem não seja produtor de lubrificante autorizado pela ANP</p>
Produtores e Importadores	<p>Devem apresentar à fiscalização, quando solicitado, as suas vias das notas fiscais de venda de lubrificantes novos, bem como as de compra de óleos básicos, inclusive os rerrefinados, permitindo averiguar, por exemplo, se determinado produtor não está adquirindo insumos de empreendimento não autorizados pela ANP.</p>

Não bastando a possibilidade conferência documental a partir de duas fontes, a legislação determina que os principais atores do ciclo de vida dos lubrificantes prestem à ANP, ao IBAMA e, caso assim determinem, aos demais órgãos do SISNAMA, informações regulares referentes aos volumes movimentados entre si, possibilitando um balanço de massa de toda cadeia, mas também uma terceira fonte de conferência de dados, qual seja a ANP (e oportunamente o IBAMA).

Agente	Volumes que devem ser informados	Base Legal
Produtor/ Importador	i) estoques iniciais e finais dos óleos básicos 1º refino e rerrefinados (apenas produtor); ii) movimentações, operacionais e comerciais, dos óleos básicos (apenas produtor); iii) estoques iniciais e finais dos óleos lubrificantes acabados; iv) produção/importações de óleos lubrificantes acabados; v) movimentações, operacionais e comerciais, dos óleos lubrificantes acabados (óleos lubrificantes acabados comercializados), por tipo, incluindo os dispensados de coleta, inclusive exportações; vi) coleta contratada de óleos lubrificantes usados ou contaminados, por coletor.	Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 16, II; Resolução ANP nº 17/2009, art. 17 Resolução ANP nº 18/2009, art. 27.
Coletor	i) estoques iniciais e finais de óleo lubrificante usado ou contaminado; ii) óleo lubrificante usado ou contaminado coletado por produtor ou importador; iii) óleo lubrificante usado ou contaminado entregue para rerrefinador ou responsável por destinação ambientalmente adequada.	Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 19, III; Resolução ANP nº 20/2009, art. 20.
Rerrefinador	i) estoques iniciais e finais dos óleos lubrificantes usados ou contaminados; ii) movimentações, operacionais e comerciais, dos óleos lubrificantes usados ou contaminados (óleos lubrificantes usados ou contaminados recebidos por coletor); iii) estoques iniciais e finais dos óleos básicos rerrefinados; e iv) movimentações, operacionais e comerciais, dos óleos básicos rerrefinados (óleo lubrificante básico rerrefinado produzido e comercializado, por produtor/ importador) * balanço de massa do processo (no momento do licenciamento e de suas alterações)	Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 20, III e § 5º; Resolução ANP nº 19/2009, art. 21.

Quadro de informações prestadas pelos atores da cadeia de logística reversa de óleos lubrificantes.

9.1. Os Contratos de Coleta

Complementando o sistema de controle documental, a legislação³⁹ exige que para operar no Brasil, produtores/importadores possuam com pelo menos um coletor um ou mais contratos de coleta com interveniência de um ou mais rerrefinadores responsáveis pela destinação ambientalmente adequada do óleo lubrificante usado ou contaminado coletado, garantindo que a obrigação de coleta poderá ser cumprida, e atendendo ao princípio da precaução

Tais contratos também deverão ficar à disposição da fiscalização pelo menos até 5 anos após o seu encerramento⁴⁰ e sua inexistência é outro elemento indicativo de fraudes e outras condutas reprováveis, eis que coletores — mesmo independentes — somente podem operar se ao menos estiverem vinculados contratualmente com pelo menos um rerrefinador predisposto a receber a coleta que será efetuada.



Atenção!

Os coletores devem entregar e os rerrefinadores devem receber todo o óleo lubrificante coletado, independente de cotas pré-fixadas em contratos.

O custeio da coleta pelos produtores e importadores na proporção do óleo lubrificante novo que comercializam deve ser realizado com base no total nacional de coleta efetiva, ainda que superando cotas contratuais.

9.2. O Certificado de Coleta de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados – CCO

O Certificado de Coleta de Óleos – CCO é o instrumento essencial para a fiscalização da correta destinação dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, permitindo verificação do cumprimento da legislação pelos geradores e, através do sistema de informações cruzadas, também dos coletores e rerrefinadores.

Trata-se de um documento padronizado instituído pela legislação reguladora da indústria do petróleo⁴¹, que possui valor fiscal, substituindo as notas fiscais

modelo 1 ou 1-A nas operações de coleta e transporte de óleos lubrificantes usados ou contaminados até as bases de coleta, desde que realizada por coletor cadastrado e autorizado pela ANP⁴², podendo ser expedido exclusivamente por esse tipo de agente.

É também o documento relativo à logística reversa com o qual a fiscalização a campo normalmente terá mais contato, eis que os demais estão mais ligados ao contexto de fiscalização sistêmica.

³⁹ Resolução CONAMA nº 362/2005, arts. 6º, 16, § 1º, e 19, I; Resolução ANP nº 17/2009, arts. 4º, VI, 13, 1º, I, e 16, VI e VII; Resolução ANP nº 18/2009, arts. 13, IX, 23, §1º, I, e 26, IV e V; Resolução ANP nº 20/2009, art. 19, VI.

⁴⁰ Resolução CONAMA nº 362/2005, arts. 16, § 2º, e 19, II;



⁴¹ Originalmente pela revogada Portaria ANP nº 127/1999, atualmente pela Resolução ANP nº 20/2009.

⁴² Convênio CONFAZ ICMS nº 038/2000, cláusula primeira, e suas sucessivas renovações.

O primeiro aspecto ao qual o fiscal deve atentar em qualquer ação de fiscalização envolvendo gerador ou coletor de lubrificantes usados é justamente a eventual ausência dos CCO, que pode ser evidente, quando tais documentos estão absolutamente ausentes, ou sutil, quando o volume de movimentação de

óleos lubrificantes usados ou contaminados espelhado nos documentos não for compatível com o porte da atividade econômica do fiscalizado.

Em seguida, o preenchimento do CCO deve ser objeto de minuciosa atenção:

		Enquadramento à Resolução de 2009 da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP documento obrigatório para a coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado a partir de 01.10.1999, Convênio ICMS nº 38/2000*	Certificamos que os produtos aqui apresentados são devidamente acondicionados para suportar os riscos de transporte, carregamento, descarregamento e transbordo, conforme legislação aplicável, nº ONU 3082 nº risco 9 e nº sub-classe risco 9.
1.ª VIA — G		Nº 360049	
DADOS DA COLETORA Nome: INDÚSTRIA PETROQUÍMICA DO SUL LTDA. Endereço: Av. Arno da Silva Feijó, N° 2777 - ALVORADA - RS CNPJ: 92.678.432/0001-74 Inscr. Est.: 165/0017526 Fone: (51) 3201.6050 Fax: (51) 3201.6100 www.ipsa.br Autorização na ANP nº: 03		CERTIFICADO DE COLETA DE ÓLEO USADO Nº	
Substância que apresenta risco para o meio ambiente, líquida, NE. Óleo lubrificante usado e/ou contaminado grupo embalagem: III		Local: CTBA UF: RS	Data: 24/6/12
Declaramos haver coletado o volume de óleo lubrificante usado ou contaminado, conforme discriminado ao lado, do gerador abaixo identificado.		Óleo automotivo: 200 LITROS	Óleo Industrial: 1 LITROS
Outros: 200 LITROS		Soma: 200 LITROS	
RAZÃO SOCIAL			
RUA (nome, nº, etc)			
BAIRRO: CAPÃO			
CEP:			
FONE:		FONE:	
PLACA: IPJ 7307		FAX:	
Nome, Assinatura do Gerador (Detentor)		Nome, Assinatura do Coletor	

1. Modelo padronizado, com símbolo da ANP e texto obrigatório;
2. Autorização de Impressão do Documento Fiscal (AIDF);
3. Indicação da Gráfica que realizou a impressão;
4. Numeração seriada, própria de documentos fiscais com um valor numérico plausível;
5. Indicação do Coletor, contendo dentre várias informações essenciais o respectivo CNPJ, Inscrição Estadual, telefone para contato e número de registro perante a ANP;
6. Logomarca do Coletor;
7. Expressão "Certificado de Coleta de Óleo Usado ou Contaminado";
8. Indicação da Placa do Veículo Coletor, passível de conferência no sítio eletrônico da ANP;
9. Quantidade e natureza do óleo lubrificante usado ou contaminado coletada compatível com as características do gerador (verificar padrão histórico dos documentos apresentados);
10. Todos os demais campos preenchidos;
11. Assinaturas do gerador e do agente do coletor.



Atenção!

Desconfie de números de série baixos para o CCO ou de AIDF's muito antigas. Tais características podem ser indicativas de uma fraude.

10. FISCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE VENDA DE LUBRIFICANTES NOVOS

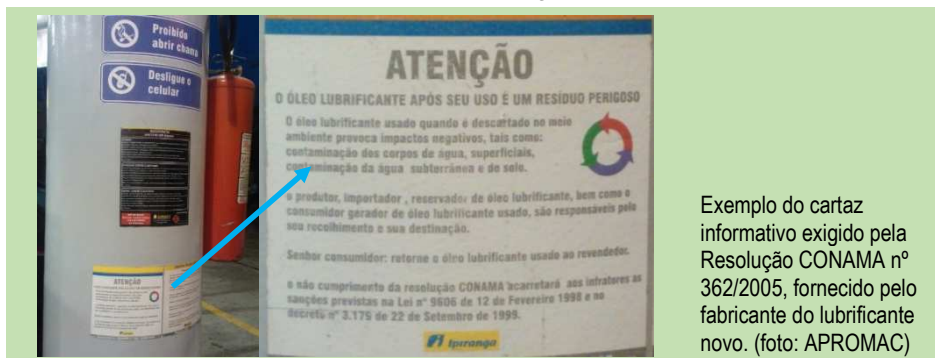
A fiscalização dos pontos de venda de óleos lubrificantes novos é de grande relevância para a garantia do sistema de logística reversa do correspondente resíduo de pós-consumo, eis que tais estabelecimentos não só colocam o produto novo no mercado, mas da mesma forma são a porta de entrada dos óleos lubrificantes usados ou contaminados na cadeia de logística reversa e também, consciente ou inconscientemente, para o universo da ilegalidade.

De fato, os revendedores varejistas de óleos lubrificantes novos, enquanto obrigados a dispor de instalações adequadas para realização da operação de substituição do lubrificante dos veículos automotores e obrigados a receber ou recolher de forma ambientalmente segura todo óleo lubrificante usado ou contaminado proveniente do veículo ou equipamento do consumidor (gerador primário), para após adequado armazenamento temporário entregar todo o resíduo a um

coletor⁴³, terão sempre agregados a si e normalmente no mesmo local um ponto de recolhimento.

Grife-se que mesmos os revendedores que não trabalham com lubrificantes destinados a veículos de passeio e transporte e nem mesmo com lubrificantes automotivos, possuem essa característica de ser geradores mediatos e pontos de conexão entre os consumidores e a cadeia de logística reversa, eis que se configuram relativamente aos óleos lubrificantes usados ou contaminados como “postos de entrega de resíduos reutilizáveis e recicláveis” pela sua própria existência⁴⁴, o que está plenamente em harmonia com a Política Nacional de Resíduos Sólidos⁴⁵.

Não bastante, os pontos de venda possuem uma obrigação imprescindível que é a de informar a população dos riscos que o resíduo de pós-consumo do produto que está adquirindo e de suas obrigações legais como parte do sistema de gestão desse problema⁴⁶.



⁴³ Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 17, I, II, III e IV, e art. 18, § 1º.

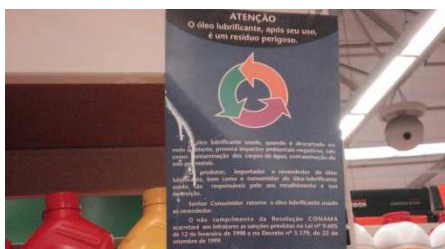
⁴⁴ Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 17, I, c.c. art. 18, §§ 1º e 2º;

⁴⁵ Lei nº 12.305/2010, art. 33.

⁴⁶ Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 17, VI.

A fiscalização dos pontos de venda de lubrificantes novos/recolhimento de lubrificantes usados ou contaminados – postos de revenda de combustíveis, oficinas mecânicas, super-trocas, etc. – pode ser feita de forma muito rápida, através de dois exames simples:

Exame Visual	<ul style="list-style-type: none"> • verificação da existência do cartaz informativo exemplificado no Anexo da Resolução CONAMA nº 362/2005 (e eventualmente do cartaz indicando o local onde a operação de substituição do óleo pode ser feita, obrigatório se a troca não for feita no próprio local de venda); • verificação de condições aceitáveis de organização e manutenção do local de troca do óleo (art. 17, II e VI), particularmente no que se refere a eventuais vazamentos dos recipientes de armazenagem temporária do resíduo e condições das bacias de contenção.
Exame Documental	<ul style="list-style-type: none"> • vistoria do Certificados de Coleta de Óleos Lubrificantes – CCO (que devem estar disponíveis no ponto de troca/recolhimento, ainda que por cópias por 5 anos para fins de fiscalização - art. 17, V), analisando se tais documentos: <ol style="list-style-type: none"> a. seguem o modelo padrão da Resolução ANP nº 20/2009, Anexo II; b. possuem elementos aparentes de fraude, tais como a ausência de numeração serial similar a das notas fiscais, a ausência de indicação do CNPJ, do número de registro ou da logomarca do coletor, ou a ausência da AIDF (Autorização de Impressão do Documento Fiscal); c. estão preenchidos de maneira insuficiente, não indicando, por exemplo, a placa do veículo coletor, o nome e a assinatura do motorista coletor e a quantidade de litros de óleo usado coletada; d. correspondem efetivamente a uma empresa coletora autorizada pela ANP, cuja lista atualizada pode ser obtida no sítio eletrônico da agência.



Cartaz informativo exigido pela Resolução CONAMA nº 362/2005, elaborado pelo revendedor. (foto: APROMAC)



Cartaz informativo do local adequado para a troca de lubrificante, para revendedor que não dispõe de instalações próprias. (foto: APROMAC)



Atenção!

O volume de óleos lubrificantes usados ou contaminados gerado em um posto de combustíveis, super-troca ou oficina corresponde em média a 70% do volume de lubrificantes novos vendidos no estabelecimento. O fiscal deve estar atento a este parâmetro referencial e a própria média comparativa apresentada nos documentos do local fiscalizado.

11. PROCEDIMENTOS QUANDO CONSTATADAS IRREGULARIDADES OU INCONFORMIDADES

Sem a pretensão de ensinar o ofício ao próprio especialista e tampouco sem querer de modo algum menosprezar os métodos e procedimentos dos órgãos de fiscalização, imprescindível aqui destacar alguns aspectos procedimentais mais relevantes relacionados à constatação de irregularidades ou inconformidades violando as disposições legais relativas a logística reversa dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, se não como forma rememorar e reforçar conceitos, pelo menos como um conforto e reconhecimento de boas práticas já realizadas pelos bons profissionais.

Ressalvados os casos de resposta à desastres, nos quais a solução emergencial para interrupção e mitigação do dano devem ter preferência sobre qualquer outra medida, a constatação de irregularidades ou inconformidades ligadas a logística reversa dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, assim como para qualquer questão de fundo ambiental, deve resultar em um primeiro momento em medidas adequadas a subsidiar no momento oportuno as consequências aos responsáveis nas esferas administrativa, cível e criminal.

- A responsabilização administrativa, centralizada mas não resumida às disposições do Decreto nº 6.514/2008 e dos regulamentos relativos ao exercício da atividade econômica específica, à relação de consumo direta ou difusa, à questão do meio ambiente de trabalho, à questão do trânsito de cargas perigosas, etc., sempre estará presente, desde a mera determinação de regularização de uma

inconformidade menor, até a aplicação das diversas penalidades legalmente previstas, notadamente as multas – relembre-se que em regra a conformação em prazo razoável apenas reduz a penalidade;

- A responsabilização civil de caráter público, deverá ocorrer sempre que caracterizado um dano, ainda que mínimo, ao patrimônio difuso, ou seja, ao meio ambiente, às relações de consumo e aos demais bens jurídicos protegidos na Lei da Ação Civil Pública⁴⁷, possuindo caráter objetivo, ou seja, independentemente da vontade (dolo) ou da conduta falha (culpa) do responsável, mas simplesmente decorrendo do fato (a reparação integral do dano deverá ser efetuada como parte integrante do próprio risco da atividade econômica). Cabe aqui a observação de que na grande maioria das vezes esta responsabilização e a própria reparação são prontamente realizados através da própria atuação do órgão fiscal, por exemplo, pela exigência de medidas de recuperação do meio ambiente e medidas compensatórias;
- A responsabilização criminal, orientada a partir da Lei nº 9.605/1998 e eventualmente do Código de Defesa do Consumidor, Código Penal e demais leis com conteúdo penal aplicáveis, deverá ser efetivada sempre que o bem jurídico lesado possuir uma tal relevância que tenha sido alçado ao patamar criminal e a conduta ativa ou omissiva do responsável seja recriminável (seja intencional – dolo – ou meramente por violação de dever

⁴⁷ Lei nº 7.347/1985, art. 1º.

legal – culpa por omissão, negligência, imprudência ou imperícia), possuindo, portanto, caráter subjetivo. Esta esfera de responsabilização é de promoção exclusiva do Ministério Público, mas depende essencialmente da atuação do fiscal a partir da constatação do fato.

Apesar de serem instâncias de responsabilização independentes, possuem uma interconexão e uma característica essencial comum: **dependem exponencialmente da qualidade do trabalho do agente fiscal.**

— De fato, quanto mais importante o bem jurídico em questão, mais grave a sanção correspondente e, via de consequência, mais importante o estabelecimento de uma base comprobatória que justifique tal penalização, já que esta sempre implicará em atingimento de algum bem ou direito do penalizado.

Assim, a primeira e mais importante preocupação de qualquer fiscal tem a ver com a **caracterização do fato inconforme, irregular, ou ilícito**, mediante o recolhimento e preservação de provas, a elaboração de relatórios precisos e cuidadosos, a tomada de medidas adequadas e proporcionais a cada caso.

No contexto contemporâneo, por exemplo é impensável que não se faça um extenso registro fotográfico da situação constatada, mesmo que utilizando meramente um dos onipresentes celulares com câmera se eventualmente o órgão fiscal não dispuser de máquinas fotográficas profissionais. Aliás, sem dispensar a eventual apreensão de documentos, os próprios documentos podem ser razoavelmente bem preservados através de fotos.



Atenção!

É essencial nas questões relacionadas a logística reversa dos óleos lubrificantes usados ou contaminados que eventuais CCO apresentados tenham sua autenticidade conferida, tanto o documento em si, quanto a regularidade de seu emissor.

11.1. Elaboração do Relatório

No que concerne aos relatórios, a dica proveniente de alguns profissionais experientes é o uso de um simples bloco de notas, já que os detalhes e as impressões momentâneas podem se perder no lapso de tempo entre a ação fiscalizatória e o momento de elaboração do seu registro oficial, a ser convenientemente realizado com calma, na mesa de trabalho.

Outro aspecto a ser considerado no relatório é que eles devem claros, objetivos e sucintos, embora minuciosos e completos. Em outras palavras, sem prejuízo para aqueles agraciados com o dom da expressão escrita, é muito mais válido apresentar uma lista de acontecimentos pontuando sequencialmente a simples descrição do fato, do que tentar construir um texto estético, porém dúbio.

Um possível roteiro para o relatório inclui no mínimo:

1. indicação de data e hora da diligência;
2. identificação nominal e por matrícula dos participantes da diligência, inclusive corpo auxiliar, como motoristas, mateiros, etc., ainda que não ligados ao órgão fiscalizador (útil para prestar eventuais depoimentos futuros);
3. indicação do contexto da ação (fiscalização de rotina, resposta à denúncia, ação dentro de determinado programa de fiscalização ostensiva, etc.), o que é útil em eventuais processos judiciais futuros;
4. indicação do local em que se deu a diligência, com endereço e, caso possível, coordenadas georeferenciadas (útil dentro do contexto contemporâneo de uso disseminado de aplicativos informáticos de mapeamento/localização georreferenciada⁴⁸);
5. indicação do contexto do local fiscalizado (se sede de empresa, residência de alguém, galpão abandonado, mata, estrada, etc.) apontando a natureza da atividade desenvolvida no local (mesmo que paralisada).
6. identificação nominal e por documento de todas as pessoas que tenham falado com os fiscais (preferencialmente RG/CPF ou Carteira de Motorista, através dos quais se poderá futuramente encontrar os respectivos endereços), apontando o cargo ou posição em relação ao objeto fiscalizado ou a condição em que estavam presentes (essencial para eventuais tomadas de depoimentos futuros);
7. listagem sumarizada de todas as irregularidades constatadas, acompanhada, ponto a ponto, das respectivas provas documentais anexas ao relatório, tais como fotos, papéis, CD-ROMs, amostras laboratoriais, etc.
8. descrição das eventuais declarações tomadas dos presentes;
9. indicação do fornecimento ou não dos documentos obrigatórios cuja apresentação tenha sido exigida (e deve ser sempre exigida, ainda que evidentemente inexistente), tais como cópia da licença ambiental de operação (sempre), cópia da autorização da ANP (para atividades reguladas por ela, como produção e revenda de lubrificantes novos, coleta e rerrefino de lubrificantes usados ou contaminados), cópia dos Certificados de Coleta de Óleos – CCO (para geradores de lubrificantes usados ou contaminados), etc., registrando eventuais justificativas para não apresentação ou promessa de apresentação posterior, indicando o responsável pelo fornecimento ou declaração.
10. tendo sido apresentados os documentos apontados no item anterior, registrar os seus números ou identificadores e aspectos relevantes, como validade, data ou período de abrangência a sua quantidade (para os CCO, por exemplo), e apontar o resultado da checagem posterior de veracidade de tais documentos junto aos órgãos emissores ou de controle respectivos (órgão licenciador ambiental, ANP,

⁴⁸ É aceitável usar o “Google Earth”, desde que se indique ser essa a fonte das coordenadas, sabidamente com menor precisão relativamente a equipamentos profissionais de GPS.

empresas coletoras, etc.) (cópias dos documentos e dos comprovantes de veracidade devem acompanhar o relatório).

11. indicação de outras eventuais providências posteriores (como levantamento da média de coleta no estabelecimento ou o resultado de exame laboratorial).
12. enumeração dos dispositivos legais efetiva ou potencialmente infringidos, indicando o tipo penal ou a descrição formal da conduta ilícita tipificada.
13. indicar número das notificações e autos de infração lavrados e entregues, eventualmente registrando eventual recusa.
14. registrar outros fatos tidos relevantes.
15. encerramento, local e data do relatório e assinatura de seu autor ou autores.

11.2. Suspensão Total ou Parcial de Atividade

Em conformidade com a Lei nº 9.605/1990, art. 11, “a suspensão de atividades será aplicada quando estas não estiverem obedecendo às prescrições legais”.

No que se refere a atividade clandestina de coleta ou à destinação ilegal de óleos lubrificantes usados ou contaminados, a consequência desta disposição legal é direta e imediata: a atividade ilegal flagrada deverá ser totalmente suspensa até eventual regularização mediante licenciamento ambiental e autorização perante a ANP. Da mesma forma, qualquer outra atividade clandestina que gere como resíduo óleos lubrificantes usados ou contaminados deverá sofrer completo embargo até sua regularização, o que necessariamente passará pela prévia solução da questão da destinação do resíduo em foco.

Por outro lado, existem hipóteses nas quais a inconformidade ou ilegalidade na gestão do óleo lubrificante usado ou contaminado se dará em relação à atividades regulares, como por exemplo é o caso da transportadora licenciada, que não entrega o óleo usado gerado em sua oficina à coletor, mas a clandestino, ou a

indústria que utiliza o óleo usado que gera como combustível da caldeira. Nesses casos, a interdição deve ser parcial, ou seja, além das demais cominações legais, à hipotética transportadora não poderá ter permitido o uso de sua oficina própria até que comprove a contratação de coletor para solucionar a questão de seu óleo lubrificante usado ou contaminado e a indústria deverá ter o uso da caldeira suspensa até que obtenha outra fonte de combustível e comprove, da mesma forma, a contratação de coletor.

Válido aqui destacar que a exigência do contrato com coletor é perfeitamente factível estando respaldada pelos arts. 37 da Lei nº 12.305/2010 e 66 do Decreto nº 7.404/2010, pelos quais “a instalação e o funcionamento de empreendimento ou atividade que gere ou opere com resíduos perigosos somente podem ser autorizados ou licenciados pelas autoridades competentes se o responsável comprovar, no mínimo, capacidade técnica e econômica, além de condições para prover os cuidados necessários ao gerenciamento desses resíduos.”

11.3. Apreensão dos Instrumentos do Crime

É de fundamental importância para a efetividade das ações de fiscalização da correta gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados que sejam plenamente aplicadas as regras de apreensão dos instrumentos do crime. De nada adiantaria autuar o coletor clandestino sem lhe reter o caminhão, eis que no dia seguinte ele continuaria impunemente sua atividade ilícita.

Não por acaso a legislação é clara e precisa: havendo crime (art. 25 da Lei nº 9.605/1990) ou simples infração administrativa (art. 72, IV, da Lei nº 9.605/1990 c.c. art. 102 do Decreto nº 6.514/2008) os instrumentos (veículo, tanques, etc.) e produtos (óleo lubrificante usado ou contaminado, produtos adulterados) deverão ser apreendidos sem sombra de qualquer dúvida.

Nota: Ressalta-se novamente a importância do recolhimento de amostras para eventual comprovação da natureza da substância apreendida.

Efetuada a apreensão, e tomando por base o permissivo do art. 104 do Decreto nº 6.514/2008, que autoriza inclusive o uso do bem apreendido diante do interesse público fundamentado, entende-se que os óleos lubrificantes usados ou contaminados apreendidos — produto perigoso, que requer instalações adequadas para seu armazenamento, em regra não disponíveis para o órgão fiscalizador e nem para o infrator, que pode vazar causando danos ao ambiente e à saúde pública, ou causar acidentes, por exemplo, mas é fungível — **deve alienado ser assim que possível.**

Assinale-se aqui, por oportuno, que apesar de não se dever considerar resíduo perigoso (caracterizado como um ônus com diversas obrigações

agregadas) como uma “commodity” (um bem passível de comercialização intentando lucro), é certo que a prática sedimentada da cadeia de logística reversa prevê uma remuneração pela entrega do resíduo, correspondente a uma participação voluntária do obrigado pela coleta (produtor/importador) nos custos de correta segregação, guarda e armazenagem, indiretamente paga através do coletor. Logo, a alienação mencionada, quando o volume apreendido e outras circunstâncias não apontarem maior economicidade na simples doação, deverá ser feita através do competente edital licitatório de **aquisição de prestação do serviço de coleta, modalidade melhor oferta de retribuição pela guarda por litro**, até porque desta forma estará garantida a eventual hipótese de ressarcimento à preço justo do bem, decorrente de futura comprovação de improcedência da recriminação da conduta tida como ilícita pelo fiscal.

Indispensável salientar que em qualquer dos dois casos — doação ou licitação — **somente poderá ser aceita a transferência do resíduo para coletor devidamente licenciado ambientalmente e autorizado a operar pela ANP.**

Em hipótese alguma poderá ser autorizada a destruição do óleo lubrificante usado ou contaminado apreendido, eis que isto violaria frontalmente os próprios princípios orientadores da Resolução CONAMA nº 362/2005, ressalvado tão somente a hipótese de mistura ou contaminação tal que impossibilite o rerrefino, a ser atestada por pelo menos um rerrefinador.

Em relação aos veículos, tanques e demais petrechos utilizados para a

conduta reprovada, especialmente os caminhões usados para a coleta e transporte irregular dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, após observância dos trâmites descritos nos arts. 104 e segs. do Decreto nº 6.514/2008, deverão sofrer um dos

destinos previstos no art. 134 do mesmo regulamento legal (em regra, a venda com descaracterização, ou seja, com remoção do tanque e bombas de sucção, salvo se especificado que apenas coletores autorizados poderão participar do certame).



Dica:

Recomenda-se a realização de um completo registro fotográfico das condições do veículo antes de efetuar a sua descaracterização e alienação. Tal prática preservará a prova para eventuais necessidades futuras.



Atenção!

Não é aconselhável que o infrator seja nomeado fiel depositária do veículo utilizado para a coleta clandestina de óleos lubrificantes usados ou contaminados, posto que isso permitiria a continuidade da prática ilegal.

11.4. Competência para Lavrar o Auto de Infração

No sistema estabelecido pelo art. 17 da LC nº 140/2011, muito embora exista uma atribuição fiscalizatória natural recaindo sobre o órgão que realizou o licenciamento ambiental da atividade, a competência de fiscalização da conformidade de empreendimentos e atividades efetiva ou potencialmente poluidores é comum, ou seja, os órgãos ambientais das esferas federal, estadual ou municipal podem, em constatando a irregularidade ambiental, principalmente se esta estiver causando ou na iminência de causar degradação ambiental, determinar as medidas necessárias para evitá-la, fazer cessá-la ou mitigá-la, inclusive lavrar o auto de infração, interditar estabelecimentos, efetuar a apreensão de bens, etc., atentando para a obrigação de comunicar imediatamente o órgão competente pelo licenciamento para as providências cabíveis.

Se dessa competência fiscalizatória comum resultar mais de um auto de infração **pelo mesmo fato gerador**, prevalecerá o auto de infração do órgão

com competência originária de licenciamento. Entende-se, no entanto, ser possível a coexistência de autos de infração aplicando penalidades distintas, para tipificações distintas, se determinada conduta realizar tipos diversos (como danificar a flora e matar a fauna).

Esse sistema de competência condicionada também não impede uma ação complementar entre os órgãos, ou seja, que um dos órgãos ambientais aplique uma multa pela poluição ambiental e o outro, competente para o licenciamento, suspenda a Licença de Operação – LO até que o empreendedor tome medidas para evitar nova poluição.

Não bastante, existem ainda uma ampla gama de hipóteses em que não está presente uma atividade licenciada ou que não haja sequer como se falar em competência para licenciamento (despejo intencional de óleos lubrificantes usados ou contaminados no córrego por particular, por exemplo). Nessa hipótese, qualquer das esferas possui plenas

competências para ação fiscalizatória, coativa e punitiva, prevalecendo sempre o

auto de infração lavrado em primeiro lugar.



Atenção!

Sempre que um órgão ambiental constatar a infração ambiental será competente e, portanto, obrigado a lavrar o auto de infração. A eventual possibilidade desse auto não prevalecer perante outro emitido por órgão de competência preferencial no caso em específico, não afasta a obrigação da lavratura pelo órgão de competência condicionada, e nem tira a sua finalidade ou utilidade, eis que não será anulado ou desperdiçado, mas incorporado no processo principal.

11.5. Comunicação às Demais Esferas Competentes

Diferentemente de muitas outras hipóteses de atuação dos órgãos fiscalizadores, a constatação de irregularidades ou inconformidades violando as disposições legais relativas a logística reversa dos óleos lubrificantes usados ou contaminados em regra implicará na necessidade de comunicar outros órgãos obrigatoriamente interessados neste fato, qual sejam:

- órgão ambiental que tenha licenciado a atividade;
- IBAMA;
- ANP.

Não bastante, as circunstâncias poderão indicar a necessidade de comunicar também:

- órgão de defesa do consumidor, para retirar produto adulterado do mercado;
- polícia federal, para investigar crimes associados, tais como sonegação fiscal, organização para o crime, etc.

Ainda, no devido tempo, e caracterizada ainda que potencialmente a conduta típica penal, o Ministério Público deverá ser convenientemente informado. Neste aspecto, em regra será o Ministério Público Federal o competente, eis que normalmente envolvido interesse regulado e controlado pela ANP, órgão federal, além do que geralmente estará caracterizada a movimentação interestadual, ou em rodovia federal, de resíduo perigoso⁴⁹.

11.6. Continuidade da Investigação

Já foi mencionado em capítulo anterior, mas não é demasiado reforçar: a ação fiscalizatória não deve restar limitada ao sucesso pontual. Assim como há uma cadeia lícita de logística reversa de óleos lubrificantes usados ou contaminados, cada detecção de ilicitude envolvendo tal resíduo evidenciará uma cadeia criminosa a ser desmantelada.

Logo, a instância administrativa competente deverá ser acionada para, a partir do fato constatado, abrir processo administrativo para investigar suas conexões, gerando os respectivos desdobramentos até completo exaurimento da cadeia ilícita descoberta.

⁴⁹ LC 140/2011, art. 7º, XIV, “e”.

12. ENQUADRAMENTOS LEGAIS

12.1. Questões Ambientais

Nas páginas seguintes é apresentado um quadro com os possíveis enquadramentos legais das condutas ilícitas em relação às regras da logística reversa dos lubrificantes usados ou contaminados.

Além de todas as disposições lá relacionadas, não podem ser esquecidos os seguintes dispositivos gerais relevantes da Lei nº 9.605/1990:

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 criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

Art. 15. São circunstâncias que agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime:

I - reincidência nos crimes de natureza ambiental;

II - ter o agente cometido a infração:

a) para obter vantagem pecuniária;

(...)

c) afetando ou expondo a perigo, de maneira grave, a saúde pública ou o meio ambiente;

(...)

n) mediante fraude ou abuso de confiança;

o) mediante abuso do direito de licença, permissão ou autorização ambiental;

(...)

Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

(...)



Atenção!

Se mais de um órgão ambiental constatar a infração, prevalecerá, no caso de atividades licenciadas, o auto de infração daquele órgão que tenha efetuado o licenciamento ambiental; no caso de atividades não licenciáveis, o auto de infração lavrado em primeiro lugar.

CRIMES AMBIENTAIS (COMPETÊNCIA FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL)

Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multas (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora	Lei nº 9.605/1990, art. 54. Decreto nº 6.514/2008, art. 61	Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa. Se o crime é culposo: Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • lançamento de lubrificantes usados ou contaminados no meio ambiente; • vazamento de lubrificantes usados ou contaminados que atinja o meio ambiente; • queima de lubrificantes usados ou contaminados.
Causar poluição atmosférica que provoque a retirada, ainda que momentânea, dos habitantes das áreas afetadas, ou que cause danos diretos à saúde da população;	Lei nº 9.605/1990, art. 54, §2º, II Decreto nº 6.514/2008, art. 62, II	Pena - reclusão, de um a cinco anos	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • queima de lubrificantes usados ou contaminados.
Causar poluição hídrica que torne necessária a interrupção do abastecimento público de água de uma comunidade;	Lei nº 9.605/1990, art. 54, §2º, III Decreto nº 6.514/2008, art. 62, III	Pena - reclusão, de um a cinco anos	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • incidentes com derramamento de lubrificantes usados ou contaminados que atinjam mananciais de abastecimento de água.

CRIMES AMBIENTAIS (COMPETÊNCIA FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL)				
Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multa (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Causar poluição de qualquer natureza por lançamento de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos, ou detritos, óleos ou substâncias oleosas, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou regulamentos:	Lei nº 9.605/1990, a rt. 54, §2º, V Decreto nº 6.514/2008, art. 62, V	Pena - reclusão, de um a cinco anos	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> despejo intencional de lubrificantes usados ou contaminados em cursos d'água e solo.
Deixar de adotar, quando assim o exigir a autoridade competente, medidas de precaução em caso de risco de dano ambiental grave ou irreversível.	Lei nº 9.605/1990, art. 54, § 3º. Decreto nº 6.514/2008, art. 62, VI	Pena - reclusão, de um a cinco anos.	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> omissão ou negligência na respostas a incidentes com derramamento de lubrificantes usados ou contaminados
Provocar, pela emissão de efluentes ou carreamento de materiais, o perecimento de espécimes da fauna aquática existentes em rios, lagos, açudes, lagoas, baías ou águas jurisdicionais brasileiras	Lei nº 9.605/1990, art. 33. Decreto nº 6.514/2008, art. 62, VIII e 34	Pena - detenção, de um a três anos, ou multa, ou ambas cumulativamente	5.000,00 a 50.000.000,00 Multa extra 5.000,00 a 500.000,00 por danos em viveiros, açudes ou similares públicos	<ul style="list-style-type: none"> incidentes com derramamento de lubrificantes usados ou contaminados que atinjam mananciais de abastecimento de água; vazamento de lubrificantes usados ou contaminados que atinja o meio ambiente

CRIMES AMBIENTAIS (COMPETÊNCIA FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL)

Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multa (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
<p>Produzir, processar, embalar, importar, exportar, comercializar, fornecer, transportar, armazenar, guardar, ter em depósito ou usar produto ou substância tóxica, perigosa ou nociva à saúde humana ou ao meio ambiente, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou nos seus regulamentos:</p>	<p>Lei nº 9.605/1990, art. 56. Decreto nº 6.514/2008, art. 64</p>	<p>Penal - reclusão, de um a quatro anos, e multa.</p>	<p>500,00 a 2.000.000,00</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● produzir produtos adulterados utilizando lubrificantes usados ou contaminados; ● armazenar lubrificantes usados ou contaminados para fins de uso como combustível ou insumo. ● usar lubrificantes usados ou contaminados para qualquer fim que não rerrefino.
<p>Abandonar produto ou substância tóxica, perigosa ou nociva à saúde humana ou ao meio ambiente ou os utiliza em desacordo com as normas ambientais ou de segurança</p>	<p>Lei nº 9.605/1990, art. 56, § 1º, I Decreto nº 6.514/2008, art. 64, § 1º</p>	<p>Penal - reclusão, de um a quatro anos, e multa.</p>	<p>500,00 a 2.000.000,00</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● abandono de lubrificantes usados em terrenos baldios, estradas ou quaisquer locais; ● - manejo inadequado de lubrificantes usados ou contaminados
<p>Manipular, acondicionar, armazenar, coletar, transportar, reutilizar, reciclar ou dar destinação final a resíduos perigosos de forma diversa da estabelecida em lei ou regulamento.</p>	<p>Lei nº 9.605/1990, art. 56, § 1º, II Decreto nº 6.514/2008, art. 64</p>	<p>Penal - reclusão, de um a quatro anos, e multa.</p>	<p>500,00 a 2.000.000,00</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● entrega de lubrificantes usados ou contaminados para quem não seja coletor; ● método de reciclagem de lubrificantes usados ou contaminados que não seja rerrefino.

CRIMES AMBIENTAIS (COMPETÊNCIA FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL)

Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multas (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar, em qualquer parte do território nacional, estabelecimentos, obras ou serviços potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou contrariando as normas legais e regulamentares pertinentes.	Lei nº 9.605/1990, art. 60 Decreto nº 6.514/2008, art. 66	Penas - detenção, de um a seis meses, ou multa, ou ambas as penas cumulativas	500,00 a 10.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • coleta clandestina; • destinação clandestina de lubrificantes usados ou contaminados.
Deixar, aquele que tiver o dever legal ou contratual de fazê-lo, de cumprir obrigação de relevante interesse ambiental.	Lei nº 9.605/1990, art. 68 Decreto nº 6.514/2008, art. 77 Resolução CONAMA nº 362/2005, art. 23	Penas - detenção, de 1 a 3 anos, e multa. Se crime culposo: Pena de 3 meses a 1 ano, mais multa.	500,00 a 100.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • desobediência a qualquer obrigação estabelecida na Resolução nº 362/2005.
Obstar ou dificultar a ação fiscalizadora do Poder Público no trato de questões ambientais	Lei nº 9.605/1990, art. 69 Decreto nº 6.514/2008, art. 77	Penas - detenção, de um a três anos, e multa	500,00 a 100.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • não prestar informações sobre o fornecedor de lubrificante usado ou contaminado usado como combustível; • não indicar os compradores de lubrificante usado ou contaminado usado destinado irregularmente

INFRAÇÕES ADMINISTRATIVAS AMBIENTAIS (COMPETÊNCIA FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL)

Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multa (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Causar poluição atmosférica que provoque significativo desconforto respiratório ou olfativo devidamente atestado pelo agente autuante;	Decreto nº 6.514/2008, art. 62, II	—	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • queima de óleo lubrificantes usados ou contaminados que configure esse contexto especial
Descumprir obrigação prevista no sistema de logística reversa implantado nos termos da Lei nº 12.305, de 2010, consoante as responsabilidades específicas estabelecidas para o referido sistema;	Decreto nº 6.514/2008, art. 62, XII, e §§ 2º e 3º	—	5.000,00 a 50.000.000,00 Consumidores Advertência. Reincidência: multa de 50,00 a 500,00	<ul style="list-style-type: none"> • revendedor que não exhibe o cartaz estabelecido pela Resolução CONAMA nº 362/2005; • desobediência a qualquer obrigação estabelecida na Resolução nº 362/2005.
Deixar de segregar resíduos sólidos na forma estabelecida para a coleta seletiva, quando a referida coleta for instituída pelo titular do serviço público de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos.	Decreto nº 6.514/2008, art. 62, XIII	—	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • mistura de óleos lubrificantes usados ou contaminados com outros resíduos ou substâncias.
Não manter atualizadas e disponíveis ao órgão municipal competente, ao órgão licenciador do SISNAMA e a outras autoridades, informações completas sobre a implementação e a operacionalização do plano de gerenciamento de resíduos sólidos sob sua responsabilidade	Decreto nº 6.514/2008, art. 62, XVI	—	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • indústria sem plano de gerenciamento de resíduos sólidos ou com este incompleto; • indústria que não atualiza seu plano de gerenciamento de resíduos sólidos.

INFRAÇÕES ADMINISTRATIVAS AMBIENTAIS (COMPETÊNCIA FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL)				
Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multa (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Deixar de atender às regras sobre registro, gerenciamento e informação previstos no § 2º do art. 39 da Lei nº 12.305, de 2010.	Decreto nº 6.514/2008, art. 62, XVII Lei nº 12.305/2010, art. 39, § 2º	—	5.000,00 a 50.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • não inscrição no cadastro nacional de operadores de resíduos perigosos
Conduzir, permitir ou autorizar a condução de veículo automotor em desacordo com os limites e exigências ambientais previstos na legislação.	Decreto nº 6.514/2008, art. 68	—	1.000,00 a 10.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • veículo de coleta clandestino (ou não) emitindo poluentes atmosféricos acima dos limites legais; • qualquer veículo em mal estado de conservação queimando óleo lubrificante.
Deixar de inscrever-se no Cadastro Técnico Federal de que trata o art.17 da Lei 6.938, de 1981	Decreto nº 6.514/2008, art. 79	—	50,00 a 9.000,00, conforme o porte da atividade	<ul style="list-style-type: none"> • operar sem inscrição no CTF
Descumprir embargo de obra ou atividade e suas respectivas áreas.	Decreto nº 6.514/2008, art. 79	—	10.000,00 a 1.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • desrespeito à suspensão total ou parcial de atividades.

INFRAÇÕES ADMINISTRATIVAS AMBIENTAIS (COMPETÊNCIA FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL)

Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multa (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Deixar de atender a exigências legais ou regulamentares quando devidamente notificado pela autoridade ambiental competente no prazo concedido, visando à regularização, correção ou adoção de medidas de controle para cessar a degradação ambiental.	Decreto nº 6.514/2008, art. 80	—	1.000,00 a 1.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • não adequar a destinação dos lubrificantes usados ou contaminados gerados no prazo estabelecido. • não efetuar contratação de coletor no prazo estabelecido. • não corrigir falhas nas instalações e equipamentos no prazo estabelecido.
Deixar de apresentar relatórios ou informações ambientais nos prazos exigidos pela legislação ou, quando aplicável, naquele determinado pela autoridade ambiental.	Decreto nº 6.514/2008, art. 81	—	1.000,00 a 100.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • sonegação de informações nos sistemas de controle do IBAMA órgão ambiental
Elaborar ou apresentar informação, estudo, laudo ou relatório ambiental total ou parcialmente falso, enganoso ou omissivo, seja nos sistemas oficiais de controle, seja no licenciamento, na concessão florestal ou em qualquer outro procedimento administrativo ambiental.	Decreto nº 6.514/2008, art. 82	— * Responde pelos tipos penais do Código Penal aplicáveis ao caso concreto.	1.500,00 a 1.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • apresentação de laudo falso ou com falsidade ou omissão de informações.

12.2. Questões Referentes às Relações de Consumo

Na sequência é apresentado um quadro as condutas ilícitas ligadas à logística reversa de óleos lubrificantes recriminadas pelo Código de Defesa do Consumidor.

Em qualquer caso, devem ser objeto de consideração os seguintes dispositivos gerais relevantes da Lei nº 8.078/1990:

Art. 75. Quem, de qualquer forma, concorrer para os crimes referidos neste código, incide as penas a esses cominadas na medida de sua culpabilidade, bem como o diretor, administrador ou gerente da pessoa jurídica que promover, permitir ou por qualquer modo aprovar o fornecimento, oferta, exposição à venda ou manutenção em depósito de produtos ou a oferta e prestação de serviços nas condições por ele proibidas.

Art. 76. São circunstâncias agravantes dos crimes tipificados neste código:

(...)

II - ocasionarem grave dano individual ou coletivo;

III - dissimular-se a natureza ilícita do procedimento;

(...)

V - serem praticados em operações que envolvam alimentos, medicamentos ou quaisquer outros produtos ou serviços essenciais.

Observação: os valores de multa fora, originalmente fixados em UFIR, extinta em decorrência do §3º do art. 29 da Medida Provisória nº 2095-76, tendo como seu último valor aproximadamente R\$ 1,00.

CRIMES CONTRA O CONSUMIDOR

Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multas (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Omitir dizeres ou sinais ostensivos sobre a nocividade ou periculosidade de produtos, nas embalagens, nos invólucros, recipientes ou publicidade.	Lei nº 8.078/1990, art. 63 e 57. Resolução CONAMA nº 362/2005, arts. 16, V, e 17, VI.	Pena - detenção de 6 meses a 2 anos e multa. Se o crime é culposo: Pena - de 1 a 6 meses ou multa.	200,00 a 3.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • embalagem de lubrificante novo descumprindo a Resolução CONAMA nº 362/2005; • ausência do cartaz informativo exigido pela Resolução CONAMA nº 362/2005.
Executar serviço de alto grau de periculosidade, contrariando determinação de autoridade competente.	Lei nº 8.078/1990, art. 65 e 57.	Pena - detenção de 6 meses a 2 anos e multa, , sem prejuízo das correspondentes à lesão corporal e à morte.	200,00 a 3.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • coleta clandestina
Fazer afirmação falsa ou enganosa, ou omitir informação relevante sobre a natureza, característica, qualidade, quantidade, segurança, desempenho, durabilidade, preço ou garantia de produtos ou serviços.	Lei nº 8.078/1990, art. 66 e 57.	Pena - Detenção de 3 meses a 1 ano e multa; se crime culposo: Pena - detenção de u1 a 6 meses ou multa.	200,00 a 3.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • oferta de produto elaborado a partir de óleo lubrificante usado ou contaminado.
Fazer ou promover publicidade que sabe ou deveria saber ser capaz de induzir o consumidor a se comportar de forma prejudicial ou perigosa a sua saúde ou segurança.	Lei nº 8.078/1990, art. 68 e 57	Pena - detenção de 6 meses a 2 anos e multa	200,00 a 3.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • oferta de óleo lubrificante usado ou contaminado como “combustível alternativo”

INFRAÇÕES CONTRA A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO				
Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multa (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Exercer atividade relativa à indústria do petróleo, sem prévio registro ou autorização exigidos na legislação aplicável	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, I	—	50.000,00 a 200.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • coleta clandestina • rerrefino clandestino • destinação ilegal de lubrificantes usados ou contaminados.
Revender ou comercializar petróleo, seus derivados básicos e produtos, gás natural e condensado e álcool etílico combustível, em quantidade ou especificação diversa da autorizada, bem como dar ao produto destinação não permitida ou diversa da autorizada, na forma prevista na legislação aplicável	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, II	—	500.000,00 a 5.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • oferta de combustíveis ou produtos adulterados com uso de lubrificantes usados ou contaminados. • destinação de lubrificantes usados ou contaminados para finalidades ilegais; • entregar de lubrificantes usados ou contaminados a quem não seja coletor.
Prestar declarações ou informações inverídicas, falsificar, adulterar, inutilizar, simular ou alterar registros e escrituração de livros e outros documentos exigidos na	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, V	—	100.000,00 a 1.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • prestar informação falsa de coleta e rerrefino à ANP.
Não apresentar, na forma e no prazo estabelecidos na legislação aplicável, os documentos comprobatórios de produção, importação, exportação, refino, beneficiamento, tratamento, processamento, transporte, transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda, destinação e comercialização de petróleo, seus derivados básicos e produtos, gás natural e condensado, e álcool etílico combustível	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, VI	—	100.000,00 a 1.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • não apresentar as informações de coleta e rerrefino na forma e prazos estabelecidos.

INFRAÇÕES CONTRA A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO

Conduta	Base Legal	Penalidade Criminal	Multas (R\$)	Exemplos de Hipóteses de Aplicação
Construir ou operar instalações e equipamentos necessários ao exercício das atividades a que se refere este Decreto, em desacordo com a legislação aplicável	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, IX	—	200.000,00 a 2.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • coleta clandestina • rerrefino clandestino • destinação ilegal de lubrificantes usados ou contaminados.
Comercializar petróleo, seus derivados básicos e produtos, gás natural e condensado, e álcool etílico combustível com vícios de qualidade ou quantidade, inclusive aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes do recipiente, da embalagem ou rotulagem, que os tornem impróprios ou inadequados ao consumo a que se destinam ou lhes diminuam o valor	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, XI	—	5.000,00 a 2.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • oferta de produto elaborado a partir de óleo lubrificante usado ou contaminado.
Violar ou inutilizar lacre, selo ou sinal, empregado por ordem da fiscalização, para identificar ou cerrar estabelecimento, instalação, equipamento ou obra	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, XIII	—	100.000,00 a 1.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • violação de interdição
Extraviar, remover, alterar ou vender produto depositado em estabelecimento ou instalação suspensa ou interdita	Decreto nº 2.953/1999, art. 28, XIV	—	500.000,00 a 2.000.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • remoção de produto apreendido.

13. LEGISLAÇÃO ÚTIL

Específica

Resolução CONAMA nº 362/2005, de 23/06/2005, que dispõe sobre o recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado.

Portaria ANP nº 80/1999, de 30/04/1999, que estabelece o Regulamento Técnico ANP nº 003/99, que especifica os óleos combustíveis de origem nacional ou importados a serem comercializados em todo o território nacional.

Portaria ANP nº 129/1999, de 30/07/1999, que estabelece o Regulamento Técnico ANP nº 04/99, que especifica os óleos lubrificantes básicos de origem nacional ou importado para comercialização em território nacional.

Portaria ANP nº 130/1999, de 30/07/1999, que estabelece o Regulamento Técnico ANP nº 05/99, que especifica os óleos lubrificantes básicos rerrefinados.

Resolução ANP nº 8, de 06/03/2007, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de Transportador-Revendedor-Retalhista (TRR) e a sua regulamentação.

Resolução ANP nº 10/2007, de 07/03/2007, que estabelece que a comercialização e importação de óleos e graxas lubrificantes para uso automotivo e industrial, de qualquer origem, e aditivos em frascos para óleos lubrificantes acabados automotivos destinados ao consumidor final, fabricados no País ou importados, está condicionada ao prévio registro do produto na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

Resolução ANP nº 14/2012, de 11/05/2012, que estabelece a especificação do biodiesel contida no Regulamento Técnico ANP nº 4/2012.

Resolução ANP nº 16/2009, de 18/06/2009, que estabelece as regras para a comercialização de óleo lubrificante básico e os requisitos necessários ao cadastramento de produtor e de importador desse produto.

Resolução ANP nº 17/2009, de 18/06/2009, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de importação de óleo lubrificante acabado, e a sua regulação.

Resolução ANP nº 18/2009, de 18/06/2009, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de produção de óleo lubrificante acabado, e a sua regulação.

Resolução ANP nº 19/2009, de 18/06/2009, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de rerrefino de óleo lubrificante usado ou contaminado, e a sua regulação.

Resolução ANP nº 20/2009, de 18/06/2009, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado e a sua regulação.

Resolução ANP nº 41/2013, de 05/11/2013, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos e a sua regulamentação.

Resolução ANP nº 52/2010, de 29/12/2010, que estabelece as especificações dos combustíveis aquaviários.

Resolução ANP nº 65/2011, de 09/12/2011, que regulamenta as especificações dos óleos diesel de uso rodoviário, consoante as disposições contidas no Regulamento Técnico ANP nº 8/2011.

Portaria Interministerial nº 464/2007, de 29/08/2007, que fixa os percentuais mínimos de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado para os anos de 2008, 2009, 2010 e 2011.

Portaria Interministerial nº 59/2012, de 17/02/2012, que fixa os percentuais mínimos de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado para os anos de 2012, 2013, 2014 e 2015.

Convênio ICMS nº 03/1990, de 30/05/1990, que concede isenção do ICMS às saídas de óleo lubrificante usado ou contaminado, prorrogado várias vezes, a última até 31/12/2014 pelo Convênio ICMS nº 101/2012, de 28/09/2012.

Convênio ICMS nº 38/2000, de 14/07/2000, que dispõe sobre o documento a ser utilizado na coleta e transporte de óleo lubrificante usado ou contaminado e disciplina o procedimento de sua coleta, transporte e recebimento.

Geral

Lei nº 9.605/1990, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências (Lei dos Crimes Ambientais).

Decreto nº 6.514/2008, que dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências.

Lei nº 6.938/1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

Decreto nº 99.274/1990, que regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências.

Lei nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

Decreto nº 7.404/2010, que regulamenta a Lei no 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, cria o Comitê Interministerial da Política Nacional de Resíduos Sólidos e o Comitê Orientador para a Implantação dos Sistemas de Logística Reversa, e dá outras providências.

Decreto nº 2.953/1999, que dispõe sobre o procedimento administrativo para aplicação de penalidades por infrações cometidas nas atividades relativas à indústria do petróleo e ao abastecimento nacional de combustíveis, e dá outras providências.

Lei nº 8.078/1990, que dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências (Código de Defesa do Consumidor).

Decreto-Lei Nº 2.063/1983, que dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do transporte rodoviário de Produtos Perigosos.

Decreto nº 96.044/1988, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.

Resoluções ANTT nº 420/2004, de 12/02/2004, que aprova as Instruções Complementares aos Regulamentos para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Resolução ANTT nº 437/2004, de 16/02/2004, que institui o Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Carga.

Resolução CONTRAN nº 91/1999, de 06/05/1999, que dispõe sobre os cursos de treinamento específico e complementar para condutores de veículos rodoviários transportadores de produtos perigosos.

Resolução CONTRAN nº 168/2004, de 14/12/2004, que estabelece Normas e Procedimentos para formação de condutores de veículos (inclusive Curso MOPP).

Portaria MT nº 22/2001, de 19/01/2001, que aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no MERCOSUL.

Portaria MT nº 349/2002, de 04/06/2002, que aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional.

14. GLOSSÁRIO

Aparência	característica visual da substância que permite a avaliação de sua pureza e detectar a presença de contaminantes visíveis, tais como sólidos em suspensão e fases líquidas. Trata-se de quesito particularmente útil para diferenciar produtos derivados de petróleo novos de resíduos.
Cinzas	materiais incombustíveis presentes no derivado de petróleo e que dele resta após sua combustão. Indica a proporção de constituintes inorgânicos da amostra, tais como metais, sílica e restos de aditivos, servindo de indicador de deterioração ou contaminação dos produtos novos.
Clandestino	para os fins deste trabalho, empreendimento operado ou atividade exercida sem respaldado de toda e qualquer licença, autorização ou permissão legalmente exigível, vigente e expedida pelo órgão administrativo competente, como, por exemplo, sem licença ambiental ou sem autorização da ANP, ainda que teoricamente regularizável.
Coleta de óleos lubrificantes usados ou contaminados	atividade econômica regulada pela ANP que compreende as etapas de retirada do óleo lubrificante usado ou contaminado do seu local de geração ou recolhimento (coleta, em sentido estrito), seu transporte local e eventualmente rodoviário, seu armazenamento temporário, e sua entrega à destinação ambientalmente correta definida pela legislação (rerrefino).
Combustível	termo equívoco passível de diversas definições conforme o âmbito no qual for aplicado, inclusive com sentidos contraditórios. No sentido popular, por exemplo, combustível é a substância que pega fogo. No presente trabalho, assumirá os seguintes sentidos: (i) sentido substantivo: sinônimo de combustível líquido, ou seja, a substância que atenda as especificações de um dos tipos fixados pela ANP para esta espécie produto. (ii) sentido adjetivo: sinônimo de líquido combustível, ou seja, qualquer líquido que tenha ponto de fulgor, em vaso fechado, igual ou superior a 37,8 °C, conforme definição e condições especificadas na NBR 17505.
Cor	característica visual utilizada como um controle na produção de diversos produtos derivados de petróleo, notadamente

óleos lubrificantes básicos e combustíveis como o diesel. A legislação brasileira especifica cores padrão segundo a escala ASTM e as variações em relação à cor especificada indicam deterioração ou contaminação do produto.

Corrosividade ao cobre

indica o grau de corrosão do derivado de petróleo. O teste consiste em manter uma lâmina padrão de cobre imersa no produto aquecido a determinada temperatura constante, por determinado período, para ao final comparar o aspecto de descoloração da lâmina com uma escala que indica o grau de corrosão. Lubrificantes e combustíveis novos não devem ser corrosivos.

Demulsibilidade

capacidade de um lubrificante de se separar da água quando submetido a uma contaminação. Trata-se de uma característica relevante do produto novo que indica a sua aplicabilidade ou não em determinadas aplicações nas quais o produto tenha contato com a água. Por exemplo lubrificação de turbinas.

Densidade Relativa a 20°C

relação entre a massa específica do derivado de petróleo a 20°C e a massa específica da água a 4°C.

Emulsão oleosa/emulsão de usinagem

denominação coloquial comum para o óleo solúvel emulsionado.

Emulsão

suspensão coloidal de um líquido dentro de um outro líquido, ambos normalmente imiscíveis (como água e óleo), criada quando um agente mecânico ou químico tensoativo (surfactante) permite a dispersão homogênea das partículas ou de micro gotas da substância dispersa (óleo, por exemplo) através de um líquido base (ou transportador), como a água, por exemplo.

Estabilidade à oxidação

capacidade de resistência à oxidação do derivado de petróleo quando submetido a longos períodos de armazenamento ou sob condições dinâmicas de uso.

Fluido de corte

líquido ou gás aplicados na ferramenta e no material que está sendo usinado, a fim de facilitar a operação do corte, refrigerar, lubrificar, proteger contra a oxidação e limpar a região da usinagem. Dividem-se em três grupos: óleos de corte integrais; óleos emulsionáveis ou solúveis e; fluido de corte químico.

Flushing	processo de limpeza interna de tubulações, sistemas, vasos de pressão, etc, através de bombeamento de fluido autolimpante formulado com base em óleos básicos minerais sob alta pressão e vazão.
Fundo de tanque	denominação popular para o material residual remanescente nos tanques de combustível de embarcações de maior porte, composto normalmente de restos de combustível naval pesado, seus respectivos precipitados, água salgada e contaminantes diversos, como solventes, detergentes e diesel naval.
Graxa	emulsão semi-sólida de um agente espessante constituído de sais de determinados ácidos graxos como cálcio, sódio, lítio, alumínio, bário e magnésio (conhecidos como sabões metálicos), com um lubrificante líquido, normalmente óleo básico mineral, em proporção adequada à viscosidade que se queira, destinadas às diversas aplicações em que um lubrificante líquido não é prático, tais como em mancais e dispositivos com folgas comparativamente maiores.
Índice de acidez total	indica a quantidade de substâncias ácidas presentes no derivado de petróleo, servindo de indicador, por exemplo, da presença de produtos de oxidação.
Índice de viscosidade	indica a variação da viscosidade de um líquido de acordo com a temperatura, de forma inversamente proporcional (quanto maior o índice, menor é a variação da viscosidade com a temperatura). Lubrificantes naftênicos apresentam índice de viscosidade mais baixo que os parafínicos.
Óleo de corte integral	fluido de corte elaborado a partir de óleos básicos minerais; usados em aplicações nas quais a lubrificação é mais importante do que o resfriamento.
Óleo hidráulico	produto elaborado a partir de óleos lubrificantes básicos para a aplicação de transmissão de força em equipamentos tais como prensas hidráulicas, elevadores de êmbolo, e sistemas como direções hidráulicas e transmissão.
Óleo isolante	produto elaborado a partir de óleos lubrificantes básicos para ser utilizado como isolante elétrico e refrigerante térmico por convecção dentro de equipamentos elétricos de potência, tais como transformadores e capacitores.

Óleo lubrificante acabado	produto formulado a partir de óleo lubrificante básico ou de mistura de óleos lubrificantes básicos, podendo ou não conter aditivos.
Óleo lubrificante básico rerefinado	óleo básico obtido através do processo de rerefino, que atenda à especificação técnica, de acordo com a Portaria ANP nº 130, de 30 de julho de 1999.
Óleo lubrificante básico	principal constituinte do óleo lubrificante acabado, devendo ser classificado em um dos seis grupos definidos como parâmetros da classificação de óleos básicos, de acordo com a Portaria ANP nº 129, de 30 de julho de 1999.
Óleo lubrificante usado ou contaminado	óleo lubrificante que, em decorrência de seu uso normal ou por motivo de contaminação, tenha se tornado inadequado à sua finalidade original.
Óleo para tratamento térmico (óleo para têmpera)	produto elaborado a partir de óleos lubrificantes básicos para têmpera de metais, interrompida ou direta em banho, visando evitar problemas de trincas e empenamento que são verificados no resfriamento à água.
Óleo solúvel (ou emulsionável)	lubrificante elaborado para compor emulsão com um veículo, normalmente água, e assim ser aplicado como fluido de corte em aplicações em que o resfriamento seja mais relevante que a própria lubrificação.
Óleo térmico	produto elaborado a partir de óleos lubrificantes básicos para a aplicações de transferência de calor, como em recuperadores de calor e aquecedores de convecção.
Ponto de fluidez	menor temperatura na qual uma substância ainda flui quando sujeita a resfriamento. Na maioria dos casos os combustíveis possuem pontos de fluidez muito mais altos que os lubrificantes.
Ponto de fulgor	menor temperatura na qual os vapores inflamáveis de uma substância se inflamam em contato com o ar na presença de uma chama. Um ponto de fulgor particularmente reduzido em uma partida de óleo lubrificante usado ou contaminado indicará contaminação com combustíveis ou solventes, ao passo que um ponto de fulgor muito alto indicará mistura de óleo lubrificante usado ou contaminado no combustível.
Recolhimento de óleos lubrificantes	retirada do óleo lubrificante usado ou contaminado do veículo ou equipamento no qual estava sendo utilizado e

usados ou contaminados	acondicionamento em recipiente e locais adequados até o momento da coleta (entrega a coletor licenciado e autorizado pela ANP).
Resíduo de carbono Ramsbottom	indica a tendência do derivado de petróleo à formação de resíduos carbonosos quando submetido a altas temperaturas. O ensaio é realizado por evaporação brusca, a uma temperatura de 540°C, sob vácuo.
Teor de Água e Sedimentos	característica relevante em óleos combustíveis porque o excesso desses contaminantes ocasiona corrosão e problemas em filtros e queimadores bem como formar emulsões de difícil remoção.
Teor de Enxofre	característica relevante em óleos combustíveis por atuar em processos de corrosão e causar emissões poluentes.
Teor de Vanádio	o vanádio é um metal encontrado com frequência no petróleo, e sua especificação para óleos combustíveis visa prevenir a formação de depósitos que causam a corrosão e a perda da eficiência térmica dos equipamentos.
Viscosidade	resistência ao escoamento que os fluídos apresentam a uma determinada temperatura. É um fator muito relevante para diferenciação de lubrificantes de outras substâncias, caracteristicamente muito menos ou muito mais viscosas.
Volatilidade	tendência a evaporação de um derivado de petróleo.

15. BIBLIOGRAFIA

APROMAC - Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte. *Relatório de Gestão no Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA: justificativa da opção pelo rerrefino*. Cianorte: APROMAC, mar. 2005.

____. Relatório de Caso de Uso de Óleos Lubrificantes Usados como Combustível em Fundição. Cianorte: APROMAC, 05 maio 2007.

CONCAWE - Conservation Of Clean Air And Water In Europe. *Collection and disposal of used lubricating oil. Report no. 5/96*. Bruxelas: CONCAWE, nov. 1996.

FRANÇOLIN, Walter. O problema está na clandestinidade. *Sindilub Press*. São Paulo: p. 14, set-out/2013.

GMP - Grupo de Monitoramento Permanente da Resolução CONAMA nº 362/2005. *Diretrizes para licenciamento ambiental de óleos lubrificantes usados ou contaminados*. 2ª ed. São Paulo: Sindirrefino, 2011.

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. *Manual de procedimentos para fiscalização das atividades relacionadas a óleos lubrificantes usados ou contaminados: Resolução Conama nº 362/2005*. Brasília: IBAMA, 2008.

SINDIRREFINO - Sindicato Nacional da Indústria do Rerrefino de Óleos Minerais. *Tecnologias de rerrefino*. São Paulo, s.d. Disponível em < <http://www.sindirrefino.org.br/rerrefino/tecnologias> > Acesso em: 01 jan. 2015.

____. *Processo industrial de rerrefino*. São Paulo, s.d. Disponível em < <http://www.sindirrefino.org.br/rerrefino/processo-industrial> > Acesso em: 01 jan. 2015.

____. *Coleta/Ensaios*. São Paulo, s.d. Disponível em < <http://www.sindirrefino.org.br/coleta/ensaios> > Acesso em: 01 jan. 2015.

SOHN, Hassan. *Gerenciamento de óleos lubrificantes usados ou contaminados - guia básico*. 2ª ed. Cianorte: APROMAC, 2011.

____ & NICZ, Zuleica. *A implementação da Resolução CONAMA nº 362/2005*. Cianorte: APROMAC, Set. 2010.

STORCK, Gerson Luis. *Destinação irregular de OLUC*. in: ENCONTRO ESTADUAL SOBRE LOGÍSTICA REVERSA DE ÓLEOS LUBRIFICANTES - PNRS E RESOLUÇÃO CONAMA 362/2005. Fortaleza: 01 ago. 01 jan. 2015. Disponível em < <http://www.sindirrefino.org.br/eventos/realizados?encontro-estadual-sobre-logistica-reversa-de-oleos-lubrificantes-pnrs-e-resolucao-conama-362-2005&id=7673> > Acesso em: 01 jan. 2015.

NOTOX, Indústria e Comércio de Biolubrificantes Ltda. *Tratabilidade de emulsões*. Piracicaba: s.d. Disponível em < <http://www.notox.com.br/ambiental.php> > Acesso em: 01 jan. 2015.

THOMAZ, Marcos Surian *et al*. *Aspectos sobre responsabilidade ambiental e tratamento de resíduos de óleo isolante mineral em uma empresa de energia elétrica do sul do Brasil: um estudo de caso*. In: IX Simpósio Internacional Processo Civilizador. Ponta Grossa: s.d. Disponível em < http://www.uel.br/grupo-estudo/processoscivilizadores/portugues/sitesanais/anais9/artigos/comunicacao_oral/ar111.pdf > Acesso em: 01 jan. 2015

ANEXO I - EXEMPLO DE FICHA DE EMERGÊNCIA RELATIVA AOS ÓLEOS LUBRIFICANTES USADOS OU CONTAMINADOS.

FICHA DE EMERGÊNCIA		
EXPEDIDOR:	Nome Adequado para Embarque	Número de Risco: 90 Número da ONU: 3082 Classe ou Subclasse de risco: 9 Descrição da classe ou subclasse de risco: Substâncias e Artigos Perigosos Diversos Grupo de embalagem III
SUBSTÂNCIA QUE APRESENTA RISCO PARA O MEIO AMBIENTE, LÍQUIDA, N.E. (ÓLEO LUBRIFICANTE USADO)		
ASPECTO: Líquido viscoso, cor negra, não corrosivo, com odor característico. Incompatível apenas para os produtos da subclasse 4.1 com os seguintes números ONU: 3221, 3222, 3231, 3232; e produtos da subclasse 5.2 com os seguintes números ONU: 3101, 3102, 3111, 3112.		
EPI de uso exclusivo da equipe de atendimento a emergência: Capacetes, luvas impermeáveis, óculos de segurança tipo ampla visão, botas de borracha. "O EPI do motorista está especificado na ABNT NBR 9735"		
RISCOS		
FOGO: Pode inflamar-se quando exposto à chama ou fonte de calor, porém sem grande risco de incêndio. Ponto de fulgor 150°C		
SAÚDE: Baixo risco na exposição aguda ou crônica. Devido à baixa pressão de vapor, a inalação de componentes não existe em uso normal.		
MEIO AMBIENTE: Produto não solúvel em água. Prejudica a utilização de águas quando contaminadas. Produto mais leve que a água. Contamina o solo. Densidade do produto 0,860 g/cm³.		
EM CASO DE ACIDENTE		
VAZAMENTO:		
<ul style="list-style-type: none"> - Afastar o veículo da rodovia, desligar o motor e a chave geral. - Caso seja possível, tente estancar o vazamento, utilizando batoques e martelo de madeira existentes no kit de emergência do veículo. - Para pequenas porções vazadas, jogar areia ou terra, para absorver o produto. Evite escoamento para esgoto, rios ou lagoas. - Caso não seja possível estancar o vazamento, isole a área e afaste os curiosos do local. - Evite o contato direto com a pele, olhos, etc. - Comunicar o ocorrido à Polícia Rodoviária e ao Corpo de Bombeiros, o mais rápido possível. - Utilizar os EPIs indicados. 		
FOGO:		
<ul style="list-style-type: none"> - Usar imediatamente o equipamento de extinção ao fogo, existente no veículo (extintor de pó químico seco). - Se não for possível, afaste-se do local e isole a área. - O resfriamento do tanque deverá ser feito por meio de água em forma de neblina. - Não há risco de explosão. 		
POLUIÇÃO:		
<ul style="list-style-type: none"> - Não existem agentes neutralizantes. Somente se deverá evitar que o vazamento se alastre. - Providenciar a rápida e adequada remoção do produto. 		
ENVOLVIMENTO DE PESSOAS:		
<ul style="list-style-type: none"> - Em caso de contato com a pele, lavar as partes atingidas com água e sabão. - Em caso de contato com os olhos, lavar com água corrente. - Em caso de inalação de vapores, retirar a vítima para ambiente arejado; caso seja necessário, utilize oxigênio medicinal 100% umidificado. 		
INFORMAÇÕES AO MÉDICO:		
<ul style="list-style-type: none"> - Na ingestão: NÃO INDUZIR O VÔMITO. Em caso de ingestão de grandes quantidades poderá ser feita lavagem por sonda nasogástrica, criteriosa, para não ocorrer aspiração pulmonar. 		
OBSERVAÇÕES:		
<ul style="list-style-type: none"> - As instruções ao motorista, em caso de emergência, encontram-se desortas exclusivamente no envelope para transporte. 		

TELEFONES ÚTEIS

ABIQUIM: 0800-118270 / Polícia Rodoviária Federal: 191 / Defesa Civil: 199

Polícia Militar: 190 / Bombeiros: 193

REGIÃO NORTE

ESTADO	DDD	DEFESA CIVIL	BOMBEIROS	POLÍCIA RODOVIÁRIA		ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE
				ESTADUAL	FEDERAL	
Acre	68	3223 1616	3223 1616	3221 8051	3248 6227	3224 5497
Amapá	96	3421 1256	3212 1225			
Amazonas	92	3672 1712	3612 3120		3615 4850	3613 3277
Pará	91	4006 8387	4006 8352	3282 4047	3241 4858	3276 5100
Rondônia	69	3216 5588	3216 5586		3217 4186	3223 3607
Roraima	95	3624 1496	3623 1185		3224 5864	3623 9513
Tocantins	63	3218 1166	3218 2715	3031 1006	3315 0191	

REGIÃO NORDESTE

ESTADO	DDD	DEFESA CIVIL	BOMBEIROS	POLÍCIA RODOVIÁRIA		ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE
				ESTADUAL	FEDERAL	
Maranhão	98	3212 1517	3218 2715		3259 8244	3222 5538
Piauí	86	3218 5118	3216 1260	3235 6669	3233 1011	3216 2039
Ceará	85	3101 2224	3101 2219	3383 1674	3295 3022	3452 6922
Rio Grande do Norte	84	3232 1790	3232 1557	3232 1514	3203 1550	3232 9175
Paraíba	83	3218 4679	3218 5740		3231 3366	3218 9208
Pernambuco	81	3232 2101	3413 5740		3446 0707	3441 5033
Alagoas	82	3315 2822	3315 2834	3355 3319	3324 1135	3221 8683
Sergipe	79		3214 2609	3259 3026	3179 3151	3232 9175
Bahia	71	3371 6691	3431 1213	3301 9693	3296 8610	3115 6103

REGIÃO SUDESTE

ESTADO	DDD	DEFESA CIVIL	BOMBEIROS	POLÍCIA RODOVIÁRIA		ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE
				ESTADUAL	FEDERAL	
Espírito Santo	27	3137 4441	3137 4433	3222 8800	3235 6900	3136 3445
Minas Gerais	31	3250 2106	3289 8003	3332 4988	3064 5300	3219 5006
Rio de Janeiro	21		3399 1234	3399 4857	2473 2081	2270 6433
São Paulo	11	2193 8888	3242 0977	4354 0640	6095 2340	3030 7000

REGIÃO SUL

ESTADO	DDD	DEFESA CIVIL	BOMBEIROS	POLÍCIA RODOVIÁRIA		ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE
				ESTADUAL	FEDERAL	
Paraná	41	3350 2610	3351 2000	3373 0049	3218 2900	3213 3700
Santa Catarina	48	3221 3329	3244 1111	3271 2300	3251 3200	3216 7000
Rio Grande do Sul	51	3225 9054	3250 1749	3339 6799	3374 0003	3225 1588

REGIÃO CENTRO-OESTE

ESTADO	DDD	DEFESA CIVIL	BOMBEIROS	POLÍCIA RODOVIÁRIA		ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE
				ESTADUAL	FEDERAL	
Mato Grosso do Sul	67	3318 1102	3351 8660	3388 7700	3325 3600	3318 5600
Mato Grosso	65	3613 7318	3637 1657	3644 2211	3928 3000	3025 7255
Goiás	62	3201 2213	3295 3113	3295 3113	3901 3701	3265 1300
Distrito Federal	61	3901 5815	3424 4574	3342 2178	3448 7719	3316 1212

Este trabalho foi útil?

Você quer fazer algum crítica ou apontar alguma discordância?

Mande sua mensagem para nós através do endereço

secretaria@sindirrefino.org.br

Este trabalho faz parte de uma atuação institucional permanente e sua opinião é muito importante!

Gerenciamento de Óleos Lubrificantes Usados ou Contaminados: Guia de Fiscalização

Realização:



Apoio Institucional:





ATENÇÃO
O ÓLEO LUBRIFICANTE APÓS SEU USO É UM RESÍDUO PERIGOSO

**Queremos um mundo melhor,
Queremos você junto conosco!**

