



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA - UNICEUB
FACULDADE DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E CIÊNCIAS SOCIAIS

MATHEUS HENRIQUES FERNANDES FERREIRA

**O SISTEMA DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA OMC:
O LITÍGIO ENTRE BRASIL E COMUNIDADE EUROPEIA NO
CASO DOS PNEUS USADOS**

BRASÍLIA
2015

MATHEUS HENRIQUES FERNANDES FERREIRA

**O SISTEMA DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA OMC:
O LITÍGIO ENTRE BRASIL E COMUNIDADE EUROPEIA NO
CASO DOS PNEUS USADOS**

Monografia de graduação em Direito pela
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais
do Centro Universitário de Brasília,
orientada pelo Professor M.e. Humberto
Cunha dos Santos.

**BRASÍLIA
2015**

MATHEUS HENRIQUES FERNANDES FERREIRA

**O SISTEMA DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA OMC:
O LITÍGIO ENTRE BRASIL E COMUNIDADE EUROPEIA NO
CASO DOS PNEUS USADOS**

Monografia aprovada pela banca examinadora com vistas à obtenção do título de Bacharel em Direito, da Faculdade de Ciências Jurídicas e de Ciências Sociais - FAJS do UniCEUB – Centro Universitário de Brasília.

Brasília, DF ___ de _____ de 20__

Banca Examinadora:

Orientador: Professor Mestre Humberto Cunha dos Santos

Professor (a).

Professor (a)

RESUMO

Esse estudo teve como objetivo analisar o litígio entre Brasil e Comunidade Europeia na Organização Mundial do Comércio (OMC) sobre importação de pneus usados e reformados, conflito que ficou conhecido como “Caso dos Pneus Usados” após o Painel apresentado pelo Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC. Para tanto, foi analisada desde a criação do GATT, resultando futuramente na criação da OMC, a fim de se compreender os mecanismos decisórios dessas organizações internacionais. Para realização do estudo foi analisado o aspecto histórico do conflito e foi realizado um levantamento da evolução da legislação brasileira sobre importação de pneus usados, demonstrando, assim, a insegurança jurídica e a diversidade de entendimentos sobre a questão até o advento do Painel do OSC. Também foi discutido o impacto da decisão tomada em foro internacional no Brasil e no Mercosul e a pacificação da questão após o julgamento, no Supremo Tribunal Federal, da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 101, do Distrito Federal. Foram utilizadas fontes bibliográficas e documentais, bem como foi analisado o Relatório do Painel da OSC. Por fim, concluiu-se que o Caso dos Pneus Usados representa um avanço para o Brasil quanto a políticas públicas visando à proteção do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável, tendo o país adotado uma postura protetiva, ainda que a decisão do Tribunal Arbitral (*ad hoc*) do Mercosul e do Painel do OSC sobre o assunto tenham sido desfavoráveis, em especial o julgado no tribunal sul-americano.

Palavras-Chave: Brasil – Comunidade Europeia – OMC – Órgão de Solução de Controvérsias – Caso dos Pneus Usados

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
1 DA CRIAÇÃO DO GATT AO SURGIMENTO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE COMÉRCIO	7
1.1 O PAPEL DO COMÉRCIO E DO DIREITO PARA A BUSCA DA PAZ	7
1.2 O SURGIMENTO DO “GENERAL AGREEMENT ON TARIFFS AND TRADE” - GATT	9
1.3 O ADVENTO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO - OMC	17
1.4 O ÓRGÃO DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA OMC	20
2 O LITÍGIO DOS PNEUS USADOS ENTRE BRASIL E COMUNIDADE EUROPEIA	27
2.1 O INÍCIO DO CONFLITO	27
2.2 O HISTÓRICO DO CASO DOS PNEUS USADOS.....	29
2.3 A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	34
2.4. O PAINEL DO OSC NA RESOLUÇÃO DO CASO DOS PNEUS USADOS ...	44
3 A RECEPÇÃO DO PAINEL DO ÓRGÃO DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA OMC NO BRASIL E A ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL N° 101, DO DISTRITO FEDERAL	51
3.1. OS REFLEXOS DO PAINEL DA OSC E A RECEPÇÃO DO JULGADO NO BRASIL	51
3.2. O JULGAMENTO DA ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL N° 101, DO DISTRITO FEDERAL.....	54
3.3. O CASO DOS PNEUS USADOS E O CONFLITO ENTRE PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS.....	58
CONCLUSÃO	62
REFERÊNCIAS	64

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo central discutir o Caso dos Pneus Usados, litígio julgado pelo Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da Organização Mundial do Comércio (OMC) que envolveu Brasil e Comunidade Europeia, considerado como uma vitória política e econômica para o país sul-americano, ainda que as decisões do Tribunal Arbitral do Mercosul e do OSC tenham sido, mesmo em partes, desfavoráveis. O ensaio mostrará, em uma perspectiva político-jurídica, como a atuação dos países nos conflitos comerciais influencia na resolução dos casos pelo OSC e como estas decisões impactam a estrutura interna das nações e blocos econômicos envolvidos.

O presente trabalho, de natureza metodológica sócio-jurídica, tratará, em primeiro plano, dos campos do Direito Internacional Público e Direito Constitucional Brasileiro, bem como fará um importante diálogo com o crescente campo de estudo das Relações Internacionais. De forma secundária, tratará, ademais, de temas ligados ao Direito Ambiental, Comercial e do Consumidor, uma vez que o caso dos pneus usados levantou questionamentos acerca das medidas ambientais adotadas pelos países envolvidos, bem como gerou questionamentos sobre o direito interno de cada país.

A princípio, procura-se lembrar como se deu o surgimento da OMC e de seu sistema de resolução de litígios, de forma que se faz necessário um breve ensaio sobre a influência da literatura clássica sobre Política e Direito a respeito do tema. Ademais, será realizado um levantamento histórico acerca da estruturação e ruptura do General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), acordo multilateral que guiou durante cerca de meio século o comércio internacional, com atenção especial à Rodada Uruguai (1986-1994), até o início das atividades da OMC, em janeiro de 1995, após ratificação do Tratado de Marrakesh. A pretensão desse capítulo é fazer uma breve revisão dos fundamentos que legitimam as consultas, painéis e decisões do OSC.

Posterior a esta breve revisão histórica, falar-se-á mais precisamente, no segundo capítulo, do caso dos Pneus Usados, envolvendo Brasil e Comunidade Europeia, explanando os motivos que levaram a lide à OMC, passando pelo julgamento do OSC até o painel parcialmente favorável à Comunidade Europeia. Nessa parte, será dada ênfase à força política que exercem os países sobre a OMC, de forma que, em muitos momentos, as discussões extrapolam o discurso econômico, fazendo com que seja levada em consideração, durante a avaliação do caso, a concepção geopolítica dos países envolvidos. Pretende-se realçar que essa forma de atuação gera um desequilíbrio no julgamento, visto que fatores externos ao conflito são trazidos na resolução dos casos.

No terceiro e último capítulo, serão discutidas as principais contribuições advindas a partir do caso dos Pneus Usados, verdadeiro *leading case* apto a respaldar futuros julgamentos da OMC. Destacar-se-á como o Brasil, ainda que tenha tido uma decisão parcialmente desfavorável proferida pelo OSC e mesmo não sendo obrigado a acatar as determinações do painel, conseguiu contornar economicamente a situação, criando uma alternativa para o comércio de pneus usados e recauchutados, visando preservar os direitos à saúde e ao direito ao meio ambiente, ambos constitucionalmente albergados.

Por fim, será apresentada a recepção do julgado do OSC sobre o caso no Brasil, com destaque especial para a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 101/DF. No julgamento, dois posicionamentos respaldados em direitos constitucionais foram apresentados: o primeiro, baseado no princípio do desenvolvimento sustentável e proteção do meio ambiente, estaria sobreposto ao segundo, sustentado pelo princípio da livre iniciativa, este defendido pelas empresas que recauchutavam pneus usados no Brasil.

Uma preocupação central será enfatizada em todos os capítulos desse trabalho: como a conjuntura política internacional influencia drasticamente a OMC, fazendo com que os julgamentos e resoluções de ordem econômica sejam eivados de forte carga política, favorecendo, em diversos

momentos, os países e regiões com maior influência geopolítica e com intensa balança comercial.

1 DA CRIAÇÃO DO GATT AO SURGIMENTO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE COMÉRCIO

1.1 O PAPEL DO COMÉRCIO E DO DIREITO PARA A BUSCA DA PAZ

A dicotomia entre guerra e paz é um tema frequente de reflexão no plano internacional. Durante anos, consagrados estudiosos buscaram entender quais os mecanismos para se evitar a guerra e como seria possível criar condições para criar um ambiente pacífico na sociedade moderna.

Nesse sentido, não há como questionar o papel do comércio internacional e do Direito para a busca da paz e a construção de uma sociedade pacífica. Essa visão começou a ser sedimentada por Hugo Grócio no início do século XVII e gradativamente esclarecida por autores clássicos de Teoria Política e Jurídica nos séculos seguintes.

Montesquieu, em sua obra “Do Espírito e das Leis”, destaca a relevância do *doux commerce* para controlar o ímpeto dos preconceitos e promover uma interdependência positiva entre as nações.

O efeito natural do comércio é de levar à paz. Duas nações que comerciam entre si tornam-se reciprocamente dependentes; se uma tem interesse em comprar, a outra tem interesse em vender; todas as uniões são fundadas nas mútuas necessidades.

O espírito de comércio produz nos homens um certo sentimento de justiça exata, oposto, de um lado, à rapinagem e, de outro, a essas virtudes morais que fazem com que nem sempre se discutam os próprios interesses com rigidez, e que possa negligenciá-los pelos de outrem. (MONTESQUIEU, 2002, p. 334-335)

Em sua obra “A Paz Perpétua”, Immanuel Kant aponta que uma de suas garantias para a paz é que o “espírito do comércio não pode coexistir com a guerra” (KANT, 2008, p. 17). Ademais, Kant já vislumbrava que a cooperação entre Estados, respaldada por uma “liga especial” que os guiasse, seria a melhor forma de evitar conflitos:

(...) [T]em de haver então uma liga especial, que se pode denominar liga de paz (*foedus pacificum*), que deveria ser distinta do tratado de paz (*pactum pacis*), que simplesmente procura pôr fim a uma guerra, porém, a todas as guerras para sempre. Esta liga não visa a nenhuma aquisição de alguma potência de Estado, mas meramente à observação e à garantia da liberdade de um Estado para si mesmo e ao mesmo tempo para os outros Estados aliados, sem que estes, porém, por isso devam ser submetidos (como homem no estado de natureza) a leis públicas e a uma coerção sobre elas. (KANT, 2008, p. 29-30)

Ademais, o Direito é uma técnica de organização social importante para a paz. Daí a ideia da paz pelo Direito, como outro ingrediente importante da reflexão sobre uma humanidade pacífica, que remonta à tradição grociana. (LAFER, 1998, p.104)

Hans Kelsen, em sua obra “Teoria Pura do Direito”, define que o Estado de Direito é necessariamente um estado de paz, sendo que é função essencial das leis assegurar essa condição pacífica. Dessa forma, entende-se que o desenvolvimento e aprimoramento das leis está direcionado para a busca da paz. (KELSEN, 2008, p. 41)

Essa visão positiva da relação entre comércio, direito e paz está na origem do projeto da Organização Internacional do Comércio e da Carta de Havana, que posteriormente foi desdobrada para o GATT, que respaldaram, após a Rodada Uruguai, a criação da OMC. (LAFER, 1998, p. 101)

Conforme salienta Celso Lafer:

O término do conflito Leste/Oeste, a queda do muro de Berlim que o antecede e o emblematiza, ampliaram e praticamente universalizaram a aceitação axiológica desta visão de uma humanidade pacífica por meio do comércio que, em síntese, assevera que a prosperidade das nações não é possível em isolamento autárquico. Só pode ser efetivamente alcançada pela interdependência econômica. Esta requer e comporta um sistema multilateral de comércio, lastreado na racionalidade da reciprocidade dos interesses, apto a reger a cooperação e o conflito entre distintas economias nacionais num mercado globalizado. (LAFER, 1998, p. 102)

Assim, no plano internacional, uma das técnicas de viabilizar a paz, como limite ideal para o qual o Direito tende, é a solução pacífica de conflitos. A seguir, será apresentado como foi o surgimento do atual Órgão de

Solução de Controvérsias da OMC, perpassando, inicialmente, do GATT à Rodada Uruguai.

1.20 SURGIMENTO DO “GENERAL AGREEMENT ON TARIFFS AND TRADE” - GATT

Para avaliarmos e entendermos os mecanismos de ação da OMC, faz-se necessário compreender como se deu seu advento, observando, desde a sua criação, o contexto histórico em que fora constituída e sua evolução política e geográfica. Para tanto, é preciso mergulhar no restabelecimento da ordem econômica após a Segunda Guerra Mundial, caracterizada por uma política liberal de desenvolvimento voltada para o Ocidente.

Antes mesmo do fim da Segunda Guerra Mundial e logo após a intervenção dos Estados Unidos da América (EUA), já em procedimento de criação da Organização das Nações Unidas, fora criado e ratificado o Acordo de Bretton Woods, em 1944 (KISSINGER, 1994, p. 349). Neste, foram previstos o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (Bird), atualmente conhecido como Banco Mundial (BM), que funcionariam como reguladores de investimentos dos países no pós-guerra, com especial atenção a recuperação financeira e industrial das regiões envolvidas.

Com o fim do conflito em 1945, em que os EUA desempenharam papel central, enquanto se acompanhava o vertiginoso crescimento da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) via-se o surgimento de uma nova ordem mundial. A Alemanha estava completamente arrasada, a Europa estava à beira da falência e o Japão, até então a grande potência oriental, estava dizimado (KISSINGER, 1994, p. 369). Dentro desse contexto, os EUA percebiam que acordos bilaterais de comércio e de recuperação e desenvolvimento do sistema financeiro não seriam suficientes para garantir o reestabelecimento da ordem econômica em escala global, e, prevendo o caos,

esforçaram-se para tomar as rédeas da liberalização multilateral do comércio internacional.

Urgia-se o incremento de um novo marco de regulação econômica, visando maior integração e equiparação entre os países, com destaque para os Ocidentais. Para tanto, fora criada, em 1947, a Organização Internacional do Comércio (OIC), a ser estabelecida pela Carta de Havana, em reunião de líderes mundiais que aconteceria nesse ano na capital cubana. (THORSTENSEN, 2001, p. 50)

O advento da OIC era apoiado por dois grupos distintos de países com diferentes objetivos: o primeiro, liderado pelos EUA, visava à eliminação das tarifas de importação e ao fim do sistema de preferências de comércio, que favoreciam o monopólio e o clientelismo, em curto prazo, fato que favoreceria a abertura comercial de várias economias e serviriam como pontos de escoamento da produção norte-americana. O outro grupo, liderado pelas devastadas nações europeias, fazia questão da manutenção do sistema preferencial de comércio, como forma de se manter o fluxo comercial com suas antigas colônias no Atlântico, Índico e Pacífico. Entretanto, os EUA não viam com bons olhos a criação de uma organização internacional para regular todo o comércio internacional, uma vez que isto daria espaço para os países europeus interferirem nas decisões do organismo, levantando, então, óbices à supremacia econômica norte-americana, já percebida por todos naquele período. (THORSTENSEN, 2001, p. 19)

Mesmo diante desse conflito de interesses, os EUA encontraram uma solução alternativa. O Congresso do EUA vetou a ratificação da Carta de Havana, que criava e instituía a OIC, e sugeriu a instauração de um acordo multilateral de comércio, futuramente criado sob o acrônimo de GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*), ratificado no ano de 1947 por 23 países, incluindo o Brasil. A maioria dos signatários desse acordo eram nações em desenvolvimento, que defendiam o direito de discriminar entre diferentes tipos de produtos a aplicação de quotas de importação, posição contrária a dos EUA, que visavam a completa abertura dos mercados dos países em desenvolvimento e a

recuperação econômica da Europa, buscando também o controle da regulação de preços e tarifas comerciais em nível mundial. (THORSTENSEN, 2001, p. 20)

Os norte-americanos, ainda que não alinhados ao que foi ratificado na Carta de Havana, reconheceram o direito a limitações e barreiras às importações somente em determinadas circunstâncias, visando apenas o desenvolvimento econômico do país envolvido na negociação. (KISSINGER, 1994, p. 350)

A princípio, o sistema de regras constituído no âmbito do GATT visou a liberalização do fluxo comercial entre as partes, por meio de uma paulatina abertura econômica, sustentados por um conjunto basilar de regras fundamentado em três princípios. (LAFER, 1998, p. 110)

O primeiro princípio estabelecido pelo GATT refere-se às tarifas aduaneiras, sendo este o único instrumento de proteção permitido em qualquer negociação que envolvesse trocas comerciais. Ainda assim, era a intenção do GATT mitigar quaisquer tarifas que desequilibrassem as transições entre países, porém isso só seria possível em longo prazo e, para tanto, o Acordo estabeleceu que as tarifas consolidadas só poderiam ser alteradas por meio de concessões da parte negociante contrária, de forma que o uso de quotas e as restrições quantitativas, por exemplo, seriam cada vez menos empregadas. (THORSTENSEN, 2001, p. 31-32)

Um segundo princípio seria o da concessão universal de tarifa ou benefício. Nessa linha, a partir do momento em que se estabelece um reajuste tarifário para uma parte, este possui efeito não discriminatório, sendo aplicado de igual modo a todas as partes contratantes. (THORSTENSEN, 2001, p. 32)

Por fim, destaca-se o terceiro princípio, o da não discriminação de produtos importados. Este garante que os bens de origem estrangeira não podem ser discriminados com relação aos produtos de origem nacional. A título de exemplo, este princípio dá início a discussão dos casos de *dumping*, que consiste em movimento diverso a este, quando um produto é

importado com valor mais barato se comparado com o preço de venda do bem no território do país produtor. (THORSTENSEN, 2001, p. 32)

Fundamentados nos princípios gerais, o GATT possuía três objetivos principais, que estavam, de certa forma, alinhados com os princípios gerais do Acordo de Bretton Woods e com as matrizes de instituição da OIC, quais sejam, a abolição de restrições quantitativas no comércio, a cláusula da nação mais favorecida e redução de barreiras comerciais, em especial a redução de barreiras tarifárias. (LAFER, 1998, p. 115)

Além disso, o GATT estabeleceu diversas regras, que deveriam ser observadas equitativamente em todas as trocas comerciais entre os países partes. Entre as regras mais importantes, estavam o Tratamento Geral de Nação Mais Favorecida, a Lista de Concessões, o Tratamento Nacional, a Transparência e a Eliminação das Restrições Quantitativas. Essas regras deveriam ser observadas por todos os parceiros mundiais na área de comércio internacional, porém não era função do GATT fiscalizar ou implementar essas medidas, de forma que o Acordo apenas listava e definia os princípios, sendo de competência exclusiva de cada parte a adoção e incorporação do Acordo Geral. Esse, sem dúvida, é um dos principais motivos que dificultaram a perpetuação do sistema multilateral de comércio por ele estabelecido. (LAFER, 1998, p. 116)

O GATT surgiu, então, estabelecendo uma série de normas e concessões tarifárias, visando principalmente a liberalização comercial, que consiste na negociação de diversos temas, que vão desde segurança coletiva até comércio internacional, com a participação de três ou mais partes e combater as medidas protecionistas, adotadas pelos países desde a década de 1920. Além disso, o GATT teria caráter provisório, tendo em vista que ainda se discutia a criação da OIC, que, no fim das contas, acabou sendo esquecida e substituída pelo Acordo. (LAFER, 1998, p. 134)

Durante a vigência do GATT, foram realizadas, no total, oito Rodadas de negociações: Genebra (1947), Annecy (1949), Torquay (1950), Genebra (1955), Dillon (1960), Kennedy (1964), Tóquio (1973) e Uruguai (1986),

que sedimentaram os temas tratados no Acordo, bem como prolongaram a vigência do GATT muito além do que se esperava, dando, inclusive, espaço para novos membros. (THORSTENSEN, 2001, p. 29-30)

Sem dúvidas, as Rodadas tiveram caráter definitivo para a ampliação do GATT, uma vez que começaram a incluir outros temas além das tarifas, dentre eles o balanceamento das negociações, focando em investimentos em exportações e extinção de importações ilegais, e as trocas de concessões. Além disso, as Rodadas serviram para ampliar o texto do GATT, modificando dispositivos a fim de garantir a estabilidade comercial após a entrada de novos membros e incorporar ao ordenamento as complexas e expoentes novidades relativas à regulação econômica. (THORSTENSEN, 2001, p. 30)

O texto inicial de 1947 foi ampliado ou modificado por meio dessas Rodadas, ocorridas durante a vigência do GATT.

As seis primeiras Rodadas¹ tiveram como escopo central o estabelecimento de novas metas, entre elas a concessão de favorecimentos tarifários e conseqüente redução aduaneira, além das votações para aceitar a adesão de outros países ao Acordo. Desde a ratificação deste, as Rodadas de negociação dos países membros do GATT serviram para rever e discutir os mecanismos e normas gerais de comércio, em especial as restrições e limitações aduaneiras (THORSTENSEN, 2001, p. 30). Ressalta-se que as seis primeiras foram realizadas em um curto intervalo de tempo e enfatizaram principalmente as reduções tarifárias voltadas para a área industrial, tendo em vista a reestruturação do parque tecnológico dos países recém-saídos da Segunda Guerra Mundial, em especial os europeus, financiados pelo Plano Marshall. (THORSTENSEN, 2001, p. 30)

As duas últimas Rodadas foram mais amplas, mas também incluíram reduções tarifárias. O sucesso dessas Rodadas pode ser atestado quando se observa que, em 1947, a média das tarifas aplicadas para bens era de

¹ As seis primeiras rodadas foram: Genebra (1947), Annecy (1949), Torquay (1950), Genebra (1955), Dillon (1960) e Kennedy (1964).

40%, e que, em 1994, último ano de vigência do GATT, ao fim da Rodada Uruguai, a média caiu para 5%. (THORSTENSEN, 2001, p. 30)

Sobre a Rodada Tóquio, ilustra Vera Thorstensen:

A sétima Rodada, chamada Rodada Tóquio (1973), negociou, além de tarifas, uma série de acordos para reduzir a incidência de barreiras ditas não tarifárias e que passaram a ser adotadas por diversos países como forma de proteção à produção nacional. A Rodada, além de esclarecer regras anteriores já negociadas, também introduziu novas normas ao GATT. Um dos problemas da Rodada foi que os acordos negociados só valiam para as partes que o assinavam. (THORSTENSEN, 2001, p. 30)²

Cabe destacar que os principais resultados dessa Rodada foram a redução da tarifa média sobre produtos industriais em cerca de 30%, a elaboração de códigos que visaram regular os procedimentos de várias barreiras não tarifárias, como valoração aduaneiras, sistema de licenciamento para importações, barreiras técnicas, compras governamentais, subsídios e direitos compensatórios e antidumping. Nessa Rodada, o Japão ergueu-se com grande força nas relações comerciais, mudando o equilíbrio de forças no cenário internacional, graças a recuperação econômica possibilitada, em parte, pelo maciço investimento norte-americano após o fim da Segunda Guerra Mundial, além do fortalecimento da Comunidade Europeia como coletividade, o que, futuramente, levou a desestabilização do equilíbrio do GATT. (THORSTENSEN, 2001, p. 35)

Sobre as negociações ocorridas no âmbito do GATT, dentre elas as consultas e painéis, esclarece Vera Thorstensen:

O GATT, além de um foro de negociações, também era o árbitro das regras de liberalização do comércio negociadas entre as partes. Casos de conflitos eram levados a painéis criados pelo próprio GATT, que podiam autorizar medidas de retaliação. Mas um dos principais problemas do antigo GATT consistia na possibilidade de bloqueio a adoção de painéis por países que o perdiam, uma vez que a prática era adotar decisões por consenso. Porém, apesar de não ter força de um tribunal, o GATT exercia forte pressão política para que as partes do acordo cumprissem as regras preestabelecidas. Esse panorama somente foi alterado e melhorado com o advento da OMC. (THORSTENSEN, 2001, p. 31)

² Os acordos da Rodada Tóquio foram nove, quais sejam, Barreiras Técnicas, Subsídios, Antidumping, Valoração Aduaneira, Licenças de Importação, Compras Governamentais, Comércio de Aeronaves, Acordo sobre Carne Bovina e Acordo sobre Produtos Lácteos. Os dois últimos foram encerrados com o início das atividades da OMC. (THORSTENSEN, 2001, p. 57)

A oitava Rodada, a Rodada Uruguai (1986), foi a mais ambiciosa dentre as negociações conduzidas pelo GATT durante a sua vigência (LAFER, 1998, p. 116). Foi iniciada em 1986, em Punta del Este, no Uruguai, e finalizada formalmente em 1993, sendo assinada em abril de 1994 pelas partes, na cidade de Marrakesh, no Marrocos (COSTA, 1996, p. 13). O objetivo da Rodada, além da redução de tarifas, foi o de integrar às regras do GATT setores antes excluídos, como agricultura e têxteis, além de introduzir regras a novos setores como serviços, medidas de investimentos e de propriedade intelectual. Essas áreas costumavam ter suas vedações comerciais regidas por regras especiais para cada país, preservando assim o protecionismo ao comércio. (GOYOS JUNIOR, 1994, p. 22)

Cerca de cem países participaram da Rodada Uruguai, o que demonstra o interesse dos diversos países em negociações sobre o sistema multilateral de comércio. A Rodada, por sua ambição, foi também a mais longa do GATT, e algumas de suas fases foram essenciais para a criação da OMC. (THORSTENSEN, 2001, p. 38)

Durante a Rodada Uruguai, foram intensificados os debates acerca de antidumping, subsídios, salvaguardas, regras de origem, licenças de importação, barreiras técnicas, medidas fitossanitárias, valoração aduaneira, inspeção pré-embarque e investimentos relacionados ao comércio. Além disso, foram introduzidos novos setores para o quadro de debates do GATT, em especial o de serviços e propriedade intelectual. (GOYOS JUNIOR, 1994, p. 24)

No desenrolar dessa Rodada, notou-se a nítida disparidade no discurso dos países mais desenvolvidos, os quais defendiam a abordagem de novos assuntos, dentre eles serviços e propriedade intelectual, em comparação com o posicionamento dos países em desenvolvimento, que destacavam a importância de negociações em áreas mais abrangentes e tradicionais, tais como indústria têxtil e agricultura, que estavam, de certa forma, a margem das discussões centrais do Acordo. (GOYOS JUNIOR, 1994, p.24)

Sobre o andamento da Rodada, ilustra Vera Thorstensen:

Em dezembro de 1988, foi realizada em Montreal, Canadá, a Conferência Ministerial de Meio-Termo (Mild-Term Review), para se avaliar os resultados conseguidos até então e se negociar os termos que permitissem sua conclusão. Em dezembro de 1990, prazo estabelecido inicialmente para o encerramento da Rodada, um impasse foi atingido em Bruxelas, principalmente em questões agrícolas, o que ocasionou o bloqueio da Rodada. As negociações recomeçaram no ano seguinte e, em dezembro de 1991, um primeiro esboço dos acordos foi completado em Genebra. As negociações entraram novamente em impasse até que, em novembro de 1992, a Comunidade Europeia (CE) e os Estados Unidos da América chegaram a um acordo sobre a questão da agricultura. (THORSTENSEN, 2001, p. 39)

Em julho de 1993, EUA, CE, Canadá e Japão negociaram, com os demais países desenvolvidos interessados, novas possibilidades de se avançar as discussões levantadas nas negociações, principalmente na área de acesso a mercados. A partir deste ano, intensificaram-se os debates acerca da criação de uma organização internacional, a fim de substituir o GATT, um simples secretariado de um acordo multilateral, ainda questionado por várias potências econômicas. (THORSTENSEN, 2001, p. 65)

As negociações em Genebra recomeçaram e, praticamente, foram encerradas em dezembro de 1993. O Acordo de Marrakesh, assinado em abril de 1994, acabou, por fim, envolvendo e estendendo todos os debates e tópicos apresentados durante a Rodada Uruguai, o que possibilitou o início das atividades da OMC, em janeiro de 1995. (THORSTENSEN, 2001, p. 67)

Conforme ilustra Celso Lafer:

O fim da Guerra Fria e conseqüentemente de um mundo estruturado de um mundo estruturado em torno de polaridades definidas levou à diluição – embora não à eliminação – de conflitos de concepção sobre como organizar a vida econômica mundial. O novo macrocontexto político permitiu a conclusão da Rodada Uruguai e a criação da OMC. Num certo sentido, poder-se-ia dizer que a OMC constitui a primeira organização internacional pós-Guerra Fria. Daí, sua originalidade na cena internacional. (LAFER, 1998, p.22)

Destaca-se que durante essa Rodada teve início a discussão a respeito de um novo mecanismo para solução de controvérsias, que viria a tornar a OMC mais estruturada que o GATT, já que levou a criação de um órgão especializado em solução de controvérsias. (LAFER, 1998, p. 120)

1.30 ADVENTO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO - OMC

A Organização Mundial do Comércio foi criada com a pretensão de ser o marco balizador do novo sistema internacional do comércio, que se pretende mais integrado, mais viável e mais estável, fornecendo suas bases institucionais e legais. A estrutura legal da OMC engloba as regras estabelecidas pelo antigo GATT, as modificações efetuadas ao longo dos anos, os resultados das negociações passadas de liberalização de comércio, além de todos os resultados da Rodada Uruguai. (THORSTENSEN, 2001, p. 42)

A respeito do advento da OMC, Celso Lafer destaca:

A OMC derivou do GATT, mas foi muito além do GATT. Tem um número muito maior de membros, em função do seu alargamento *ratione personae*, e uma vocação de universalidade, pela lógica do processo de acessões. Tem normas de maior alcance, por conta do seu aprofundamento *ratione materiae*, pois agora abrange serviços, propriedade intelectual, medidas de investimentos relacionadas ao comércio (TRIMs) e contempla agricultura e têxteis, setores que não estavam efetivamente incluídos na jurisdição do GATT. (LAFER, 1998, p. 23)

Um dos principais pontos da Rodada Uruguai foi a inclusão da cláusula de aceitação dos acordos para os candidatos a membro da OMC, de forma que só fariam parte aqueles participantes que ratificassem todos os acordos sem ressalvas, mecanismo conhecido no Direito Internacional como *single undertaking*, no qual os membros ficam obrigados a ratificar, sem exceção, todos os tópicos apresentados, e não como estabelecido na rodada anterior, ocorrida em Tóquio, em que era facultado aos membros a escolha das disposições as quais teria interesse em aderir. (THORSTENSEN, 2001, p. 43)

Sobre o *single undertaking* e a mediação de conflitos, ilustra Celso Lafer:

Para evitar a confrontação bélica de uma concorrência desenfreada 'baseada no poder, a administração do conflito e da cooperação no mercado requer um enquadramento jurídico. A OMC prevê esse

enquadramento através de um ordenamento jurídico, o *single undertaking*, concebido como um jogo com normas de fair play compartilhadas por todos os membros. (LAFER, 1998, p. 29)

A organização se constitui como um foro para continuação do processo de negociações na área do comércio, visando sempre uma maior liberalização do comércio de bens e serviços, além de um foro para a discussão de temas relacionados ao comércio, como meio ambiente, investimentos, concorrência, facilitação de comércio, comércio eletrônico e cláusulas sociais. Suas peculiaridades legais e estrutura, além das suas formas de tomadas de decisão, acabaram por caracterizar a OMC como organização *sui generis*, considerada única no sistema multilateral de comércio. (JACKSON, 1997, p. 35)

O Acordo Constitutivo da OMC dispõe sobre os objetivos dessa organização:

As partes do presente Acordo,
Reconhecendo que as suas relações na esfera do comércio e atividades econômicas devem ser conduzidas com vistas à melhoria dos padrões de vida, assegurando o pleno emprego e um crescimento amplo e estável do volume de renda real e demanda efetiva, e expandindo a produção e o comércio de bens e serviços ao mesmo tempo que permitindo o uso ótimo dos recursos naturais de acordo com os objetivos do desenvolvimento sustentável, procurando proteger e preservar o ambiente e reforçar os meios de fazê-lo, de maneira compatível com as suas necessidades nos diversos níveis de seus desenvolvimento econômico, (...) ³ – tradução livre (OMC, Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, 1994)

(...)Resolvidas, por conseguinte, a desenvolver um sistema multilateral de comércio integrado, mais viável e duradouro, que compreenda o Acordo Geral, os resultados de esforços anteriores de liberalização de comércio e os resultados integrais das negociações multilaterais de comércio da Rodada Uruguai, (...) ⁴ – tradução livre (OMC, Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, 1994)

³ Texto original: “The Parties to this Agreement, recognizing that their relations in the field of trade and economic endeavour should be conducted with a view to raising standards of living, ensuring full employment and a large and steadily growing volume of real income and effective demand, and expanding the production of and trade in goods and services, while allowing for the optimal use of the world’s resources in accordance with the objective of sustainable development, seeking both to protect and preserve the environment and to enhance the means for doing so in a manner consistent with their respective needs and concerns at different levels of economic development, (...)”.

⁴ Texto original: “(...)Resolved, therefore, to develop an integrated, more viable and durable multilateral trading system encompassing the General Agreement on Tariffs and Trade, the results of

Em síntese, o Acordo Constitutivo reconhece a importância do conceito de desenvolvimento sustentável dentro da área do comércio internacional, por meio da proteção do meio ambiente além de também reconhecer a necessidade de assegurar aos países em desenvolvimento uma melhor parcela no comércio. (THORSTENSEN, 2001, p. 46)

Ademais, outro importante objetivo da OMC recai sobre o dever de constituir um quadro institucional comum, necessário para a condução das relações comerciais entre seus membros em matérias relacionadas aos acordos e instrumentos legais incluídos no dispositivo de constituição da organização. (JACKSON, 1997, p. 37)

As funções da OMC, conforme consta no mesmo Acordo Constitutivo, são basicamente quatro: (i) facilitar a implantação, a administração, a operação, bem como levar adiante os objetivos dos acordos da Rodada Uruguai; (ii) constituir um foro para as negociações das relações comerciais entre os estados-membros, com o objetivo de criar ou modificar acordos multilaterais de comércio; (iii) administrar o entendimento sobre regras e procedimentos relativos às soluções de controvérsias, administrando uma espécie de tribunal; e (iv) administrar o Mecanismo de Revisão de Políticas Comerciais, com o objetivo de fazer as revisões periódicas das Políticas de Comércio Externo de todos os membros da OMC, apontando os temas que estão em desacordo com as regras negociadas. (THORSTENSEN, 2001, p. 44)

Os membros originários da OMC são as partes contratantes do GATT 1947 na data em vigor do Acordo Constitutivo da OMC, que aceitaram este e os Acordos Comerciais Multilaterais negociados durante a Rodada Uruguai. São membros da OMC aqueles estados ou territórios aduaneiros que possuam

past trade liberalization efforts, and all of the results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations, (...)"

total autonomia no direcionamento de fluxos comerciais e de suas relações econômicas externas⁵. (JACKSON, 1997, p. 42)

No fim do ano 2000, a OMC já contava com 140 membros, incluídos quinze países da Comunidade Europeia⁶. Atualmente conta com 160 estados membros desde 26 de junho de 2014. (OMC, 2015, disponível em https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm)

Alguns Estados e territórios estão em processo de adesão à OMC, que se dá por meio de negociações, em que suas políticas e práticas de comércio exterior são analisadas. Os candidatos se comprometem a tornar suas legislações nacionais em conformidade com as regras da Organização, a reduzir tarifas e melhorar o acesso a bens e serviços para os demais membros. Esse mecanismo de negociações faz com que cada candidato seja confrontado com os membros do órgão internacional, em encontros bilaterais e multilaterais, até que haja concordância unânime de todos os países partes da OMC. Assim, não são raros os casos de negociações que se estendem por anos sem uma definição taxativa, como o caso da Rússia, que somente aderiu à OMC em dezembro de 2012.

1.4 O ÓRGÃO DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA OMC

Por fim, compreender a estrutura e os mecanismos dos quais dispõe o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC é essencial para entender os percalços do caso dos pneus usados envolvendo Brasil e UE, tema do presente trabalho.

⁵ São exemplos de territórios membros Hong Kong e Macau, ambos autônomos ligados à República Popular da China. (THORSTENSEN, 2001, p. 49)

⁶ Ressalta-se que o bloco econômico europeu que integra a OMC é a Comunidade Europeia (CE), e não a União Europeia (EU). Esta é a representação política e internacional de seus Estados, formada pela tríade CE, sua vertente econômica, Cooperação em Assuntos Judiciais e Criminais e Cooperação em Política Externa e Segurança Comum.

Com o fim da Rodada Uruguai, em 1994, e com o advento da OMC, criada no ano subseqüente e advinda da reestruturação e repaginação do GATT, o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC), também recém-criado, já começou a operar com muito mais força do que qualquer outro sistema para resolução de conflitos comerciais do extinto GATT, conforme as palavras de Vera Thorstensen,

O que se afirma é que, agora, a OMC 'tem dentes'. Tal afirmação significa que, agora, a OMC tem poder para impor as decisões dos painéis e permitir que os membros que ganham a controvérsia possam aplicar retaliações aos membros que mantenham medidas incompatíveis com as regras da OMC. Tal retaliação, por exemplo, pode ser efetuada através do aumento de tarifas para os bens exportados pelo membro infrator, em um valor equivalente ao das perdas incorridas. (THORSTENSEN, 2001, p. 371-372)

Com o fim da Rodada Uruguai e com a substituição do GATT pela OMC, foi adotado um novo sistema de solução de controvérsias, de alcance internacional, para a resolução de litígios comerciais e tarifários entre os países, independente do tamanho de sua produção ou de sua força política (THORSTENSEN, 2001, p. 44). O Órgão de Solução de Controvérsias, nome pelo qual ficou conhecido o "tribunal" da OMC, foi criado junto com a OMC, em 1995, e tornou-se um importante mecanismo para conferir credibilidade e segurança às negociações internacionais, uma vez que sedimentou novas regras para a solução de controvérsias envolvendo partes com personalidade jurídica em âmbito internacional, nas palavras de Vera Thorstensen,

A adoção do sistema de solução de controvérsias foi, sem dúvida, o mais significativo resultado da Rodada Uruguai. Sem um mecanismo eficiente para solucionar conflitos, um sistema baseado em regras ficaria enfraquecido, uma vez que as regras não seriam cumpridas. As razões que podem ser apontadas por uma avaliação positiva do mecanismo são de que o sistema se tornou mais forte porque foi definido todo um procedimento de análise dos casos, estabelecimento de prazos, conclusões e imposição de sanções aos infratores. (THORSTENSEN, 2001, p. 372)

Deve-se destacar que a imposição de sanções é utilizada apenas como último recurso, caso o litígio não seja resolvido por acordo entre as partes. Por meio de consultas e mediações diplomáticas, busca-se a resolução do

conflito, mas, como acontece em boa parte dos casos em que o OSC atua, questões comerciais e políticas são empecilhos para a firmação de um acordo, levando a constantes debates jurisdicionais para solucionar os desentendimentos. Nas palavras de Vera Thorstensen:

A meta de todo o processo é de reforçar a adoção de práticas compatíveis com os acordos negociados e não punir pela adoção de práticas consideradas incompatíveis com as regras. Na verdade, a prioridade é a de solucionar casos de controvérsia entre membros, primeiro, através de consultas, e somente se um acordo não for possível é que se parte para o painel. O sistema permite, a qualquer momento, a solução do conflito via um acordo entre as partes. (THORSTENSEN, 2001, p. 372)

Para sanar judicialmente os conflitos, o OSC dispõe de dois importantes mecanismos, quais sejam, os Entendimentos e os painéis (THORSTENSEN, 2001, p. 372).

São considerados Entendimentos as regras e procedimentos, estipulados pelas partes em acordo, para que seja viável a aplicação de mecanismos de consultas e solução de controvérsias sob a égide da OMC (THORSTENSEN, 2001, p. 373). Lembra-se que as partes envolvidas no presente caso devem ser dotadas de legitimidade para atuar junto a esse organismo internacional, de forma que indivíduos e empresas, independentemente de seu porte, não podem recorrer ao OSC para sanar conflitos comerciais. Na maioria dos casos, os litígios envolvem países ou um grupo de países, e, evidentemente, afetam a população e o conglomerado empresarial dos países envolvidos na controvérsia. (JACKSON, 1997, p. 70)

Quando há um acordo entre países, seja bi ou multilateral, é comum que seja escolhido o OSC para sanar os desentendimentos, conforme fixado por Vera Thorstensen, o entendimento “(...) estabelece o Órgão de Solução de Controvérsias – OSC, para administrar os dispositivos sobre consultas e soluções de controvérsias dos demais acordos”. (THORSTENSEN, 2001, p. 372)

O Entendimento estabelece o procedimento para o mecanismo de consulta entre os membros. Se um acordo não é alcançado, as partes podem pedir ao OSC o estabelecimento de um painel, que dispõem de

mecanismos de bons ofícios, mediação e conciliação, todos previamente detalhados e sedimentados pela doutrina de Direito Internacional Público (THORSTENSEN, 2001, p. 374). Os painéis, portanto, contam com a presença de representantes dos países envolvidos com o intuito de buscar a resolução do conflito sem a atuação do OSC, ainda que o Entendimento disposto no acordo permita e possibilite essa situação.

Os painéis são de extrema importância para a resolução do litígio, na medida em que instigam um debate entre partes, por meio de medidas que visam à cooperação e o ganho mútuo, e confronta o discurso dos envolvidos para antes de um possível litígio no OSC (ISMAEIL, 2010, p. 20). Além disso, os painéis deixam clara a postura dos países acerca de determinados temas, como foi o caso dos pneus usados em debate, visto que ficou nítido o conflito de posicionamento e legislação entre Brasil e UE quanto aos temas de meio ambiente e defesa do consumidor. Nas palavras de Vera Thorstensen,

Alguns países tiveram papel de destaque dentro das atividades da OMC, ou porque envolveram os grandes parceiros internacionais, ou porque definiram posições sobre questões polêmicas como práticas comerciais de proteção ao meio ambiente, ou ainda, porque mostraram os limites da OMC para lidar com questões ainda não incluídas nas suas regras como disputas sobre concorrência (...). (THORSTENSEN, 2001, p. 381)

Em suma, o objetivo do OSC é assegurar a correta resolução do conflito, de forma mais imparcial e justa possível, sendo esta uma espécie de “última instância”, a ser convocada apenas depois que todos os meios diplomáticos e políticos de resolução tenham se esgotado sem que houvesse pacificação do conflito, seguindo o entendimento de Vera Thorstensen,

A meta do mecanismo de solução de controvérsias é o de assegurar uma solução satisfatória para o conflito comercial. Deve ser dada preferência a uma solução mutuamente aceitável para as partes. Na sua ausência, a meta do mecanismo é o de assegurar a retirada das medidas se elas forem consideradas incompatíveis com os dispositivos de qualquer um dos acordos. Os dispositivos sobre compensações devem ser aplicados somente se a retirada imediata da medida for impraticável, e devem ser aplicadas como medidas temporárias, dependendo da retirada da medida inconsistente. (THORSTENSEN, 2001, p. 383)

O último recurso é a possibilidade de um membro suspender a aplicação de concessões ou outras obrigações em uma base discriminatória com

relação ao outro membro. Nesse caso, o membro que ganhou o painel pode elevar suas tarifas referentes às importações de produtos do membro que perdeu, de tal forma a compensar o membro ganhador dos prejuízos causados pela medida inconsistente. (THORSTENSEN, 2001, p. 384)

Entretanto, mesmo com o novo e operante sistema de resolução de controvérsias, muitos conflitos foram resolvidos de maneira inconsistente e duvidosa, dada a sua complexidade e pouca experiência e jurisprudência do OSC. Por isso, casos como o litígio entre Brasil e Comunidade Europeia envolvendo pneus usados tomaram grandes proporções devido a sua complexa e minuciosa decisão, influenciaram as futuras decisões do órgão da OMC e, principalmente, trouxeram novos detalhes para a internalização de sanções impostas em âmbito global, de forma que se pôs em conflito o direito material e processual interno e as decisões de organizações internacionais, dentre elas a OMC. (THORTENSEN, 2001, p. 386)

Em breves linhas, a OMC representou, com a sua criação, algo novo, inerente ao mundo pós-guerra fria e à lógica da globalização: a aceitação praticamente erga omnes de uma visão ampliada do GATT de organização da economia mundial. Afirma Celso Lafer:

Esta universalização de uma visão, cuja pujança e hegemonia econômica eram indiscutíveis – (pujança que resultava da abertura do espaço interestatal, por vários tipos de mecanismos, a uma circulação bastante livre de recursos como mercadorias, serviços, tecnologia, investimentos, num processo conduzido pelos estados e por atores privados e estimulado pelos descobrimentos técnicos que reduziam o tempo e custo dos transportes e das comunicações) – traduziu-se no campo econômico para recorrer a uma fórmula de Raymond Aron, à passagem de um sistema internacional heterogêneo (de valores contrapostos) para um sistema internacional homogêneo, de uma visão compartilhada. (LAFER, 1998, p. 108-109)

Nesse sentido, é possível compreender o surgimento de um sistema multilateral de comércio *rule oriented*, de vocação universal (LAFER, 1998, p. 109). Assim, esta nova homogeneidade permitiu que se afirmasse, com a OMC, uma nova leitura convivência econômica internacional, que remete inclusive à visão universalista e pacifista dos teóricos destacados no início desse capítulo. Em poucas palavras, existe um potencial de sociabilidade que permite uma interação organizada entre os Estados e instituições em um mercado globalizado, que não

funciona como um jogo de soma zero. Apesar de ainda existir confronto, existe também cooperação, “baseada num abrangente processo calcado na racionalidade e na funcionalidade da reciprocidade dos interesses” (LAFER, 1998, p. 110), do qual emerge a importância do sistema jurídico do Direito Internacional Público e das organizações internacionais.

Esta interação organizada, entre uma multiplicidade de economias nacionais, requer um mecanismo de interface, inclusive porque o comércio entre os países tem como uma das bases as diferenças de vantagens comparativas entre as economias. Como observa John Jackson, as relações entre as economias nacionais, em um cenário de globalização do comércio, envolvem um problema análogo às dificuldades de fazer trabalhar em conjunto computadores com diferentes *designs* e *softwares*, exigindo, assim, um mecanismo de interface de mediação. (JACKSON, 1997, p. 218)

Para Celso Lafer, a OMC é esse mecanismo, o qual é fundamental, uma vez que o mercado nunca é perfeito e não opera sozinho, tendo em vista que exige uma moldura jurídica que exprime realidades jurídicas e econômicas. (LAFER, 1998, p. 110)

A pesquisa ora desenvolvida foca seu estudo nas implicações da resolução do conflito entre Brasil e Comunidade Europeia sobre o caso dos pneus usados, que se firmou como um dos casos inéditos e *sui generis* resolvidos pelo sistema de solução de controvérsia da OMC. Apesar da recente decisão do conflito, que teve início em 2007 e só foi definitivamente resolvido em 2012, esse julgamento tornou-se paradigma para outras manifestações e sanções do órgão, uma vez que envolveu um bloco econômico com relevantes potências globais e um país em desenvolvimento, o Brasil, que contribuem com importante parcela para as exportações no comércio internacional.

Nesse sentido, destaca-se a importância desse estudo para compreender a dinâmica do sistema de solução de controvérsias da OMC, bem como compreender os conflitos entre legislação interna e acordos internacionais. Além disso, ao analisar o caso dos pneus usados, que será explorado no próximo

capítulo, será importante observar os fatores externos à resolução do fato, isto é, deve se atentar às causas e consequências que fazem relação direta com o ocorrido.

2 O LITÍGIO DOS PNEUS USADOS ENTRE BRASIL E COMUNIDADE EUROPEIA

2.1 O INÍCIO DO CONFLITO

Além do entendimento acerca do modelo de resolução de conflitos da OMC, para que se compreendam as recomendações elencadas no Painel da OSC para o “Caso dos Pneus Usados”, faz-se necessário tratar sobre a evolução dos direitos ao meio ambiente equilibrado e ao desenvolvimento sustentável. Esses conceitos foram amplamente consagrados e discutidos em todas as decisões proferidas sobre a questão, seja em âmbito nacional, regional, ou internacional.

Por isso, esse capítulo apresentará o conflito entre Brasil e Comunidade Europeia por uma perspectiva histórica, para que seja comprovado o estado de insegurança jurídica gerado pela diversidade de posicionamentos acerca do tema, demonstrando inclusive a dificuldade do Brasil em regular a importação de pneus até o advento da ADPF nº 101, do Distrito Federal.

A partir da década de 70, com a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente realizada em Estocolmo, na Suécia, o meio ambiente passou a ser visto como direito imprescritível e essencial ao ser humano, sedimentado pela Declaração Final de Transferência. Posteriormente, a Declaração do Rio sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, em vigor a partir de 1992, confirmou as disposições da Convenção realizada na cidade sueca. Desde então, os países buscam absorver a noção de desenvolvimento sustentável para atingir o equilíbrio justo entre as relações comerciais e a proteção de valores não econômicos como a saúde e o meio ambiente. (THORSTENSEN, 2001, p. 289)

Em âmbito nacional, fora previsto, na Constituição de 1988, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e à saúde, fundados nos artigos 225 e 196. A Constituição Federal baliza o Estado a incorporar uma política social e econômica que vise à redução dos riscos de doenças oriundas de

problemas sanitários e ambientais. Em cumprimento a estes preceitos constitucionais e seguindo a mesma linha de proteção estabelecida pela Convenção de Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação, de 1989, afirma Savio:

O Brasil adotou medidas mais eficazes para conter o acúmulo de pneus usados e recauchutados em seu território, regulamentando também a sua destinação final. Assim, surge a medida restritiva de proibição à importação de pneus usados e recauchutados. (SAVIO, 2011, p. 350)

Dito isto, desde a criação da OMC, em 1995, o Brasil enfrentou dois problemas relativos à comercialização de pneus recauchutados, um de alcance internacional, envolvendo a Comunidade Europeia, e um no âmbito regional, em um litígio com o Uruguai. Em ambos os casos, o Brasil importava pneus de segunda mão dos países supramencionados por um preço mais barato, de forma que pneus de baixa qualidade acabavam nos carros dos consumidores brasileiros. Nas palavras de Adriana Savio,

Neste debate entre o comércio, desenvolvimento econômico e meio ambiente, os casos dos pneus, envolvendo Brasil e União Europeia no âmbito internacional, e Brasil e Uruguai no âmbito regional, aparecem como bons exemplos da aplicação e controle do artigo XX, alínea b do GATT. (SAVIO, 2011, p. 350)

Conforme o entendimento acima transcrito, e as particularidades para atuação da OMC nesses tipos de incongruências, depois de esgotados todos os meios diplomáticos e políticos para a solução de controvérsias e apoiado pelo artigo XX, alínea b, do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), que trata da proteção à saúde e da vida das pessoas e do meio ambiente, o Brasil levou o caso para deliberação do OSC, aguardando imposições e restrições à Comunidade Europeia na exportação e importação de pneus recauchutados. Segundo o referido dispositivo, tem-se que:

Artigo XX do GATT: Exceções gerais. Sob reserva que estas medidas não sejam aplicadas de modo a constituírem um meio de discriminação arbitrário ou injustificável entre os países onde as mesmas condições existem, ou ainda uma restrição disfarçada ao comércio internacional,

nenhum ponto do presente Acordo será interpretado para impedir a adoção ou aplicação por qualquer parte contratante das medidas (...).

Alínea b) necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais ou à preservação dos vegetais (...).

É evidente que o desgaste destes pneus provoca desequilíbrios no meio ambiente, além de ser um risco para os usuários, dando margem para debates sobre diversas perspectivas. Ainda que comercializados por um preço mais baixo, os riscos oferecidos pelos pneus recauchutados eram, na visão dos representantes brasileiros, motivos suficientes para suspender a venda destes bens e impor sanções aos países que os comercializam (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 71)

Perante a OMC, o Brasil invocou o artigo XX, alínea “b” do GATT 94, para justificar a aplicação da medida. A proibição à importação de pneus recauchutados foi justificada com base na proteção da saúde, da vida humana, dos animais e à preservação da flora. O artigo XX, alínea “b” do GATT permite algumas exceções ao princípio de não discriminação com base na cláusula da nação mais favorecida. Para o Brasil, essas medidas foram tomadas em decorrência do risco iminente de danos ao meio ambiente e de proliferação de doenças. Assim, terminou sua exposição declarando que as soluções alternativas propostas pela Comunidade Europeia não poderiam substituir a medida restritiva. (SAVIO, 2011, p. 360)

Todavia, a imposição dessa nova regra causou impactos diretos sobre a concorrência do mercado de pneus, sejam eles internacional, regional ou nacional. É nesse contexto que o Caso Brasil – Comunidade Europeia sobre Pneus Recauchutados e as medidas visando à proibição de importação chegou a ser o centro dos debates no âmbito do Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul e do Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC.

2.2 O HISTÓRICO DO CASO DOS PNEUS USADOS

O Caso dos Pneus Usados é um exemplo claro do conflito existente entre os valores comerciais e ambientais que cerceiam a política interna e

exterior de qualquer nação. Veremos, ao analisar o presente caso, que o Brasil conseguiu garantir o respeito às disposições sobre política sanitária, visando à proteção do meio ambiente, sem colidir com os princípios basilares do livre comércio.

Desde o final dos anos 1980, o Brasil foi regularmente questionado a respeito da gestão de resíduos, em especial acerca de pneus usados, e às epidemias de dengue, tendo em vista o crescimento de epidemias e o aumento de políticas públicas aplicadas pelo Estado. Em 2001, fora apontado no Brasil, após diversas pesquisas estatísticas, um passivo ambiental de aproximadamente 100 milhões de pneus inutilizáveis e descartados no meio ambiente (SAVIO, 2011, p. 353).

O aumento de pneus em aterros sanitários, rodovias e nas malhas fluviais passou a ser um risco sanitário e ambiental. Esses pneus, quando abandonados próximos à áreas residenciais ou deixados em céu aberto, provocam a proliferação de mosquitos que favorecem a transmissão de doenças, dentre elas paludismo, malária, leptospirose, febre amarela, e, principalmente, a dengue (CASELLA, 1998, p. 26).

Como Adverte a Organização Mundial da Saúde (OMS), no Relatório da Secretaria da 55ª Assembleia Mundial da Saúde, intitulado “Luta contra a Dengue”:

[A] expansão da contaminação pelo *Aedes Aegypti* esta sendo favorecida pelo comércio internacional de pneus usados que, com o acúmulo de água da chuva, tornam-se moradas atraentes para mosquitos, de forma que o problema da saúde pública só vai piorar caso medidas mais eficazes não sejam tomadas para conter a transmissão do vírus. (OMS, 2002, p. 5)

Além do problema da transmissão do vírus causador da dengue, o risco de incêndio é outra ameaça decorrente do abandono e das queimadas de pneus a céu aberto. A queimada de pneus provoca a eliminação de substâncias altamente tóxicas ao meio ambiente e à saúde. (SAVIO, 2011, p. 353)

Diante dessa preocupante condição, o Brasil vem adotando medidas restritivas para mitigar os impactos ambientais e sanitários provocados

pelo abandono de pneus descartados e inutilizados desde o início da década de 1990. (SAVIO, 2011, p. 353-354)

Em 1991, foi editada a Portaria n° 8, do Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX), que proibiu a importação de produtos usados, como os pneus usados e recauchutados. Cinco anos depois, em 1996, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) elaborou a Resolução n° 23, que impossibilitou a importação de pneus usados com o intuito de preservar e proteger o meio ambiente, conforme expressamente alegado no regulamento. (SAVIO, 2011, p. 354)

Em 1999, o CONAMA publicou a Resolução n° 289, que passou a considerar como responsáveis os fabricantes e importadores pelos pneumáticos usados até a última destinação. Segundo esta Resolução, a licença de importação de pneumáticos, para ser concedida, está impreterivelmente condicionada à prova de eliminação irreversível de certa quantidade de pneus descartados. (SAVIO, 2011, p. 354)

Entretanto, apesar de se esforçar para prosseguir com sua política ambiental e sanitária, muito incentivada após a ECO 1992, o Brasil não conseguiu conter o aumento do passivo ambiental, visto que os grandes fabricantes de pneus não cumpriram com o chamado “*marketing verde*”, ou seja, não efetuaram de fato a eliminação definitiva dos pneus. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 71)

Em 2000, uma nova Portaria do DECEX proibiu toda a concessão de licença para a importação de pneus usados e recauchutados. Porém, em 2004, o Brasil teve que adaptar sua legislação, colocando-a em conformidade com a decisão proferida pelo Tribunal *ad hoc* do Mercosul no caso “Brasil x Uruguai: medidas visando à proibição de pneumáticos remodelados”. (SAVIO, 2011, p. 356)

Em breves linhas, o caso, ajuizado pelo Uruguai junto ao Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul, foi constituído para analisar o pedido feito

pelo Uruguai contra as medidas tomadas pelo Brasil e sua incompatibilidade com a política de livre comércio no Mercosul. O objetivo central do litígio foi discutir a Portaria nº 8/2000, da SECEX, já ilustrada acima, que proibiu a importação de pneumáticos usados provenientes do Uruguai.

Para o Uruguai, a proibição de importar pneus recauchutados levou à redução da estabilidade comercial existente entre os dois países. Os representantes do país ressaltaram que as medidas tomadas pelo Brasil desrespeitaram todos os princípios do livre-comércio, da boa-fé, da concorrência leal e ao *pacta sunt servanda*, bem como infringem o artigo 1º, do Tratado de Assunção, e a Decisão nº 22/2000, do Conselho do Mercosul, que exigem que os países membros não podem adotar medidas que restringem o comércio entre os mesmos. (SAVIO, 2011, p. 356)

Nesse sentido, o Uruguai rejeitou todas as medidas impostas pelo governo brasileiro e pediu que elas fossem anuladas em sua totalidade, para que houvesse a cessão de seus efeitos, liberando assim o comércio de pneumáticos entre os países do bloco.

Para o Brasil, a Portaria nº 8/2000, da SECEX, foi criada para resolver a questão dos pneus usados e remodelados, reforçando a vedação já existente nas regulamentações anteriores que tratavam sobre o mesmo tema. Os representantes brasileiros alegaram que a diferenciação feita entre pneu usado e pneu remodelado é somente para fins comerciais, de forma que todo pneu remodelado é usado. O Brasil ainda afirmou que outros países do Mercosul como a Argentina também proíbem a importação de pneus. (SAVIO, 2011, p. 357)

O Tribunal *ad hoc* costuma manter posicionamento mais favorável ao livre mercado, confirmando essa orientação por meio da afirmação de que qualquer medida que obstrua o livre comércio é incompatível com a formação do mercado comum. (SAVIO, 2011, p. 357)

Para o Tribunal do bloco econômico sul-americano, a atitude do Governo Brasileiro é contrária aos princípios fundamentais do Mercosul,

oportunidade em que considerou a Portaria n° 8/2000 contrária ao ordenamento jurídico do bloco econômico. Por fim, O Tribunal exigiu que o Brasil modificasse a legislação nacional para atender as exigências da legislação criada pelo Mercosul. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 48)

Sobre a resolução do caso no âmbito do Mercosul, Adriana Savio entende:

É evidente que o Brasil perdeu a causa porque usou critérios comerciais para fundamentar a imposição de uma medida restritiva. Sua derrota serviu de experiência para mudar a estratégia nos autos do caso “Brasil – medidas de interdição à importação de pneus recauchutados”, sob o âmbito da OMC. (SAVIO, 2011, p. 359)

Destaca-se que o Tribunal Permanente de Revisão do Mercosul (TPR) não interferiu no presente caso, tendo atuado apenas em outro relevante caso envolvendo pneus usados e recauchutados, o litígio entre Uruguai e Argentina. (SAVIO, 2011, p. 359)

Por conta da decisão proferida pelo Tribunal do Mercosul, o Brasil foi condenado a abrir uma exceção à proibição anteriormente imposta pela Portaria n° 8, do DECEX, conforme dispõe o artigo 40 da Portaria n° 14/2004, da SECEX:

Artigo 40. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00 e 4012.19.00, originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica n° 18 (Portaria n° 17/2003, da SECEX).

As primeiras intervenções jurídicas para impedir a política sanitária do Brasil surgiram por meio de liminares pelos Tribunais de Primeira Instância que acordavam o direito à importação de pneumáticos usados e recauchutados. Em seguida, o Tribunal *ad hoc* do Mercosul se posicionou contrariamente à proibição da importação de pneus nos autos do processo impetrado pelo Uruguai contra o Brasil. E, internacionalmente, quando o Grupo Especial e o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) foram chamados a se

posicionar diante da questão, tendo como parte do litígio o Brasil e a Comunidade Europeia. (SAVIO, 2011, p. 355)

2.3 A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Para entendermos a resolução final do Caso em análise, os impactos da decisão do Tribunal *ad hoc* do Mercosul e a direção tomada no painel do OSC e no julgamento da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 101/DF, faz-se necessário realizar um levantamento da legislação que fundamenta o caso. Serão apresentados, então, os normativos nacionais e internacionais mais relevantes que serviram de fundamento para sedimentar o entendimento a respeito da importação e utilização de pneus usados.

No início da década de 1980, o Congresso norte-americano aprovou o “*Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act*”, mais conhecido pelo acrônimo CERCLA, ou ainda por *Superfund*, com o intuito de mitigar os efeitos colaterais da emissão de resíduos tóxicos que são desordenadamente eliminados ou abandonados, sem qualquer espécie de controle por órgãos de fiscalização ou pelas empresas. Além disso, a CERCLA tinha como objetivo secundário estabelecer um fundo para promover a descontaminação causada pelo mau controle e eliminação desses resíduos. Nesse sentido, buscou-se alinhar a Administração Pública e as empresas para “desenvolver atividades de saúde pública especificamente associadas à exposição, real ou potencial, a agentes perigosos emitidos ao ambiente”. (THORSTENSEN, 2001, p. 286-287)

A CERCLA serviu de inspiração para vários países darem início ao controle da emissão de resíduos perigosos, assim como abriu margem para discussão do tema em organismos internacionais.

Um dos marcos que levaram a idealização da Convenção de Basileia, esta a maior regulamentação já criada para mitigar os efeitos da emissão e eliminação de resíduos nocivos à saúde, ocorreu em 1981, quando o Programa

das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) promoveu reunião de Peritos em Legislação Ambiental em Montevideu para tratar do transporte de resíduos tóxicos e poluentes entre países. (THORSTENSEN, 2001, p. 288)

No mesmo ano, em 31 de agosto, o Brasil sancionou a Lei nº 6.938, que “dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação”. Nela, fora instituindo pela primeira vez no Direito brasileiro o princípio do poluidor-pagador. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 41)

Em 1982, foi celebrada, em Montego Bay, na Jamaica, a Convenção da Organização das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, pela qual se declarou que a maior parte dos poluentes marítimos é originária dos continentes, surgindo, então, a preocupação com a necessidade de se estabelecerem regras, padrões e ações para prevenir a degradação do ambiente marinho. (THORSTENSEN, 2001, p. 289)

Em 23 de janeiro de 1986, foi publicada a Primeira Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA nº 1), que “dispõe sobre procedimentos relativos ao Estudo de Impacto Ambiental”. Em seu primeiro artigo, é apresentada a definição de impacto ambiental, conforme se vê a seguir:

Artigo 1º - Para efeito desta Resolução, considera-se impacto ambiental qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:

- I - a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- II - as atividades sociais e econômicas;
- III - a biota;
- IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;
- V - a qualidade dos recursos ambientais.

Em 4 de agosto de 1987, foi publicado o Relatório Nosso Futuro Comum, ou Relatório Brundtland, resultado de estudos promovidos pela Comissão Mundial da ONU sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento - UNCED e

chefeios pela Primeira-Ministra da Noruega, Gro Harlem Brundtland, no qual se difundiu o termo “desenvolvimento sustentável” como “o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades”. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 42)

Em 1988, a Constituição do Brasil inclui a saúde como direito social fundamental, compondo o rol de direitos elencados no artigo 6°, além de “a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação”, conforme transcrição do artigo 196, da Carta Magna.

Ademais, a Constituição Federal, em seu artigo 23, inciso IV, estabelece que é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios a proteção ao meio ambiente e o combate à poluição em qualquer de suas formas.

Voltando ao panorama internacional, destaca-se a assinatura, em 22 de março de 1989, da Convenção da Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, que teve impacto direto na legislação doméstica de todos os Estados signatários. Esse acordo foi recebido e reconhecido pela comunidade internacional como referência mundial na Conferência de Plenipotenciários, em Basileia, convocada pelo Diretor Executivo do PNUMA, que “definiu a organização e o movimento de resíduos sólidos e líquidos perigosos”, conforme expõem o título e objetivo dessa referida Conferência. (THORSTENSEN, 2001, p. 289)

O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), fora instituído pela Lei n° 6.938/1981, a qual trata da Política Nacional do Meio Ambiente, esta regida pelo Decreto n° 99.274/1990, tem como competência principal o estabelecimento de regras gerais para disciplinar fiscalização, monitoração e o controle do uso de recursos ambientais. Conforme disposto na lei, o CONAMA deve, dentre outras atribuições:

Artigo 8º, inciso VII: estabelecer normas, critérios e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente com vistas ao uso racional dos recursos ambientais, principalmente os hídricos.

Com isto, passa-se a creditar ao CONAMA maiores responsabilidades acerca da regulamentação da importação de bens, sobretudo daqueles que serão reutilizados no país, de forma que a legislação do Poder Executivo quanto ao controle e manutenção da qualidade do meio ambiente deve estar de acordo com as disposições do CONAMA. Dessa forma, este órgão, juntamente com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, passa a desempenhar papel importante na regulação da importação de pneus usados. (STF, ADPF nº 101/DF, 2008, p. 43)

Devido às preocupações com a preservação ambiental e com o desenvolvimento econômico alavancado no Brasil, o Departamento de Operações de Comércio Exterior – Decex, órgão vinculado à Secretaria de Comércio Exterior – Secex, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, e responsável pelo controle do comércio exterior, em observância ao princípio da legalidade, editou a Portaria n. 8, de 14 de maio de 1991, na qual é retirada a autorização de importação de bens de consumo usados.

Em seu dever de controlar e mediar atos de comércio exterior, avaliar a adequação das transações internacionais às normas legislativas vigentes e garantir a sua plena efetividade, para não se permitirem comportamentos a elas contrários, o Decex proibiu a importação de pneumáticos usados, seja na forma de matéria-prima, seja como bem de consumo. (STF, ADPF nº 101/DF, 2008, p. 43-44)

Em 9 de janeiro de 1992, sobreveio a Portaria Decex n. 1, permitindo a importação de pneus usados, desde que fossem usados como matéria-prima para a indústria de recauchutagem. No mesmo ano, sobreveio a Portaria DECEX nº 18/92, a qual revogou a anterior e manteve a proibição de importação de pneumáticos usados. (STF, ADPF nº 101/DF, 2008, p. 44)

A Convenção da Basileia entrou em vigor em 5 de maio de 1992, levantando em seu preâmbulo que “a maneira mais eficaz de proteger a saúde humana e o ambiente dos perigos causados [pelos resíduos perigosos] é reduzir a sua produção ao mínimo, em termos de quantidade e ou potencial de perigo”, assim “qualquer Estado tem o direito soberano de proibir a entrada ou eliminação de Resíduos perigosos estrangeiros e outros Resíduos no seu território”. (CONVENÇÃO DA BASILEIA, 1992, preâmbulo)

Outro importante marco na comunidade internacional sobre a questão de saúde e desenvolvimento sustentável, a Conferência da Organização das Nações Unidas em Meio Ambiente e Desenvolvimento – UNCED, muito conhecida como Eco-92 discutiu como estava sendo conduzida a relação do homem como o meio ambiente, relacionando esta à economia e expondo as consequências das ações humanas no meio. (BARRAL, 2002, p. 40)

Após esse encontro, realizado no Rio de Janeiro de 3 de junho de 1992 a 14 de junho de 1992, foram apresentados os seguintes documentos: (i) Carta da Terra; (ii) Convenção da Biodiversidade; (iii) Convenção da Desertificação; (iv) Convenção para Mudanças Climáticas; (v) Declaração de Princípios sobre Florestas; (vi) Declaração do Rio sobre Ambiente e Desenvolvimento; e (vii) Agenda 21. (THORSTENSEN, 2001, p. 293)

Apesar das extensas críticas à Eco-92, tendo em vista a baixa aderência às suas recomendações e o pouco envolvimento dos países durante o encontro, destaca-se que a Agenda 21 foi, sem dúvida, o documento mais importante elaborado durante o encontro, uma vez que esta foi concebida para ser a base para que cada Estado elabore seu plano de preservação do meio ambiente. (BARRAL, 2002, p. 45)

A primeira ação do Brasil estritamente relacionada ao caso dos pneus usados ocorreu em 22 de dezembro de 1992, quando foi publicada a Portaria nº 138-N do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que, em respeito à Convenção da Basileia, proibiu, em seu

artigo 2º, inciso III, § 3º, a importação de pneus usados. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 45)

Entretanto, dois anos depois, em 1994, a referida Portaria do IBAMA foi revogada pelo artigo 8º, parágrafo único, da Resolução nº 7/1994, do CONAMA, abrindo espaço para novas importações de pneumáticos utilizados.

No ano de 1996, a norma ISO 14.001, que apresenta linhas gerais sobre a gestão ambiental nas empresas, independente do ramo de atuação, padronizou e normatizou internacionalmente a ação de instituições sobre o tema, inclusive a importação e exportação de bens e produtos que emitem resíduos tóxicos. Com fulcro nessa norma, sedimentada pela *International Organization for Standardization* (ISO), além da influência da Convenção da Basileia, da Lei nº 6.938, de 1981, a Resolução nº 23, do CONAMA, publicada em 12 de dezembro de 1996, proibiu expressamente a importação de pneus usados para o Brasil. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 46)

Em 7 de janeiro de 1998, a Resolução nº 235, também do CONAMA, alterou o Anexo 10 da Resolução CONAMA nº 23, supramencionada, e classificou os pneus usados na categoria de “resíduos inertes”, de importação proibida. A alteração serviu para adequar o texto da nova Resolução ao código de Nomenclatura Comum do Mercosul, que passou a utilizar a sigla “NCM 4012.20.00” para representar “pneumáticos recauchutados e usados”. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 46)

No mesmo ano, em setembro de 1998, foi celebrada a Convenção de Roterdã sobre o Procedimento de Consentimento Prévio Informado Aplicado a Certos Agrotóxicos e Substâncias Químicas Perigosas Objeto de Comércio Internacional, também conhecida como “Convenção de Roterdam - PIC”, ratificada por mais de 50 países, para reduzir riscos associados ao uso de pesticidas e produtos químicos perigosos das atividades industriais. (BARRAL, 2002, p. 55)

Por ela se permite que Países signatários, como o Brasil, deliberem sobre quais produtos químicos perigosos poderão ser importados em seu território e quais serão proibidos, por apresentarem riscos ao meio ambiente e à saúde humana. Apesar de só ter entrado em vigor em 2004, a “Convenção de Roterdã - PIC” possui bastante relevância para a comunidade internacional no que diz respeito à proteção ao meio ambiente e à saúde humana, uma vez que constitui, juntamente com a “Convenção da Basileia sobre Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Tóxicos” e a “Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes – POP”, a base normativa internacional que regula “a produção, o transporte internacional e o comércio de certas substâncias químicas consideradas tóxicas ou prejudiciais à saúde e ao meio ambiente”. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 47)

No ano seguinte, em 26 de agosto de 1999, a Resolução nº 258, do CONAMA, estabeleceu o princípio da responsabilidade do produtor e do importador de pneus novos, estão inseridos nessa resolução aqueles que acompanham os veículos para que a destinação seja correta.

Em 25 de setembro de 2000, foi publicada pela Secretaria de Comércio Exterior, a Portaria Secex nº 8, que proibiu novamente a importação de pneus usados e recauchutados, porém acrescentando novas especificidades. A partir daquela data, não se poderia importar pneumáticos para reutilização nem sob a forma de matéria-prima, nem sob a forma de bem de consumo, conforme expressamente atesta seu primeiro artigo:

Artigo 1º. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

Ao vedar a importação de pneus recauchutados e usados, na forma de matéria-prima ou bens de consumo, o Brasil decretou, por norma específica e expressa, a proibição a entrada em seu território de pneus afetados por quaisquer reformas, seja para reutilização ou recuperação, considerando que todas essas modelos de reciclagem são referentes aos pneus já utilizados.

Com a edição da Portaria Secex nº 8, de 25 de setembro de 2000, sentindo-se o Uruguai prejudicado, o país sul-americano solicitou negociações diretas com o Brasil sobre a proibição de importação de pneus remoldados procedentes do território uruguaio, nos termos dos artigos 2º e 3º do Protocolo de Brasília, o que deu causa ao questionamento do Uruguai perante o Tribunal Arbitral do Mercosul. (SAVIO, 2011, p. 356)

Encerrada a fase de negociações, o Uruguai iniciou o procedimento arbitral. Vale recordar que, em 2000, decisão do Conselho do Mercado Comum – CMC firmou o compromisso dos Países integrantes não darem causa a medidas restritivas ao comércio entre eles. Todavia, ainda assim, houve exceções às regras de livre comércio. A Portaria Secex nº 8, de 2000, não estava relacionada nessa exceção. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 46)

Em 14 de setembro 2001, sobreveio o Decreto nº 3.919, que estabeleceu multa às empresas e companhias que importassem pneus usados ou reformados, porém fez uma ressalva que deu início ao conflito levado à OMC, uma vez que isentou de multa aquelas que importassem pneus que tivessem como país de origem os membros do Mercosul, à época, Argentina, Uruguai e Paraguai. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 46-47)

No dia 8 de fevereiro de 2002, foi publicada nova Portaria pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), de número 2, para que se cumprisse a decisão do Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul, futuramente controvertida no âmbito da OMC após a consulta requerida pela Comunidade Europeia. Em breves linhas, a decisão reconheceu o direito aos países membros plenos do bloco econômico exportar pneus usados, remoldados e recauchutados para o território brasileiro. (SAVIO, 2011, p. 357)

O laudo do Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul, de 9 de janeiro de 2002, concluiu, entretanto, pela ilegalidade da proibição de importação de pneus remoldados de Países integrantes do bloco econômico da América do Sul, e, em consequência, o Brasil teve de adequar sua legislação à decisão expedida pela cúpula regional. Sob esse fundamento, a Secretaria de Comércio

Exterior – Secex editou a Portaria nº 2/2002, que manteve a proibição de importação de pneus usados, com exceção de pneus remoldados provenientes dos países integrantes do Mercosul. (SAVIO, 2011, p. 357-358)

No dia 21 de março de 2002, a Resolução nº 301, do CONAMA, alterou dispositivos da Resolução nº 258, de 1998, também expedida pelo CONAMA, regulamentou a destinação final a ser dada aos pneus remoldados provenientes dos países membros do Mercosul, elencando os fabricantes e importadoras que estavam obrigados a coletar e dar destinação final, de acordo com os mecanismos de descarte ambientalmente aceitáveis, aos pneus usados. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 47)

Em 1º de dezembro de 2003, a Portaria nº 17 da SECEX proibiu a importação de pneus recauchutados e usados, porém admitiu, em seu artigo 39, a importação de pneus remoldados provenientes do Mercosul. Expõe o artigo 19 da referida Portaria:

Art. 39. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, à exceção dos pneumáticos remoldados originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Econômica nº 18.

Em 24 de fevereiro de 2004, passou a vigorar no Brasil a Convenção de Rotterdam sobre o Procedimento de Consentimento Prévio Informado para o Comércio Internacional de certas Substâncias Químicas. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 47)

Em 17 de novembro de 2004, a Portaria Secex nº 14 revogou a Portaria Secex nº 17, mantendo, entretanto, a proibição da importação de pneus recauchutados e usados, mas admitindo expressamente, no artigo 40, a importação dos pneus remoldados provenientes do Mercosul.

Art. 40. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 e 4012.19.00, originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Econômica nº 18.

Em 7 de dezembro de 2006, após quase dois anos sem novidades sobre o assunto, foi editada a Portaria Interministerial MDIC/MCT n° 235, fruto da parceria entre o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Ministério da Ciência e Tecnologia, que, embora tenha alterado dispositivo da Portaria Decex n° 8/91, manteve a proibição de importação de bens de consumo usados. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 51)

Em 22 de novembro de 2007, a Secex editou a Portaria n° 36, que manteve a proibição de importação de pneus recauchutados e usados, à exceção dos remoldados procedentes do Mercosul:

Art. 41. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 e 4012.19.00, originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Econômica n° 18.

Parágrafo único. As importações originárias e procedentes do Mercosul deverão obedecer ao disposto nas normas constantes do regulamento técnico aprovado pelo Instituto de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) para o produto, nas disposições constantes do inciso V do Anexo B, assim como nas relativas ao Regime de Origem do Mercosul e nas estabelecidas por autoridades de meio ambiente.

Em 22 de julho de 2008, o Presidente da República editou o Decreto n° 6.514, que, entre outras providências, “dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente [e] estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações”. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 52)

O artigo 153 do Decreto supramencionado revogou o Decreto n. 3.919, de 14 de setembro de 2001, que previa multa para empresas que importassem pneumáticos usados, com exceção aqueles de origem do Mercosul (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 52). A publicação desse novo Decreto é reflexo do andamento do painel da OSC e das análises do caso no âmbito da OMC, conforme será a seguir.

2.4. O PAINEL DO OSC NA RESOLUÇÃO DO CASO DOS PNEUS USADOS

Por conta da decisão do Tribunal Arbitral *ad hoc*, em 2003, o Brasil viu-se obrigado a aceitar, anualmente, a importação de pneus remoldados dos Países partes do Mercosul, até o limite de 130 mil pneus. Essa proibição de pneus inservíveis entre os países do bloco também foi matéria de lide perante o Tribunal *ad hoc*, envolvendo Uruguai e Argentina. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 201)

Por conta da enormidade de alternâncias de entendimentos e resoluções a respeito da importação de pneus, conforme tratado no item anterior, a questão ainda não estava de fato resolvida. Visando a pacificação do entendimento jurisprudencial sobre a matéria, houve uma Solicitação de Consulta da Comunidade Europeia ao Brasil perante a OMC, em 20 de junho de 2005, tendo em vista que havia interesse por parte da Comunidade Europeia em exportar pneus usados para o continente americano. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 201)

Em suma, a origem da lide situa-se na disponibilidade de pneus usados na Comunidade Europeia, que buscava alternativas para retirar de seu território mais de 80 milhões de pneus usados descartados por ano e que não poderiam ser queimados ou aterrados em solo europeu. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 201)

A consulta teve início em 20 de junho de 2005, com fundamento no GATT 1994 e no Entendimento sobre Regras e Procedimentos de Solução de Controvérsias (DSU). A Comunidade Europeia indagou ao Brasil nessa consulta a respeito da proibição de importação de pneus usados e reformados advindos do bloco econômico europeu e a permissão de exportação e importação de pneus na mesma condição provenientes dos países membros do Mercosul.

Exatamente um mês depois, em 20 de julho de 2005, em Genebra, na Suíça, o Brasil e a Comunidade Europeia buscaram resolver a questão diplomaticamente, porém não houve acordo (SAVIO, 2011, p. 359). Em 17

de novembro de 2005, a Comunidade Europeia exigiu formalmente que fosse iniciado um Painel.

Em 20 de janeiro de 2006, fora instalado o Painel pelo Órgão de Solução de Controvérsias. Vários países, quais sejam, Argentina, Austrália, Japão, Coréia, EUA, China, Cuba, Guatemala, México, Paraguai, Taipé Chinês e Tailândia, reservaram direitos de terceira parte. (SAVIO, 2011, p. 359)

Os Países integrantes da Comunidade Europeia requereram na apresentação do Painel: (i) a proibição de importação de pneus remoldados; (ii) a imposição de multa de quatrocentos reais para quem importa, transporta, comercializa, armazena ou mantém em depósito pneu usado ou reformado; (iii) a isenção de proibição de importação e de penalidades econômicas por parte do Brasil aos Países integrantes do Mercosul; (iv) que a existência de legislações proibitivas da comercialização de pneus reformados importados é contrária aos princípios de isonomia e livre-comércio entre os países integrantes da OMC. (OMC, 2007, p. 32)

O Brasil, por outro lado, se posicionou em favor da adoção de medidas restritivas para mitigar os danos ambientais, uma vez que os pneus usados têm vida útil mais curta que os recém-fabricados, além de excretarem resíduos de difícil aproveitamento e de grave contaminação do meio ambiente e comprometimento da saúde humana. Ademais, que, em países tropicais, a proibição de importação de pneus faz-se especialmente necessária como procedimento de combate às doenças transmitidas por mosquitos, que neles se instalam. Em suma, a proibição da importação é imprescindível para, em respeito às normas constitucionais vigentes, proteger o meio ambiente e a saúde da população. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 55)

Além disso, argumentou o Brasil que as dificuldades no armazenamento de pneus procedentes de outros países, sem contar aqueles produzidos em território nacional, são enormes, defendendo a tese da responsabilização pela correta destinação, ou seja, o Estado produtor deveria dar

solução ao problema do resíduo de seu produto. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 56)

O Relatório do Painel foi publicado e distribuído entre as partes e membros da OMC em 12 de junho de 2007, com várias considerações a serem acatadas pelos países envolvidos.

O primeiro ponto apresentado no Relatório trata da Portaria SECEX n° 14/2004. Ainda que esta não estabeleça diretamente a proibição das importações, a simples negativa de deferimento das licenças de importação para pneus recauchutados, o que seria primordial para a entrada do produto no país destinatário, produz o mesmo efeito de proibir a importação de pneus reformados. Dessa forma, o Painel estabelece que a Portaria SECEX 14/2004 está em desconformidade com o artigo XI:1, do GATT 1994. (OMC, 2007, p. 147)

O Brasil ponderou, durante as audiências, que a Resolução CONAMA n° 23/1996 não trata de pneus reformados, uma vez que estes não são resíduos de fato, ao contrário dos pneus usados, uma vez que são comercializados sob o código do Sistema Harmonizado (SH) e são referidos de forma expressa em nesta Resolução. O Painel concluiu, com fundamento nas alegações do Brasil em razão da ausência de provas em sentido oposto que a Resolução em pauta também está coerente com o artigo XI:1, do GATT 1994. (OMC, 2007, p. 150-151)

Ademais, o Painel constatou que o Brasil argumentou de forma contundente a respeito dos riscos causados pelas doenças transmitidas pelos mosquitos, como malária, febre amarela, e, especialmente, dengue, à saúde da população brasileira e estão comprovou que estes fatores estão diretamente ligados ao acúmulo e ao descarte de resíduos de pneus. (OMC, 2007, p. 160)

Nessa mesma linha, o Painel acatou a argumentação do Brasil acerca da acumulação de pneus descartados, a qual acarreta em risco iminente de incêndios e está diretamente associada ao aumento de problemas de saúde. No fechamento do Relatório, o Painel estabeleceu que o Brasil demonstrou

a existência de riscos para a saúde relacionados ao descarte de pneus usados, nos termos do artigo XX, alínea b), do GATT 1994. (OMC, 2007, p. 164)

O Painel também estabelece que o Brasil demonstrou a existência de riscos não só a saúde da população, mas também prejuízos flora e fauna, por conta das emissões tóxicas provocadas pela queima de pneus. Concluiu também que existem riscos à vida animal provocados pelas doenças transmitidas por insetos em razão da acumulação de pneus descartados. (OMC, 2007, p. 167)

Quanto à capacidade produtiva de reformar pneus de forma sustentável, o Painel entendeu que o Brasil possui a tecnologia necessária para reformar pneus produzidos no país e que pneus usados de origem nacional estão aptos para serem reformados em território brasileiro. Nesse sentido, o Painel concluiu que a proibição de importação é positiva, pois será imprescindível para reduzir o volume de carcaças de pneus no Brasil. (OMC, 2007, p. 181)

Em seguida, o Painel salientou que o Brasil possui métodos eficazes e disponíveis para destinação final de pneumáticos, bem como considerou o país capaz de controlar os volumes excedentes e fluxos comerciais de carcaças de pneus. Inclusive, o Painel confirmou a alegação do Brasil de que o número de aterros para estocagem em pilhas e incineração é suficiente para um país com dimensões continentais, mas que, ainda assim, mesmo que esses aterros sejam utilizados sob de maneira controlada, representam riscos à saúde humana e não devem ser sobrecarregados para garantir a destinação dos pneus importados. (OMC, 2007, p. 191)

Também foi discutido no Painel acerca da destinação alternativa dos pneus, para fabricação, com o uso de grânulos de borracha, de adesivos, revestimentos de freios, arames, tubos de isolamento, mangueiras, esteira transportadora, rodas de patins, estofados para carpetes, artigos esportivos, botas de borracha e malas para viagem. Em suma, o Painel salientou que esses grânulos de borracha, resquícios da destruição dos pneumáticos, podem ser utilizados na confecção de outros produtos, porém deve-se atentar par que seja usada apenas uma quantidade limitada de pneus. (OMC, 2007, p. 199-200)

Em seguida, o Painel concluiu que o Brasil comprovou de forma contundente que as medidas alternativas identificadas pela Comunidade Europeia e supostamente irregulares não são, na verdade, alternativas disponíveis à proibição de importação de pneus reformados, de forma que não ajudariam o Brasil a reduzir a acumulação de resíduos de pneus em seu território. O Brasil comprovou justamente o contrário: quanto mais alternativas para pneus usados forem autorizadas, maior será o volume de pneus inservíveis importados para o país. Nessa linha, o Painel assegurou que a proibição de importação de pneus reformados pode, de fato, ser considerada necessária, nos termos do artigo XX, alínea b), do GATT 1994. (OMC, 2007, p. 203)

Quanto à isenção ao Mercosul, o Painel considerou que tal medida pode ser considerada incoerente com as tentativas de proibição de importação de pneus reformados feitas pelo Brasil, assegurada, em tese, com base no Artigo XX, b, do GATT 1994. Assim, ao ser aplicado o entendimento proferido na decisão do Tribunal *ad hoc*, há evidente discriminação entre as nações membros do Mercosul em face dos países que não fazem parte do bloco econômico sul-americano, nos termos do caput do artigo XX. (OMC, 2007, p. 206)

Ademais, salientou o Relatório do Painel que as permissões de importação de pneus usados por meio de decisões judiciais publicadas no Brasil produzem discriminações favoráveis aos pneus recauchutados em território nacional, uma vez que as carcaças utilizadas são importadas. O Painel deixou claro que há prejuízo para o Brasil quando há importação das carcaças, já que esta medida era adotada por países como forma de se livrar do problema de ter que dar destinação aos pneus inservíveis. O Brasil salientou que era praxe dos países da Comunidade Europeia exportarem apenas as carcaças, ficando apenas com os pneus reformados com qualidade satisfatória para uso em seu território. (OMC, 2007, p. 207)

O Painel decidiu que, desde que as importações de pneus usados tenham ocorrido por meio de autorizações judiciais em quantidades específicas, o cumprimento da missão declarada pelo Brasil está prejudicado de forma significativa, uma vez que as medidas restritivas estão sendo aplicadas de

forma desordenada, corroborando, assim, em injustificada discriminação. (OMC, 2007, p. 219)

O Painel salientou ainda que, mesmo que as importações de pneus inservíveis ou já utilizados ocorram em volumes significativos por intermédio das autorizações judiciais em benefício da indústria nacional e para reforma e nova destinação, a proibição de importação de pneus reformados balizada no Brasil se caracteriza como uma restrição disfarçada ao livre comércio em âmbito internacional. (OMC, 2007, p. 227)

Finalmente, o Painel também estabeleceu que as multas consignadas com fulcro nos Decretos Presidenciais n° 3.179 e n° 3.919 são incompatíveis com o artigo XI: 1, do GATT 1994, assim como o Brasil não comprovou que as multas estão de acordo com as estipulações do artigo XX, do GATT 1994. (OMC, 2007, p. 234)

Para o Grupo Especial, que julgou a apelação da Comunidade Europeia, a ser tratada no próximo capítulo, as exceções concedidas aos países do Mercosul e pelas liminares judiciais proferidas em território nacional não podem se caracterizar por uma discriminação injustificável, já que elas teriam fraco impacto quantitativo caso comparadas com o número de pneus importados da Comunidade Europeia. Desta forma, o Grupo Especial entendeu que a exceção concedida ao Mercosul causava discriminação entre os países entre os integrantes do bloco sul-americano e os membros da OMC, entretanto essa discriminação seria considerada como injustificável se as importações de pneus recauchutados fossem efetuadas em tamanha quantidade que colocasse em perigo o objetivo da medida. (SAVIO, 2011, p. 359)

Em suma, entende-se que o caso representa um grande marco, do ponto de vista jurisprudencial, para o OSC. Foi a primeira vez em que uma jurisdição, no caso em pauta, a OMC, reconheceu que a medida restritiva tomada pelo Brasil era necessária à proteção do meio-ambiente e da saúde pública. Como afirmou Genviève Defour, esta decisão reinventou e deu ao artigo XX uma nova interpretação (DEFLOUR, apud SAVIO, 2011, p. 360).

Na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, proposta após a conclusão do Painel e a ser apresentada no próximo capítulo, há a discussão se teria havido descumprimento dos preceitos fundamentais, constitucionalmente estabelecidos, pelas decisões judiciais nacionais, que vêm permitindo a importação de pneus usados de Países que não compõem o Mercosul.

3 A RECEPÇÃO DO PAINEL DO ÓRGÃO DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA OMC NO BRASIL E A ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL N° 101, DO DISTRITO FEDERAL

3.1. OS REFLEXOS DO PAINEL DA OSC E A RECEPÇÃO DO JULGADO NO BRASIL

Com a publicação do Relatório Final do Painel realizado no Órgão de Solução de Controvérsias e a distribuição das recomendações entre os países integrantes da OMC, em 12 de junho de 2007, fora recomentado que o OSC solicitasse ao Brasil a adequação das medidas consideradas contrárias ao GATT 1994. (SAVIO, 2011, p. 365)

Brasil e Comunidade Europeia solicitaram a prorrogação do prazo para a adoção às recomendações listadas no Relatório do Painel até 20 de setembro de 2007. Em 3 de setembro de 2007, a Comunidade Europeia comunicou sua intenção de apelar quanto a determinadas questões. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 63)

Em 10 de setembro de 2007, foi apresentada a petição de apelação da Comunidade Europeia, e, em 28 de setembro de 2007, o Brasil protocolou sua resposta como Apelado. No mesmo dia, a Argentina, Austrália, Paraguai, Coréia, Japão, Taiwan e os Estados Unidos apresentaram suas considerações como terceira parte. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 64)

Em 28 de setembro de 2007, a China, Cuba, Guatemala, México e Tailândia manifestaram sua vontade de participar como terceira parte da audiência do Órgão de Apelação. No mesmo dia, o Órgão de Apelação recebeu a petição de *amicus curiae* da *Humane Society International*. Em 11 de outubro de 2007, nove organizações não governamentais (ONGs), em conjunto, encaminharam ao Órgão de Apelação a petição de *amicus curiae*. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 64)

A audiência da apelação foi realizada entre os dias 15 e 16 de outubro de 2007. Os participantes e terceiras partes que manifestaram interesse em participar da audiência pronunciaram-se oralmente, com exceção da Argentina, China, Guatemala, México, Paraguai e Tailândia. Brasil, Comunidade Europeia e terceiras partes responderam às perguntas formuladas pelos Membros da Divisão responsável por avaliar o recurso de apelação, conforme procedimento padrão da OMC. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 65)

Em 3 de dezembro de 2007, o Órgão de Apelação da OMC publicou a decisão após a realização das audiências e manteve sua decisão, admitindo que era justificável a medida adotada pelo Brasil quanto à proibição de importação de pneus usados e reformados, com o intuito proteger a saúde da população e o garantir o desenvolvimento sustentável, assim como a sua flora e fauna, nos termos do Art. XX (b) do GATT. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 66)

O Órgão de Apelação alterou as seguintes decisões, afirmando:

a) que somente haveria discriminação injustificável se houvesse comércio internacional com os países do Mercosul em grandes volumes de importação de pneus reformados;

b) que a isenção do Mercosul não caracterizou discriminação injustificável;

c) que a importação de pneus usados e reformados por meio de liminares judiciais somente constituiria discriminação de comércio internacional se ocorressem em volumes significativos;

d) que a importação de pneus usados e reformados não consistiu em discriminação arbitrária. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 60)

Ao reverter as recomendações elencadas no Painel, por motivos de consistência, o Órgão de Apelação concluiu que a isenção de proibição de importação de pneus usados dada aos países integrantes do Mercosul e às importações de pneus usados e recauchutados por intermédio de decisões liminares, independentemente do volume de bens envolvidos, configuram uma injustificada e arbitrária discriminação. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 66)

Aplicou-se, no caso, a proibição de importação nos termos do caput do Art. XX do GATT, uma vez que, ao discutir sobre as exceções, dispõe que estas não podem ser arbitrárias e não devem estabelecer injustificada discriminação entre países ou uma restrição disfarçada ao livre comércio, seja ele em âmbito regional ou internacional. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 67)

Quanto aos argumentos de que houve afronta ao princípio da isonomia no comércio internacional, Órgão de Apelação decidiu que, ao aplicar sua medida proibitória com exclusão dos países do Mercosul, o Brasil teria praticado ato discriminatório, já que privilegiou os países do Mercosul em detrimento dos países que compõem a Comunidade Europeia.

Nesse sentido, é possível afirmar que o Órgão de Apelação da OMC confirmou a determinação do Painel e reconheceu que a proibição de importação de pneus reformados adotada pelo Brasil é justificável se for destinada à proteção da saúde humana e do meio ambiente, ambos assegurados na Constituição. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 69)

Apesar disto, reconheceram os integrantes do Painel que o Brasil aplicou a medida de maneira contraditória e injustificada, uma vez que seria coerente se houvesse o cancelamento integral da importação de pneus usados e reformados, independentemente da origem desses bens. Além disso, nota-se outra incoerência nas decisões judiciais que permitem a importação de pneus, já que são contrárias à fundamentação pautada nos princípios constitucionais supramencionados. (SAVIO, 2011, p. 362)

Em 17 de dezembro de 2007, o OSC adotou o relatório do Órgão de Apelação e concordou com as alterações feitas ao Painel. Em 15 de janeiro de 2008, o Brasil manifestou seu comprometimento em implementar as recomendações e as regras propostas pelo Órgão de Solução de Controvérsias, respeitando os acordos e tratados aos quais está vinculado por ser membro da OMC. (SAVIO, 2011, p. 362-363)

Nesse cenário, é possível compreender os motivos que motivaram o Judiciário nacional, em especial o Supremo Tribunal Federal, a examinar e julgar a matéria no que concerne às providências, inclusive as normativas, adotadas com o intuito de garantir a efetividade dos princípios previstos na Constituição Federal.

3.2. O JULGAMENTO DA ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL N° 101, DO DISTRITO FEDERAL

O caso dos pneus foi destrinchado na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n° 101, do Distrito Federal, uma vez que a questão feriu três preceitos constitucionais fundamentais: o direito à saúde, balizado pelos artigos 196 e 225, ambos da Constituição Federal, em conexão a este, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, também sedimentado nos mesmos artigos da Constituição. Em contrapartida, o caso está intimamente ligado à busca nacional por um desenvolvimento econômico sustentável, sustentado pelos princípios da livre iniciativa e da liberdade de comércio.

Além disso, a ADPF n° 101/DF, com Acórdão proferido em 24 de junho de 2009, foi fundamental para a resolução do caso no Brasil, uma vez que confrontou as decisões do Tribunal *ad hoc* do Mercosul, o qual considerou legal a comercialização de pneus usados entre Brasil e Uruguai, e o painel do OSC, que entendeu ser necessária a proibição de importação de pneus usados pelo Brasil, motivado pelos princípios da proteção ao meio ambiente e do desenvolvimento sustentável.

A ADPF n° 101/DF foi proposta pelo Presidente da República, representado pelo Advogado-Geral da União, e teve como Relatora a Ministra Carmen Lúcia. Diversas empresas e associações brasileiras que trabalham com recauchutagem e revenda de pneus foram intimadas a participar do debate. Além disso, fora também intimado o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos

Naturais Renováveis (IBAMA) para auxiliar na elaboração dos estudos que respaldaram a decisão da Ministra Relatora.

Foram também intimados todos os juízes de Varas e Tribunais de vários estados do Brasil, tendo em vista que estes proferiram decisões contrárias às recomendações do painel de Órgão de Solução de Controvérsias. Aliás, essa é o motivo que garante o cabimento da Arguição, tendo em vista que surgiu uma situação de insegurança jurídica por conta das decisões proferidas em desarranjo com as recomendações da OMC.

Quanto ao cabimento da ADPF, destaca a Ministra Carmen Lúcia no Acórdão:

Adequação da arguição pela correta indicação de preceitos fundamentais atingidos, a saber, o direito à saúde, direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (arts. 196 e 225 da Constituição Brasileira) e a busca de desenvolvimento econômico sustentável: princípios constitucionais da livre iniciativa e da liberdade de comércio interpretados e aplicados em harmonia com o do desenvolvimento social saudável.

Multiplicidade de ações judiciais, nos diversos graus de jurisdição, nas quais se têm interpretações e decisões divergentes sobre a matéria: situação de insegurança jurídica acrescida da ausência de outro meio processual hábil para solucionar a polêmica pendente: observância do princípio da subsidiariedade. Cabimento da presente ação. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 3)

Nesse sentido, vê-se que há contraposição de preceitos fundamentais essenciais para o país. Por um lado, a proteção dos direitos ligados à saúde e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, os quais vinham sendo descumpridos por conta das liminares expedidas em favor das empresas para importarem pneus usados de países não membros do Mercosul.

Na direção oposta, a garantia fundamental da busca pelo desenvolvimento econômico sustentável, o qual abarca o entendimento de que é interessante a importação de pneumáticos utilizados para sua utilização como matéria-prima, essencial para a atuação de empresas de diversos ramos. Há quem diga, inclusive, que a importação de pneus já utilizados favorece a criação de

empregos diretos e indiretos, o que, em tese, favoreceria o crescimento econômico da nação.

A Ministra entendeu que as decisões proferidas em favor das empresas permitindo a importação de pneus usados não respeitam os Princípios constitucionais do desenvolvimento sustentável e da equidade e responsabilidade intergeracional, ambos consagrados no artigo 225 da Constituição Federal. A Ministra, inclusive, deixa claro seu entendimento sobre meio ambiente ecologicamente equilibrado, que se resume na “preservação para a geração atual e para as gerações futuras”, e sobre desenvolvimento sustentável, que, em breves linhas, seria “crescimento econômico com garantia paralela e superiormente respeitada da saúde da população, cujos direitos devem ser observados em face das necessidades atuais e daquelas previsíveis e a serem prevenidas para garantia e respeito às gerações futuras”. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 4)

Para a Ministra, houve atendimento ao princípio da precaução, acolhido constitucionalmente, harmonizado com os demais princípios da ordem social e econômica. Nesse sentido, a Ministra afirma em seu voto que a “atividade econômica não pode ser exercida em desarmonia com os princípios destinados a tornar efetiva a proteção do meio ambiente”. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 94)

Outro direito contemplado na Constituição Federal também fora discutido no decorrer do julgamento da ADPF n° 101/DF, qual seja, o direito à saúde. Conforme afirma a Ministra, o depósito de pneus ao ar livre, devido à falta de utilização e destinação dos pneus inservíveis, fomentado pela importação é fator de disseminação de doenças tropicais. Por conta disto, o voto em favor da proibição da importação de pneus usados também está sustentado nesse princípio.

Assim, qualquer ação do Estado que busque evitar causas de aumento de doenças graves ou contagiosas é legítima e razoável. Inclusive, A atuação do Estado nesse caso, nas próprias palavras da Ministra, é “preventiva, prudente e precavida”. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 4)

Em seu voto, a Ministra Carmen Lúcia entende que houve:

Demonstração de que: a) os elementos que compõem o pneu, dando-lhe durabilidade, é responsável pela demora na sua decomposição quando descartado em aterros; b) a dificuldade de seu armazenamento impele a sua queima, o que libera substâncias tóxicas e cancerígenas no ar; c) quando compactados inteiros, os pneus tendem a voltar à sua forma original e retornam à superfície, ocupando espaços que são escassos e de grande valia, em especial nas grandes cidades; d) pneus inservíveis e descartados a céu aberto são criadouros de insetos e outros transmissores de doenças; e) o alto índice calorífico dos pneus, interessante para as indústrias cimenteiras, quando queimados a céu aberto se tornam focos de incêndio difíceis de extinguir, podendo durar dias, meses e até anos; f) o Brasil produz pneus usados em quantitativo suficiente para abastecer as fábricas de remoldagem de pneus, do que decorre não faltar matéria-prima a impedir a atividade econômica. (STF. ADPF, 2009, p. 5)

A temática ganha maior proporção quando observamos os dispositivos constitucionais brasileiros que tratam da conservação e preservação do meio ambiente. No Brasil, os artigos 196 e 225, da Constituição Federal, garantem a todos os cidadãos o direito à saúde e ao livre acesso ao meio ambiente equilibrado.

Assim, o voto atesta que a importação de pneus usados ou remoldados para recauchutagem em território brasileiro ou revenda para outros países é contrária aos preceitos constitucionais de saúde e do meio ambiente ecologicamente equilibrado, sendo, então, afrontam aos artigos 170, incisos I e IV, 196 e 225, todos da Constituição Federal.

Baseado nestes artigos, o Supremo Tribunal Federal considerou inconstitucional, em junho de 2009, a importação de pneus recauchutados, em julgamento da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, que julgou o caso de compra de pneu usado de origem uruguaia (SAVIO, 2011, p. 367). O STF considerou a questão resolvida ainda que a OMC não tivesse se pronunciado definitivamente sobre o assunto e sem que nenhuma sanção tivesse sido imposta aos países exportadores de pneus recauchutados. Além disso, recomendou o seu posicionamento para o caso da Comunidade

Europeia, considerando que a importação dos pneus europeus recauchutados, mesmo com menor custo, fosse interrompida.

A Ministra esclarece por fim que decisões judiciais com trânsito em julgado, cujo conteúdo já tenha sido executado e exaurido, não são desfeitas, porém terão seus efeitos acabados. Para as decisões judiciais pretéritas à Arguição, os efeitos foram cessados, “com indeterminação temporal quanto à autorização concedida para importação de pneus”. (STF. ADPF n° 101/DF, p. 6)

3.3. O CASO DOS PNEUS USADOS E O CONFLITO ENTRE PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS

Na nova ordem global, o que deve ser adotado como política pública é o que se faz estritamente necessário para a antecipação das ameaças de danos ao meio ambiente, fazendo uma avaliação do impacto que as ações ou as omissões possam acarretar.

Entretanto, apesar da necessidade de se proteger o meio ambiente e garantir o desenvolvimento sustentável, é inegável a importância de se assegurar o desenvolvimento econômico e o livre comércio, princípios amplamente difundidos na Constituição Federal. Nos dias de hoje, nos quais qualquer crise econômica mundial provoca uma crise social, por conta de suas repercussões inegáveis e imediatas na vida da sociedade. Entretanto, não é possível contorná-la pelo descumprimento de preceitos fundamentais, muito menos pela desobediência ao texto constitucional. Esse ponto é, de fato, o cerne da questão que envolveu a problemática do Caso dos Pneus Usados.

Afinal, conforme entende a Ministra Carmen Lúcia ao proferir o voto na ADPF n°101/DF, não se resolve uma crise econômica com a criação de outra crise, esta prejudicial à saúde da população e ao meio ambiente (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 92). Ou seja, o viés econômico não pode ser sobreposto à

saúde humana e não pode acarretar em prejuízos ao meio ambiente e à saúde dos indivíduos e das gerações futuras.

Conforme ensina o Ministro Eros Grau:

O princípio da defesa do meio ambiente conforma a ordem econômica (mundo do ser), informando substancialmente os princípios da garantia do desenvolvimento e do pleno emprego. Além de objetivo, em si, é instrumento necessário – e indispensável – à realização do fim dessa ordem, o de assegurar a todos existência digna. Nutre também, ademais, os ditames da justiça social. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo – diz o art. 225, caput.

O desenvolvimento nacional que cumpre realizar, um dos objetivos da República Federativa do Brasil, e o pleno emprego que impende assegurar supõem economia auto-sustentada, suficientemente equilibrada para permitir ao homem reencontrar-se consigo próprio, como ser humano e não apenas como um dado ou índice econômico. (GRAU, 2007, p. 250-251).

As medidas impostas nas normas brasileiras, que se alega terem sido descumpridas em algumas decisões judiciais no caso em questão, contrárias ao posicionamento do OSC, estão de acordo com princípio da precaução, qual seja, a prevenção contra riscos e danos que não se tem certeza que não vão ocorrer, o qual a Constituição tratou de forma implícita e exige a todos os cidadãos o dever de obedecer (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 97-98). Além disto, a preservação desse princípio não é contrária aos demais princípios constitucionais de natureza econômica, tendo em vista que “com eles se harmoniza e se entende, porque em sua integridade é que se conforma aquele sistema constitucional”. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 98)

O direito à saúde, que esteve presente em todos os textos constitucionais recentes, observando as transformações e evolução da sociedade brasileira, “cujo projeto político se manifesta em cada época segundo os avanços e necessidades que precisam ser colmatados, também foi descumprido pelas decisões judiciais que autorizaram a importação de pneus usados”. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 100)

O reconhecimento constitucional do direito à saúde, considerado um direito social fundamental, tem como consequência a possibilidade de exigência junto ao Estado de ações positivas para garanti-lo e dotá-lo de eficácia plena. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 101)

Nesse sentido, é terminantemente proibido ao Poder Público ser imprevidente ou insuficiente em suas ações, decisões e políticas destinadas à garantir a proteção dos direitos fundamentais, sob pena dessa inoperância ou inércia confrontar o núcleo central dos direitos. Desta improvidência ou insuficiência, afastou-se o Poder Público brasileiro, tendo em vista que adotou as medidas normativas proibitivas de importação de resíduos que conduzem ao comprometimento com a saúde pública e ambiental. (STF. ADPF nº 101/DF, 2009, p. 101)

Conforme ilustrado pela Ministra Carmen Lúcia, ao proferir voto sobre o caso no julgamento da ADPF:

Constatado que o depósito de pneus ao ar livre – a que se chega, inexoravelmente, com a falta de utilização dos pneus inservíveis, mormente quando se dá a sua importação nos termos pretendidos por algumas empresas - é fator de disseminação de doenças tropicais, o razoável e legítimo é atuar o Estado de forma preventiva, com prudência e como necessária precaução, na adoção de políticas públicas que evitem as causas que provoquem aumento de doenças graves ou contagiosas. (ADPF, 2008, p. 103).

Pautado pelo conceito de responsabilidade sanitária, entende-se que a atuação do Estado não cabe apenas ao cidadão, pois o direito à saúde está intimamente ligado, direta e imediatamente, ao direito ao meio ambiente equilibrado, pautado no desenvolvimento sustentável, para a sociedade e para as gerações futuras. E, nos termos dos princípios e preceitos constitucionais, compete ao Poder Público estabelecer padrões de qualidade para toda a cadeia produtiva, até o seu descarte, para a proteção da saúde.

Salienta-se também que quem mais sofre com a situação criada com o descarte de pneus, cuja importação faz crescer em níveis

significativos os resíduos sem aproveitamento ecologicamente sustentável, são exatamente os indivíduos que não possuem meios para se livrarem ou não ficarem vulneráveis ao lixo produzido pelos pneus. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 99)

Sendo o direito à saúde um bem não patrimonial, sua tutela deve ser realizada de forma inibitória e preventiva, impedindo-se, para tal, a prática de atos de importação de pneus usados, proibição que é costumeiramente adotada pelos países desenvolvidos que buscam se livrar deles, conforme alegado inclusive no Painel do OSC, quando demonstrado que estes não podem ser reaproveitados pela indústria. (STF. ADPF n° 101/DF, 2009, p. 100)

Mesmo assim, vale lembrar que a atitude do Brasil em levar o caso para julgamento em âmbito internacional, contrariando a posição do bloco econômico mais poderoso do mundo, foi um grande passo para a reafirmação do novo formato do OSC, uma vez que mostrou que, de fato, as ponderações da instituição se sobrepõem à influência de poderes políticos e econômicos, e sim por um conciso sistema de regras e acordos internacionais, conforme a obra de Vera Thorstensen,

O mais importante avanço é na consolidação de um processo em que os conflitos passaram de condicionados ao poder (*power-oriented*) para a condição determinada pela regra (*rule-oriented*). Ou seja, todos os membros passam pelas mesmas avaliações do Órgão e podem recorrer às controvérsias com o mesmo peso de atuação. (THORSTENSEN, 2001, p. 46)

Nesse sentido, destaca-se que os efeitos do caso Brasil versus Comunidade Europeia junto ao OMC no Caso dos Pneus Usados foram inovadores tanto em âmbito interno como internacional, na medida em que ressaltou os princípios constitucionais independentemente do julgamento do litígio a ser analisado pelo OSC, bem como contribuíram para a maior credibilidade deste órgão, na medida em que invocaram retaliações a uma das grandes potências globais, possibilitando a sobreposição das normas e acordos sobre a influência política. (INTERNATIONAL CENTRE FOR TRADE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT, 2012, p. 30)

CONCLUSÃO

O presente trabalho cumpriu seu objetivo central ao analisar de forma crítica o Caso dos Pneus Usados, litígio julgado pelo OSC da Organização Mundial do Comércio, que envolveu Brasil e Comunidade Europeia, bem como apresentou a recepção do julgado no Brasil, discutindo principalmente o julgamento da ADPF nº 101/DF.

A evolução do sistema multilateral de comércio no século XX, apresentando a influência de teóricos clássicos e sua importância para o surgimento do GATT após a Segunda Guerra Mundial, teve por pretensão discutir as perspectivas dominantes por ocasião da instituição da OMC. Conforme discutido ao longo de todo este trabalho, a concepção multilateral de funcionamento da OMC foi voltada para possibilitar o livre comércio entre os países, entendido, inclusive, como fator propício para a manutenção da paz entre os povos.

O Caso dos Pneus Usados, contudo, reflete um importante precedente em que a perspectiva de livre comércio é contrastada com outros valores de igual envergadura, como a preservação do meio-ambiente, saúde e defesa do consumidor. Por meio da evolução da legislação brasileira, com suas deficiências redacionais, é possível perceber que o entendimento acerca do caso no Brasil foi direcionado para a proteção dos princípios constitucionais de desenvolvimento sustentável e do direito à saúde, havendo, com o passar do tempo, um rigor cada vez maior na elaboração das resoluções e normativas sobre a importação de pneus usados.

Buscou-se avaliar que, não obstante o OSC da OMC atue como verdadeiro tribunal judicial, o cumprimento de suas determinações envolve aspectos que transcendem as margens do Direito.

Assim, percebe-se que o caso dos pneus expõe de forma evidente as divergências nas lógicas de interpretação dos tribunais envolvidos, confrontando a ótica de resolução de conflitos entre dois tribunais com tradições

jurídicas divergentes (LUPI, 2001, p. 59). Nesse sentido, o OSC, nitidamente inspirado no sistema jurídico inglês, se posiciona em sentido contrário ao Tribunal *ad hoc* do Mercosul, pautado em outras fontes de direito, em especial nas tradições continentais europeias e adaptada a realidade sul-americana. (VARELLA, FILHO; 2008, p. 504-505)

Os compromissos assumidos pelo país diante da decisão do Tribunal *ad hoc* do Mercosul, e a situação inusitada que o Brasil se viu diante da necessidade de se conferir *enforcement* à decisão da OSC, obrigaram o país a resolver a questão de forma definitiva. Mesmo após as deliberações em foros regionais e internacionais, a situação de insegurança jurídica no Brasil ficou ainda mais evidente após as decisões proferidas pelos Tribunais de Justiça para autorizar ou proibir a importação de pneus, uma vez que estas se pautaram nos mais variados entendimentos acerca do tema.

Com efeito, somente a partir do julgamento da ADPF n° 101/DF, a questão restou devidamente resolvida em território nacional, posto que foram equacionados os interesses do Estado, sedimentados na proteção dos princípios constitucionais de proteção ao meio ambiente, precaução e desenvolvimento sustentável. Conforme defendido no voto da Ministra Relatora Carmen Lúcia, existem limitações ao princípio do livre comércio, fundamento que balizou a argumentação das empresas e associações que atuam da importação e recauchutagem de pneus usados, uma vez que este não pode servir como justificativa de prejuízos para à saúde da população, ao desenvolvimento sustentável e ao meio ambiente.

Por fim, é possível concluir que o Caso dos Pneus Usados representa um avanço para o Brasil quanto a políticas públicas visando à proteção do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável, tendo o país adotado uma postura protetiva, ainda que a decisão do Tribunal *ad hoc* do Mercosul e do Painel do OSC sobre o assunto tenham sido desfavoráveis, em especial o julgado no tribunal sul-americano.

REFERÊNCIAS

BARRAL, Welber. *O Brasil e a OMC*. Curitiba: Juruá, 1. ed., 2002.

CASELLA, Paulo Borba; MERCADANTE, Araminta de Azevedo (coord.). *Guerra comercial ou integração mundial pelo comércio? A OMC e o Brasil*. – São Paulo: Ltr, 1. ed., 1998.

CERVO, Amado; BERVIAN; Pedro. *Metodologia Científica*. São Paulo: Editora Pearson Prentice Hall, 5. ed., 2002.

COSTA, Ligia Maura. *OMC: Manual Prático da Rodada Uruguai*. – São Paulo: Saraiva, 1. ed., 1996.

FELIX, Ana Cristina Azevedo de Carvalho. *A Solução de Controvérsias na OMC*. In: *Prima Facie*, vol. 1, n. 1, São Paulo: 2002.

GOYOS JUNIOR, Durval de Noronha. *A OMC e os tratados da Rodada Uruguai*. São Paulo: Observador Legal, 1. ed., 1994.

GRAU, Eros Roberto. *A Ordem Econômica na Constituição de 1988*. São Paulo: Editora Malheiros, 15ª ed., 2012.

ISMAEIL, Faizel. *Reforming the WTO Organization*. In: *Journal of International Economic Law*. Vol. 1, nº 1, p. 25 -48, mar/2010. Oxford: Oxford University Press, 2010.

INTERNATIONAL CENTRE FOR TRADE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT. *Caso dos Pneus*, 2012. Disponível em http://www.faap.br/faap_juris/pdf/Forum%20-%20Caso%20dos%20Pneus%202.pdf.

JACKSON, John. *The World Trading System*. Cambridge: MIT Press, 2ª edição, 1997.

KANT, Emmanuel. *À Paz Perpétua*. Porto Alegre: L&PM, 2011.

KELSEN, Hans. *Teoria Pura do Direito*. São Paulo: Revista do Tribunais, 8ª ed., 2009.

LAFER, Celso. *A OMC e a regulamentação do comércio internacional*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1. ed., 1998.

LUPI, André Lipp Pinto Basto. *Soberania, OMC e Mercosul*. São Paulo: Aduaneiras, 1. ed., 2001.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Curso de direito internacional público*. Rio de Janeiro: Renovar, 15. ed., 2004.

MONTESQUIEU. *Do Espírito das Leis*. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002.

NASSER, Rabih Ali. *A liberalização do comércio internacional nas normas do GATT – OMC*. São Paulo: Ltr, 1. ed., 1999.

NEVES, José Luis. *Pesquisa qualitativa: características, usos e possibilidades*. In: Caderno de Pesquisas em Administração, vol. 1, n. 3, São Paulo: 1996.

O ESTADO DE SÃO PAULO. *UE volta a recorrer à OMC contra Brasil sobre pneus*. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,ue-volta-a-recorrer-a-omc-contrabrazil-sobre-pneus,32503,0.htm> Acesso em Nov/2012.

OMC. *Painel – Caso dos Pneus Usados – Brasil x Comunidade Europeia*, 2007. Disponível em <http://www.worldtradelaw.net/static.php?type=public&page==reports%2Fwtopanels%2Fbrazil-tyres%28panel%29.pdf>

OMC. *Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization*, 1994.

OMC, *Países Membros*. 2015. Disponível em https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm

OMS. *Relatório da 55ª Assembleia Mundial da Saúde*, 2002. Disponível em <http://ftp.who.int/gb/archive/>

POPPER, Karl. *A Lógica da Pesquisa Científica*. São Paulo: Ed. Cultrix, 1. ed., 1993.

RAMPAZZO, Lino. *Metodologia Científica: Para alunos dos cursos de graduação e pós-graduação*. São Paulo: Edições Loyola, 1. ed., 2004.

SAVIO, Adriana Macena. *O Caso dos pneus na OMC e no Mercosul*. Brasília: Editora UnB, 1. ed., 2012.

STF. *Acórdão, Votos e Pareceres - Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n° 101/DF*, 2009. Disponível em <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=629955>

THORSTENSEN, Vera. *OMC – Organização Mundial do Comércio: as regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais*. São Paulo: Aduaneiras, 2. ed., 2001.

VARELLA, Dias Marcelo ; FILHO, Freitas Roberto. *L'organisation mondiale du commerce: un révélateur des divergences internes aux pays en développement*. *Revue Internationale de Droit Economique*. [Paris], t. 22, v. 4, p. 487-507, abr. 2008. Disponível em: www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-economique-2008-4-page-487.htm.