



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

Registro: 2023.0000402195

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos do Apelação Cível nº 1020886-97.2022.8.26.0562, da Comarca de Santos, em que é apelante ECOPORTO SANTOS S/A, é apelado CETESB - COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL.

ACORDAM, em 2ª Câmara Reservada ao Meio Ambiente do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Negaram provimento ao recurso, com observação. V.U. sustentou oralmente o Doutor José Urbano Cavalini Júnior", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmo. Desembargadores LUIS FERNANDO NISHI (Presidente) E PAULO ALCIDES.

São Paulo, 18 de maio de 2023.

PAULO AYROSA
RELATOR
ASSINATURA ELETRÔNICA



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

Apelação Nº 1020886-97.2022.8.26.0562

Apelante : ECOPORTO SANTOS S/A

Apelada : CETESB - COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Comarca : Santos – 2ª Vara da Fazenda Pública

Juiz (a) : Lívia Maria de Oliveira Costa

V O T O Nº 50.651

MEIO AMBIENTE – AÇÃO ANULATÓRIA DE MULTA AMBIENTAL – TRANSPORTE DE CARGA VIVA (EXPORTAÇÃO DE BOVINOS) PELO PORTO DE SANTOS – AUSÊNCIA DE PRÉVIO LICENCIAMENTO AMBIENTAL – PROVA DA INFRAÇÃO E DA RESPONSABILIDADE CIVIL – PRESUNÇÃO DE LEGITIMIDADE DO ATO ADMINISTRATIVO NÃO AFASTADA – PENALIDADE MANTIDA – SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA MANTIDA POR SEUS FUNDAMENTOS – ART. 252 DO RITJ/SP – RECURSO NÃO PROVIDO. Considerando que a atividade pretendida pela autora, consubstanciada no transporte de carga viva (exportação de animais bovinos) por navio, com embarque no porto de Santos, não contou com prévio licenciamento ambiental, sendo que as licenças de operação então vigentes não dispunham sobre o desenvolvimento de tal atividade, o que enseja o reconhecimento de que deveria a autora efetuar o devido procedimento junto ao órgão ambiental, iniciando com consulta prévia, a fim de desenvolver a atividade proposta, e ao não fazê-lo deu ensejo à lavratura do Auto de Infração Imposição de Multa Ambiental (AIIPM), que não contém qualquer vício, razão pela qual de rigor a manutenção integral da sentença de improcedência, cujos fundamentos se adotam como razão de decidir na forma do art. 252 do Regimento Interno deste Tribunal.

ECOPORTO SANTOS S/A ajuizou ação anulatória de multa ambiental frente à **CETESB - COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO**.

Pela r. sentença de fls. 778/790, cujo relatório se adota – em nada modificada por força dos embargos declaratórios opostos, rejeitados às fls.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

799/800 –, julgou-se improcedente a demanda, condenando a autora ao pagamento das custas, despesas processuais e honorários advocatícios arbitrados em 10% do valor da causa.

Inconformada, apela a autora buscando a reforma do julgado (fls. 804/836). Reafirma, em suma, que é empresa arrendatária de instalação portuária alfandegada junto ao Porto de Santos, exercendo atividades de operador portuário e armazém alfandegado de cargas, e que após consulta e autorização de diversos órgãos intervenientes e reguladores, em respeito à legislação vigente, realizou duas operações de embarque e transporte de carga viva (bovinos), sendo a primeira denominada como teste, mostrando-se atividade viável, mas a ré, ante ao clamor popular e alvoroço de instituições, lavrou Auto de Infração em valor exorbitante (R\$ 450.000,00), mesmo demonstrando que possui licenças de operação para tal fim, sendo atividade regular desde 2001 porque inicialmente as operações eram voltadas para contêineres, posteriormente abarcando também movimentação de “carga geral”, conceito que inclui carga viva, mormente por que a Decisão de Diretoria nº 210-A/2017/I/C é posterior à emissão das licenças da autora e não consta a descrição específica ou conceito de carga viva, somente havendo diferenciação, em seu art. 2º, de “carga geral” e “granéis”, não se podendo admitir uma licença específica para “carga viva” quando a norma é omissa quanto a este conceito. Aduz que apresentou, em setembro de 2017, Relatório de Regularização Ambiental – RRA visando à unificação das licenças existentes e que até aquele momento não havia operação de embarque de carga viva no porto de Santos, e que somente após novembro do mesmo ano foi possível sua realização, não tendo como prever anteriormente tal operação, até então inédita, estando eivada de boa-fé diante da documentação apresentada, bem como da solicitação para que os órgãos competentes acompanhassem os embarques, nada havendo de anormal, entendendo, assim, que bastaria uma renovação das licenças para regularizar a operação, sendo que o órgão ambiental não levou em consideração todas as licenças emitidas para a lavratura do auto de infração, devendo também ser levada em consideração a total desorganização e falta de clareza nos posicionamentos da ré. No mais, entende que devem ser considerados os princípios da proporcionalidade e razoabilidade para a aplicação de penalidades, principalmente o fato de que não é reincidente e de que não houve qualquer dano ao meio ambiente, razão pela qual a multa aplicada é excessiva, devendo ser substituída por advertência ou reduzido o valor, tudo a ensejar o provimento recursal.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

O recurso foi respondido (fls. 849/867).

É O RELATÓRIO.

Conheço do recurso e lhe nego provimento.

Ecoporto Santos S/A ajuizou ação anulatória ajuizada frente à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB objetivando a anulação de multa ambiental no valor de R\$ 450.000,00, decorrente de autuação realizada em fevereiro de 2018 por “*Realizar atividade de embarque de carga viva (gado) para exportação, em desacordo com as licenças ambientais emitidas para o empreendimento*” (AIIPM 18002684, de 06.02.2018 – fl. 168).

A ação foi julgada improcedente e contra esta decisão se insurge a autora, mas sem razão, contudo, devendo ser mantida a sentença por seus próprios fundamentos, que aqui se adotam integralmente como razão de decidir, na forma do art. 252 do Regimento Interno deste Tribunal.

A autora, que figura como arrendatária de terminal portuário, realiza suas atividades no Porto de Santos e, após contato da empresa Minerva Foods S/A, efetuou uma primeira e inédita tentativa (teste), exitosa, de embarque de carga viva (6.750 animais bovinos) para o Porto de Iskenderum, Turquia, ocorrida em novembro de 2017, informando à Cetesb, ademais, acerca de novo embarque marcado inicialmente para 20.01.2018, desta vez de cerca de 27.000 cabeças de gado, conforme constou do ofício de fls. 134/139.

Para realizar o embarque e transporte de carga viva, amparou-se a autora, além das Licenças de Operação que já possuía – nº 2037, para estocagem de contêineres (fls. 142/143), e nº 18002079, “versão 2” (renovação), para operar e armazenar produtos e substâncias químicas (fls. 528/530) –, em pareceres favoráveis, após consultas, da ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, MAPA – Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, CODESP (atual SPA – Santos Port Authority), IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária, que declinou da competência para deliberar sobre o assunto, afirmando ser competência do MAPA.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

Em relação ao contato com a Cetesb, realmente a autora o fez em momento anterior ao primeiro embarque e, quanto ao segundo, houve inspeção de seus agentes, que, após, lavraram sobredito Auto de Infração.

Neste aspecto, mister ressaltar – e tal fato é incontroverso – que após o primeiro contato com o órgão ambiental competente, este informou à autora, como consta de documento juntado com a inicial, que *“Para análise da consulta citada em sua mensagem eletrônica, solicito que seja formalizada a abertura de processo de Consulta Prévia junto ao Setor de Triagem e Acompanhamento de Processos ITAP”* (fl. 144), determinação que foi reiterada expressamente pela Gerente da Cetesb após nova solicitação, *“uma vez que o Ecoporto está licenciado para operação com contêineres”* (fls. 156/157), isto em 15.01.2018, anteriormente ao pretendido novo embarque.

Assim, quando da realização do segundo embarque de cerca de 27.000 semoventes para exportação, tinha a autora plena ciência acerca da necessidade de se submeter a prévio procedimento, denominado de “consulta” e que culminaria em licenciamento ambiental por parte da Cetesb, para o desenvolvimento da atividade pretendida, mas ignorou tal fato e efetuou o embarque do gado mesmo sem estar munida da respectiva licença de operação para o manejo de carga viva no porto de Santos.

Mister ressaltar que, conquanto a autora insista no argumento de que a “carga viva” está inserida no conceito de “carga geral”, este fato não restou demonstrado. Ao contrário, a norma contida na Decisão de Diretoria nº 210/2016/I/C, de 28.09.2016, assim dispõe:

“Artigo 2º - Para efeito desta Decisão de Diretoria, em consonância com a Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013, considera-se:

(...)

III- Instalações portuárias: a instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado, explorada mediante autorização, e utilizada em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, que são subdivididas em dois grupos:

a) Instalação portuária de carga geral: a destinada ao armazenamento ou movimentação de mercadorias embaladas, unitizadas ou outros elementos, como veículos, bobinas de aço, containers, sacaria, engradados, fardos, caixotes e caixas;

b) Instalação portuária de granéis: a destinada ao armazenamento ou movimentação de mercadorias transportadas sem embalagem individual,



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

constituindo o veículo, o elemento de contenção, que podem ser:

- 1- de granéis sólidos, como grãos, fertilizantes e minérios;
- 2- de granéis líquidos, como derivados de petróleo e sucos; e
- 3- de granéis gasosos, como o gás liquefeito de petróleo e o cloro”.

Já a Resolução CONAMA nº 237/97, que define os empreendimentos e atividades sujeitos ao licenciamento ambiental, prevê que as atividades portuárias, por serem utilizadoras de recursos ambientais, são consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, razão pela qual há a exigência de licenciamento com avaliação de impacto pelo órgão ambiental estadual. Confira-se:

“Art. 2º. A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis.

§ 1º. Estão sujeitos ao licenciamento ambiental os empreendimentos e as atividades relacionadas no Anexo 1, parte integrante desta Resolução.

§ 2º. Caberá ao órgão ambiental competente definir os critérios de exigibilidade, o detalhamento e a complementação do Anexo 1, levando em consideração as especificidades, os riscos ambientais, o porte e outras características do empreendimento ou atividade.

(...)

ANEXO I ATIVIDADES OU EMPREENDIMENTOS SUJEITOS AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

(...)

Transporte, terminais e depósitos;

(...)

Marinas, portos e aeroportos”.

Vê-se, portanto, que não há como considerar que “carga viva” esteja inserida na “instalação portuária de carga geral”. Frise-se, sobre este item, que o que a autora fez e insiste em fazer é *supor* que suas licenças de operação abarcariam o embarque de carga viva, bem como *acreditar*, sem elemento fático-normativo algum – sendo incontroverso que o embarque de bovinos era até então inédito – que carga viva esteja inserida no conceito de “carga geral”.

O art. 225 da CF impõe ao Poder Público e à coletividade o dever de defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações,



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

dispondo no § 3º que **“as condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados”**. No mesmo sentido vem o art. 195 da Constituição do Estado, cujo comando é claro: as sanções administrativas são impostas aos infratores por condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. Por outras palavras, ainda, as sanções são aplicadas a quem, pessoalmente ou por pessoa a si ligada, pratica a conduta vedada na lei ou no regulamento.

Atente-se, ainda, ao fato de que qualquer atividade potencialmente lesiva ao meio ambiente e à saúde pública está sujeita ao controle da Administração Pública, que se fará no limite de discricionariedade estabelecido pela Constituição Federal para a legislação ambiental, ou seja, à Administração cabe controlar o emprego de técnicas e métodos que importem riscos. Ao Estado compete, pois, impedir que o dano se consume (art. 225, § 1º, V da CF), valendo-se do princípio da precaução.

Nenhuma lei ou norma administrativa pode permitir a consumação do dano, consubstanciado por meio da degradação ambiental pela alteração adversa das características do meio ambiente (art. 3º, II, Lei nº 6.938/81); alteração desfavorável da biota (idem, art. 3º, III, “c”); emissão de matérias ou energia fora dos padrões estabelecidos (art. 3º, III, “e”); ou prejuízo para a saúde e o bem-estar da população (art. 3º, III, “a”).

Assim, conquanto louváveis os esforços da parte autora com o fim de demonstrar que não agiu culposamente na infração que lhe foi atribuída, restou plenamente demonstrada a infração ambiental ao desconsiderar, por completo, que para o embarque de carga viva no Porto de Santos necessitaria de prévio licenciamento ambiental, não logrando êxito, pois, em demonstrar que adotou medidas para o exercício da atividade até então inédita de exportação, via embarcação, de animais bovinos.

No mais, no que concerne ao valor da multa aplicada, deu-se em conformidade com o Decreto Federal nº 6.514/08, cuja redação de seu art. 66 assim dispõe:

“Art. 66. Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar estabelecimentos, atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, em desacordo com a licença obtida ou contrariando as normas legais e regulamentos pertinentes: (Redação dada pelo Decreto nº 6.686, de 2008).

Multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)”

Especificamente quanto à gradação da pena, tal se dá a critério dos agentes da CETESB, que classificarão a infração em leve, grave ou gravíssima, a depender das circunstâncias da situação concreta, como se vê dos artigos 80, 81 e 84 do Decreto Estadual nº 8.468/7, que Regulamenta a Lei nº 997/76, a seguir transcritos:

Art. 80 – As infrações às disposições da Lei nº 997, de 31 de maio de 1976, deste Regulamento, bem como das normas, padrões e exigências técnicas dela decorrentes serão, a critério da CETESB, classificadas em leves, graves e gravíssimas, levando-se em conta:

a intensidade do dano, efetivo ou potencial;

II – as circunstâncias atenuantes ou agravantes;

III – os antecedentes do infrator.

Art. 81 – as infrações de que trata o artigo anterior serão punidas com as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa de 10 a 10.000 vezes o valor da Unidade Fiscal do Estado – UFESP;

III – interdição temporária ou definitiva;

IV – embargo;

V – demolição;

VI – suspensão de financiamentos e benefícios fiscais;

VII – apreensão ou recolhimento, temporário ou definitivo.

Art. 84 – A penalidade de multa a que se refere o inciso II do artigo 81 deste Regulamento será imposta observados os seguintes limites:

I – de 10 a 1.000 vezes o valor da UFESP, nas infrações leves;

II – de 1.001 a 5.000 vezes o valor da UFESP, nas infrações graves;

III – de 5.001 a 10.000 vezes o valor da UFESP, nas infrações gravíssimas.

Como se vê do Parecer Técnico da Cetesb que fundamentou a lavratura do auto de infração, com imposição de multa no valor de R\$ 450.000,00, a justificativa se deu “*com base no artigo 66 do Decreto nº 6.514/08, [em que] o infrator está sujeito à imposição de penalidade de multa entre R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R 10.000.000,00 (dez milhões de reais),*



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

atribuiu-se o valor da multa em R\$ 225.000,00. Cabe ressaltar que para o cálculo do valor da multa foram considerados atenuantes e agravantes, baseados nos seguintes aspectos: circunstância, conduta do infrator, efeitos causados ao meio ambiente e inserção em área protegida. O valor da multa deve ser multiplicado por dois devido ao local estar inserido na Zona de Amortecimento do Parque Estadual Xixová Japuí, como previsto no art. 93 do Decreto Federal nº 6.514/08. A seguir é apresentado o demonstrativo de cálculo: Artigo 66 (Decreto Federal nº 6514/08: R\$ 225.000,00; Artigo 93 (Decreto Federal nº 6514/08: R\$ 225.000,00 x 2 = R\$ 450.000,00" (fl. 165).

Desta forma, nos termos da bem fundamentada sentença de fls. 778/790, de rigor a manutenção do valor da multa, sendo impertinente a conversão em advertência, dada a gravidade da infração ambiental.

Do aludido r. julgado transcreve-se:

“Tem-se, portanto, que o cerne da questão é apurar se as Licenças de Operação concedidas à parte autora permitiam a exploração de atividade portuária envolvendo embarque e/ou desembarque de carga viva.

Os documentos de fls. 123/132 demonstram que as instalações da empresa autora possuía condições adequadas para a movimentação e/ou embarque de carga viva, consistente em gado bovino.

Igualmente, os documentos colacionados aos autos comprovam que, realmente, a empresa autora possui licenças emitidas e válidas para seu terminal portuário para o desenvolvimento de sua atividade.

Não obstante, ao contrário do alegado, as licenças concedidas à empresa autora não englobam a movimentação de carga viva.

Com efeito, a Licença de Operação nº 18002079 consta como atividade principal desenvolvida a operações de terminais; serviços de, objeto de renovação (fls. 528/530).

Mencionada licença foi objeto de renovação (fl. 564), fazendo-se constar a licença para desenvolver atividade de armazenamento de cargas químicas fracionadas e de contêineres com carga química (fls. 568).

Na versão 2 da Licença de Operação nº 18002079 consta como descrição “Operações de terminais. serviços técnicos de..” (fl. 578).

Já a licença Ambiental de Operação nº 2037, descreve a atividade da parte autora como "PATIO DE ESTOCAGEM DE CONTEINERES COM ÁREA DE 32.426 M2 E PROLONGAMENTO DO CAIS PARCIALMENTE CONSTRUÍDO EM MAIS 110 M, TOTALIZANDO 313 M DE EXTENSÃO" (fls. 581/582).

As Licenças de Operação nºs 18002288 (fls. 583/585), 18002579 (fls. 586/588), 18002615 (fls. 589/591) se referem a armazenagem/estocagem de produtos químicos.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

Depreende-se, pois, do teor das licenças concedidas, que a empresa autora não possui autorização para embarque de carga viva, posto que não descrita como atividade desenvolvida pela empresa.

A alegação da parte autora de que possui autorização para movimentação de “carga geral não containerizada” de qualquer natureza, desde 2001, não comporta acolhimento.

Com efeito, não se discute acerca da necessidade de licença para realização de atividade portuária, já concedida em favor da empresa autora.

A Resolução DP nº 130/2001 emitida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP considera animais vivos como carga geral.

No entanto, a resolução emitida pelo ente administrador do Porto de Santos não exclui a necessidade de obtenção de licença ambiental específica, emitida pelo órgão ambiental, nos termos da Lei vigente.

Destarte, pretendendo a movimentação de carga viva, caberia à empresa autora se submeter a regular procedimento de concessão de licença ambiental, não se prestando para tanto a simples comunicação prévia de movimentação de carga viva.

A CETESB possui regramento específico para concessão de licença ambiental, nos termos da Decisão de Diretoria 210/2016, e considera a instalação portuária de carga geral aquela “destinada ao armazenamento ou movimentação de mercadorias embaladas, unitizadas ou outros elementos, como veículos, bobinas de aço, containers, sacaria, engradados, fardos, caixotes e caixas”.

Ao que consta dos autos, em razão da Decisão da Diretoria nº 210/2016, houve uma reunião entre a empresa autora e a parte ré, oportunidade em que restou esclarecido que, “uma vez que as operações do terminal são devidamente licenciadas, não há que se falar em regularização ambiental nos moldes da referida DD, mas sim de renovação e unificação das Los vigentes” (fl. 522).

Ainda, restou acordado entre as partes que, “para análise da solicitação de renovação das LOs, o interessado deverá apresentar, no prazo de 180 dias a partir da reunião realizada nesta data, um relatório conforme o Anexo III da citada Decisão da Diretoria. Tal relatório deverá contemplar, também, a situação de atendimento às exigências da LO nº 2037 e LO nº 18002079”.

Com relação à validade das LOs, restou consignado que “as mesmas permanecerão válidas até a emissão da nova licença, permanecendo válidas também as exigências nelas contidas”.

Em suma, a partir de abril de 2017, a parte autora tinha o prazo de 180 dias para apresentar Relatório de Regularização Ambiental de Instalações Portuárias de Carga Geral, de forma contemplar a situação do empreendimento e o atendimento às exigências técnicas impostas com as licenças, permanecendo, até lá, as licenças já emitidas.

Contudo, ao contrário do alegado pela parte autora, não consta qualquer documento nos autos apto a comprovar que empresa descreveu em seu relatório o desenvolvimento de atividade de embarque e/ou desembarque de carga viva.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

(...)

Nesse particular, importante consignar que o Relatório foi elaborado e apresentado pela parte autora de acordo com seu Estatuto Social e desenvolvimento das atividades portuárias objeto do contrato de arrendamento firmado entre a empresa com a CODESP.

Depreende-se, pois, que a parte autora não faz qualquer menção ao desenvolvimento de sua atividade envolvendo carga viva, seja no embarque ou desembarque de carga, se referindo apenas às atividades com contêineres e produtos químicos.

Ressalto que, conforme se extrai do teor do e-mail encaminhado pela empresa autora, ao realizar consulta junto à parte ré, justifica sua conduta em razão de se tratar de atividade totalmente nova, evidenciando, mais uma vez, que suas atividades não englobavam a movimentação de carga viva e, conseqüentemente, não possuía licença ambiental para esse tipo de atividade (fl. 144). Confira-se:

“Por ser uma atividade totalmente nova, estamos fazendo consulta aos órgãos competentes, inclusive a Autoridade Portuária, para que possamos trabalhar em consonância, como sempre fizemos.

Esse embarque será de caráter experimental, para que possamos analisar a operação como um todo e se ela se torna viável, tanto nas questões rentáveis, como operacionais, burocráticas e certificadas...”

Ademais, não há que se falar em qualquer omissão da parte ré acerca da consulta realizada, pois, conforme mencionado alhures, a parte ré, em resposta, orientou a empresa autora a proceder a abertura de processo de Consulta Prévia (fl. 144), inexistindo qualquer prova do procedimento aberto pela parte autora para saber se teria ou não autorização para realizar o embarque da forma como pretendido.

A Lei nº 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, determina em seu art. 8º, inciso I, que compete ao "CONAMA estabelecer, mediante proposta do IBAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pelo IBAMA".

Nesse particular, a Resolução CONAMA nº 237/97 impõe a necessidade de licenciamento ambiental para o desenvolvimento das atividades portuárias assim definidas:

“Art. 2.

Art. 2º - A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis.

§ 1º - Estão sujeitos ao licenciamento ambiental os empreendimentos e as atividades relacionadas no Anexo 1, parte integrante desta Resolução.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

§ 2º - Caberá ao órgão ambiental competente definir os critérios de exigibilidade, o detalhamento e a complementação do Anexo 1, levando em consideração as especificidades, os riscos ambientais, o porte e outras características do empreendimento ou atividade".

Já o anexo I estabelece as atividades sujeitas ao licenciamento ambiental, descrevendo, dentre elas, as atividades desenvolvidas com transporte, terminais e depósitos exercidas nos portos (Anexo I item 19).

Logo, para obter a licença, a parte interessada deve se submeter a processo administrativo próprio, descrevendo quais serão as atividades desenvolvidas, a fim de que a parte ré possa avaliar todos os riscos de danos ao meio ambiente.

Dessa forma, pretendendo a parte autora desenvolver atividade envolvendo carga viva, deve se submeter à concessão de licença ambiental, mediante regular procedimento de licenciamento com avaliação de impacto.

Na hipótese, apesar de ter apresentado o Relatório Ambiental, a empresa autora não descreve ou menciona em momento algum o desenvolvimento de qualquer atividade envolvendo carga viva.

Logo, imperioso reconhecer que as licenças concedidas à parte autora não abrangem licença ambiental para o exercício de atividade que envolva movimentação de carga viva, infringindo, portanto, o disposto no art. 66 do Decreto 6514/08 (...)

Dessa maneira, constatado que a empresa autora não possuía, na época dos fatos, licença ambiental para desempenho de atividade envolvendo carga viva, não há qualquer vício no Auto de Infração e Imposição de Penalidade e Multa nº 18002684 lavrado em desfavor da empresa a ensejar sua nulidade.

Na hipótese, o fiscal da parte ré constatou que a parte autora não possuía licença ambiental para a atividade que estava realizando, envolvendo carga viva, não sendo suficiente a prévia comunicação como forma de suprimento de regular licença ambiental.

Assim, era imprescindível que a parte autora, além da prévia comunicação, formalizasse a consulta prévia junto à parte ré a fim de obter autorização do órgão ambiental competente, independente das previsões normativas do agente administrador do Porto de Santos.

No que se refere ao valor da multa aplicada, nada há de irregular, posto que fixada nos termos da Lei e em observância aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

O art. 66 do Decreto 6514/08 estabelece a incidência de multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Na hipótese, denota-se do auto de infração (fl. 165) que à empresa autora foi fixada multa no montante de R\$ 225.000,00 (duzentos e vinte e cinco mil reais), em razão de infração ao art. 66 do Decreto nº 6.514/08.

Contudo, a multa foi multiplicada por dois em razão de o local estar inserido na Zona de Amortecimento do Parque Estadual Xixová Japuí, como previsto no art. 93 do mesmo Decreto, totalizando o valor de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais), inexistindo qualquer irregularidade no valor fixado.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
Seção de Direito Público
2ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

Por fim, considerando o valor fixado, não é possível a conversão do valor da multa em advertência, nos termos do § 1º do art. 5, do Decreto nº 6.514/08, quer seja com a redação vigente à época dos fatos, quer seja pela redação dada pelo Decreto nº 11.080/2022” (fls. 783/790 – grifos no original).

Deste modo, tal qual restou assentado pela d. autoridade de primeira instância, nada há a comprometer a higidez dos autos de infração, sendo de rigor a improcedência do feito, não se verificando, pois, erro ou abuso a justificar a intervenção judicial com o fim de modificar a penalidade imposta.

Por fim, considerando-se a natureza da causa, o trabalho realizado pelo advogado, bem como a atuação em segundo grau, elevo os honorários advocatícios, fixados em primeiro grau no parâmetro mínimo, para 12%, considerando o disposto no art. 85, §§ 2º e 11, do CPC.

Posto isto, nego provimento ao recurso, com observação.

PAULO CELSO AYROSA M. DE ANDRADE
Relator