



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA REGIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE/PRODEMA



**COMÉRCIO INTERNACIONAL E MEIO AMBIENTE:
ESTÍMULO À PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL OU MERO
PROTECIONISMO COMERCIAL – A POSIÇÃO DO BRASIL
EM DOIS CASOS DE LITÍGIO**

LÍLIA SILVA LUZ

2012
Natal – RN
Brasil

Lília Silva Luz

**COMÉRCIO INTERNACIONAL E MEIO AMBIENTE:
ESTÍMULO À PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL OU MERO
PROTECIONISMO COMERCIAL – A POSIÇÃO DO BRASIL
EM DOIS CASOS DE LITÍGIO**

Dissertação apresentada ao Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PRODEMA/UFRN), como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: **Prof.Dr. Daniel Durante Pereira Alves**

2012

Natal – RN

Brasil

Catálogo da publicação na fonte

Luz, Lília Silva.

Comércio internacional e meio ambiente : estímulo à produção sustentável ou mero protecionismo comercial : a posição do Brasil em dois casos de litígio / Lília Silva Luz. – Natal, 2012.

99 f.: il.

Orientador : Doutor Daniel Durante Pereira Alves.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Biológicas. Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente.

1. Comércio Internacional – Dissertação. 2. Meio Ambiente – Dissertação. 3. Protecionismo Comercial – Dissertação. I. Alves, Daniel Durante Pereira. I. Título.

RN/ UF
339.5

CDU

LÍLIA SILVA LUZ

Dissertação submetida ao Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PRODEMA/UFRN), como requisito para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente.

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA:

Prof(a). Dr(a). Daniel Durante Pereira Alves
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PRODEMA/UFRN)

Prof(a). Dr(a). Antônio Carlos dos Santos
Membro Externo (PRODEMA/UFS)

Prof(a). Dr(a). Fabiano André de Souza Mendonça
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (DPU-CCSA/UFRN)

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo auxílio financeiro indispensável à confecção desta pesquisa.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Daniel Durante Pereira Alves, pela rica contribuição ao longo da construção de todo o trabalho e pela compreensão nos momentos difíceis.

Aos professores Dr. Antônio Carlos dos Santos e Dr. Fabiano André de Souza Mendonça, pela disponibilidade em participar da banca de defesa desta dissertação e pela contribuição acadêmica a mim dispensada.

Soli Deo Gloria.

RESUMO

COMÉRCIO INTERNACIONAL E MEIO AMBIENTE: ESTÍMULO À PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL OU MERO PROTECIONISMO COMERCIAL – A POSIÇÃO DO BRASIL EM DOIS CASOS DE LITÍGIO

A Organização Mundial do Comércio (OMC) foi criada em 1994, como resultado da Rodada Uruguai, e tem como escopo principal propugnar pela manutenção do livre-comércio entre as nações. O preâmbulo do seu Acordo Constitutivo cita especificamente como sendo um objetivo da instituição o alcance de um desenvolvimento sustentável e a busca pela proteção e preservação do meio ambiente, trazendo para a esfera do comércio mundial a ideia de que a preocupação com a causa ambiental não está restrita apenas ao grupo dos ambientalistas, mas, pelo contrário já adentrou o cenário econômico de uma forma não só ideológica, porém também pragmática. O Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT) de 1947, que integra o GATT de 1994, contém um dispositivo que permite a adoção de medidas restritivas ao comércio, desde que tais medidas visem a proteção do meio ambiente – Artigo XX. O Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) integra a OMC e atua na dissolução de controvérsias entre os países motivadas por questões comerciais. Analisam-se dois casos em que países impuseram medidas comerciais restritivas com justificativa ambiental. O primeiro caso foi encerrado em 1996, com ganho de causa dado ao Brasil, relativo à discriminação da legislação ambiental estadunidense imposta à gasolina importada do Brasil – e o segundo, iniciado em 2005 e encerrado em 2007, saindo novamente o Brasil vitorioso, é referente à proibição da importação de pneus reformados para o Brasil. Objetiva-se responder à pergunta: como o meio ambiente é tratado em meio a discussões comerciais – o que se visa é a sua proteção ou a sua utilização com objetivos econômicos disfarçados? Para a confecção deste trabalho, foi empreendida ampla pesquisa documental junto ao sítio virtual da OMC para avaliação de toda a produção jurídica dos casos e posterior análise da questão-chave para o trabalho, além de pesquisa bibliográfica de autores que estudam a tensa relação entre comércio internacional e meio ambiente. Quanto ao primeiro caso, pôde-se perceber que a movimentação política realizada pelos EUA com o fito de alcançar padrões aceitáveis de qualidade do ar foi um esforço institucional para assegurar a qualidade do ar atmosférico, e, assim, seria inapropriado afirmar que o regulamento da gasolina constituiu *meramente* um entrave comercial disfarçado. Porém, uma análise cuidadosa da implementação e do funcionamento do regulamento da gasolina pode evidenciar intenções comerciais disfarçadas e o argumento ambiental dos EUA não se sustentou. O peso do meio ambiente neste foi relegado, posto que visivelmente existiam interesses estranhos à causa ambiental. Quanto ao segundo caso, percebeu-se que, apesar das claras tentativas das CE de promover o *dumping ecológico*, quando intentaram enviar para o Brasil, supostamente um país com estrutura fiscalizatória ambiental mais débil, um resíduo que, por força de diretivas internas, já não podia ser enviado para seus próprios aterros, o discurso brasileiro permaneceu centrado na causa ambiental, e desta sorte não se verificou a existência de barreiras comerciais disfarçadas, e sim, de preponderância, pelo menos *a priori*, de forças estranhas à discussão sobre o meio ambiente, pois que não há como se justificar juridicamente a reversão total do entendimento do primeiro órgão julgador, à vista de todos os argumentos apresentados pelo Brasil e da não apresentação de fatos novos quando da apelação. Ainda, bastante alvissareira a reflexão sobre o papel da liberalização comercial sobre o meio ambiente de forma geral, pois que, ao passo em que não se chega a uma conclusão definitiva, evidenciam-se posições nos dois sentidos, tanto a favor quanto contra, o que só enriquece as discussões e torna este um tema bastante fértil para futuras pesquisas.

PALAVRAS-CHAVE

Comércio Internacional; Meio Ambiente; Protecionismo Comercial.

ABSTRACT

INTERNATIONAL TRADE AND ENVIRONMENT: FOSTERING SUSTAINABLE PRODUCTION NUMBER OR TRADE PROTECTIONISM - THE POSITION OF BRAZIL IN TWO CASES OF LITIGATION

The World Trade Organization (WTO) was established in 1994 as a result of the Uruguay Round, and has as its principal aim advocate for the maintenance of free trade between nations. The preamble of its Constitutive Agreement specifically cites as an institution the goal of achieving sustainable development and the pursuit of protecting and preserving the environment, bringing into the sphere of world trade the idea that concern for the environmental cause is not restricted only the group of environmentalists, but rather has entered the economic landscape in a way not only ideological, but also pragmatic. The General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) 1947, part of the GATT 1994, contains a device that allows the adoption of trade restrictive measures, provided that such measures aimed at protecting the environment - Article XX. The Settlement Body (DSB) is part of the WTO and acts in dissolving disputes between the countries motivated by trade. It examines two cases where countries have imposed restrictive trade measures with environmental justification. The first case was closed in 1996, with award of damages given to Brazil, on the breakdown of U.S. environmental legislation imposed on imported gasoline from Brazil - and the second, begun in 2005 and closed in 2007, coming out victorious again Brazil is on the import ban on retreaded tires to Brazil. The objective is to answer the question: how the environment is treated in the midst of trade discussions - which is aimed at its protection or its use with economic objectives in disguise? For the preparation of this work, extensive documentary research was undertaken with the virtual site of the WTO to review the entire production of legal cases and subsequent analysis of the key issue for the work, and literature of authors who have studied the tense relationship between trade international environment. The first case, it could be seen that the political movement performed by the U.S. with the aim of achieving acceptable standards of air quality was an institutional effort to ensure the quality of air, and thus would be inappropriate to say that the regulation of gasoline was merely a disguised trade barrier. However, a careful analysis of the implementation and operation of gasoline regulation may reveal intentions disguised trade and U.S. environmental argument did not hold. The weight of this environment was relegated, since there were clearly outside interests to the environmental cause. The second case, it was realized that, despite clear attempts by the EC to promote ecological dumping, send when brought to Brazil, supposedly a country with weaker environmental structure on surveillance, a residue that, pursuant to internal policies, as could not be sent to their own landfills, the Brazilian discourse remained focused on the environmental cause, and this sort there was the existence of disguised trade barriers, but of importance, at least a priori, the discussion of foreign forces on the environment environment because there is no way to legally justify the reversal of the total understanding of the first judging body, the sight of all the arguments presented by Brazil and the non-submission of new facts upon appeal. Still, quite heartening to reflect on the role of trade liberalization on the environment in general, because, while they do not reach a definitive conclusion will reveal positions in both directions, both for and against, the that only adds to the discussions and makes this a very fertile topic for future research.

KEYWORDS:

Environment; International Trade; Trade Protectionism.

LISTA DE FIGURAS

INTRODUÇÃO GERAL E REVISÃO DA LITERATURA

Figura 1 – Estrutura da OMC.....	24
Figura 2 – Tela da base de dados do sítio virtual da OMC.....	34
Figura 3 – Tela da lista dos documentos da controvérsia DS2.....	35

CAPÍTULO 2: A GUERRA DOS PNEUS – a controvérsia entre Brasil e Comunidades Europeias sobre o comércio internacional de pneus usados

Figura 1 – Estrutura de um pneumático.....	71
Figura 2 – Cadeia de reposição de pneus.....	73
Figura 3 – Cadeia de destinação dos pneus novos.....	73

LISTA DE TABELAS

INTRODUÇÃO GERAL E REVISÃO DA LITERATURA

Tabela 1 – Produção anual de pneus por tipo de veículo.....	72
---	----

LISTA DE SIGLAS

ABNT	- Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABR	- Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus
ANIP	- Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos
CE	- Comunidades Europeias
CNUMAD	- Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
ESC	- Entendimento sobre Solução de Controvérsias
GATS	- <i>General Agreement on Trade in Service</i>
GATT	- <i>General Agreement on Tariff and Trade</i>
MMA	- Ministério do Meio Ambiente
MSC	- Mecanismo de Solução de Controvérsias
OA	- Órgão de Apelação
OCDE	- Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OMC	- Organização Mundial do Comércio
ONU	- Organização das Nações Unidas
OSC	- Órgão de Solução de Controvérsias
PPP	- Princípio do Poluidor Pagador
TRIPS	- <i>Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights</i>
ORPC	- Órgão Revisor de Política Comercial
MERCOSUL	- Mercado Comum do Sul
WTO	- <i>World Trade Organization</i>

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO GERAL E REVISÃO DA LITERATURA	11
A INSERÇÃO E A EVOLUÇÃO DO MEIO AMBIENTE NO CONTEXTO GLOBAL	11
A NOVA ORDEM AMBIENTAL INTERNACIONAL	19
A ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC) COMO FÓRUM DO LIVRE-COMÉRCIO MUNDIAL - DA CONCEPÇÃO AO FUNCIONAMENTO	21
A OMC E O MEIO AMBIENTE.....	26
METODOLOGIA GERAL.....	33
REFERÊNCIAS	37
ANÁLISE DO PAPEL DO MEIO AMBIENTE NO COMÉRCIO INTERNACIONAL À LUZ DO CONTENCIOSO “PADRÕES PARA A GASOLINA REFORMULADA E CONVENCIONAL (EUA- GASOLINA, DS2)”	39
A GUERRA DOS PNEUS USADOS – A CONTROVÉRSIA ENTRE BRASIL E COMUNIDADES EUROPEIAS SOBRE O COMÉRCIO INTERNACIONAL DE PNEUS USADOS	68
CONCLUSÕES GERAIS.....	94
ANEXO A – INSTRUÇÕES AOS AUTORES.....	97
ANEXO B – INSTRUÇÕES AOS AUTORES	98

INTRODUÇÃO GERAL E REVISÃO DA LITERATURA

Nesta seção será feito um recorte do tema, a partir de seu aspecto mais geral, até chegar àqueles mais específicos, de forma que se partirá da inserção do meio ambiente na pauta das discussões mundiais, passando pela compreensão de que se está diante de uma *Ordem Ambiental Internacional*, até o delineamento de como funciona a Organização Mundial do Comércio (OMC), e, principalmente, como as questões ambientais são tratadas neste fórum.

Nesse sentido, quando da abordagem do conflito entre meio ambiente e comércio internacional, será empreendida uma discussão geral sobre o Artigo XX do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), que é, dentro da OMC, o principal dispositivo legal que trata sobre a problemática, para que o leitor possa se situar nesse contexto e compreender o porquê de terem sido escolhidos os dois casos levados a estudo neste trabalho.

Ao fim desta seção, serão apresentadas ao leitor as circunstâncias gerais dos casos que foram pesquisados, os quais serão aprofundados nos artigos subsequentes, bem como os objetivos que se vislumbram quando da feitura deste trabalho.

A INSERÇÃO E A EVOLUÇÃO DO MEIO AMBIENTE NO CONTEXTO GLOBAL

O mundo experimenta, nestes tempos contemporâneos, ou pós-modernos, o fenômeno da globalização, cuja característica mais evidente é a do trânsito fluido – alguns sugerem até inexistência de fronteiras – de produtos, pessoas, serviços e tecnologias, os quais ultrapassam as fronteiras nacionais, alcançando o mais recôndito lugarejo do mundo em fração de segundos.

Como bem acentua Castro (2005), não é possível uma análise criteriosa do mundo ao redor sem a referência a esse fenômeno, o qual suscitou inúmeros debates no meio acadêmico e até hoje o faz, por ser tema que envolve inúmeras facetas e pode ser visto sob diversos ângulos.

Longe de ser um simples processo de homogeneização do mundo e de transposição de barreiras nacionais, a globalização é um processo complexo, o qual traz consigo diversas implicações políticas, econômicas, sociais e, por que não dizer, ecológicas.

No que atine à questão ambiental, a discussão cresce quando se vislumbra imediatamente a possibilidade de, por exemplo, produtos com alto potencial poluidor chegarem a qualquer lugar do planeta, e ali ocasionarem danos, em pouquíssimo tempo.

Não que esse fenômeno da rápida difusão de produtos com alto potencial poluidor ou de uma pluma de contaminação não se manifestasse antes, em épocas anteriores ao estágio de desenvolvimento atual, mas é que, na sociedade atual, pós-industrial, os riscos, as implicações e as possibilidades do alcance de uma catástrofe ambiental são, de fato, incalculáveis e, muitas vezes, imprevisíveis, e uma prova desse fato são os grandes acidentes nucleares registrados no começo do século XX.

Porém, as discussões não se encerram simplesmente nas implicações dos riscos ambientais decorrentes da utilização de produtos potencialmente poluidores etc, mas, de outra sorte, é aí que elas iniciam e dão margem a outros debates.

Nesse sentido, é importante que existam mecanismos, em uma esfera supranacional, que possam balizar o uso dos recursos naturais em todos os campos da sociedade, na certeza de que lidar com o meio ambiente é tarefa complexa, pois os atores e interesses envolvidos são os mais diversificados e é nesse contexto que se entendem pertinentes os eventos mundiais realizados a partir da década 1970 com o intuito de trazer à baila a necessidade urgente do debate e dos esforços globais.

Isso significa que as questões ambientais, no dizer de Oliveira (2007), desprezam as fronteiras jurídico-políticas dos Estados, tornando a proteção ambiental em nível macro imprescindível para a continuidade das condições necessárias à manutenção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, e, assim, nasce a *Ecopolítica Internacional*, que, como aduz Le Preste (2005, p. 19),

[...] não somente faz referência ao conjunto das dimensões políticas da identificação e da resolução das questões ambientais, como, mais particularmente, às tentativas dos atores internacionais de impor sua definição da segurança em face da natureza e da qualidade de vida das populações, utilizando as novas carências em proveito próprio.

As preocupações mundiais com a questão ambiental, e a inserção deste tema na agenda política internacional, remontam a 1962, quando do lançamento do livro “A primavera silenciosa”, no qual a bióloga marinha Rachel Carson aponta os efeitos danosos da atuação inconsequente do homem sobre as relações ecossistêmicas. A autora se utiliza de uma linguagem por vezes poética, sensível, para explorar um tema de grande profundidade e provocar o despertar para a reflexão, bem como para uma possível mudança na forma como o homem lida com a natureza.

O debate, por óbvio, não *nasce* a partir de 1962, mas se propaga, a partir de então, vertiginosamente, ensejando a criação, em 1968, de um grupo formado por cientistas das mais diversas áreas que se propunha a analisar as consequências, para o planeta, da utilização ilimitada dos recursos naturais – o Clube de Roma, cujo relatório, intitulado “Os Limites do Crescimento” e publicado em 1972, faz uma relação entre o que a Terra poderia fornecer e o que seria demandado pelo capital industrial, se fossem mantidos os níveis exigidos até então. A conclusão foi catastrófica, pois que apontou que em 100 anos a Terra entraria em colapso.

Tais publicações fizeram surgir a necessidade de uma discussão mais centrada, menos alarmista, que pudesse promover a reflexão ponderada das questões e, ao mesmo tempo, elaborar planos de ação para que se partisse do discurso à prática e pudesse ser respondida a questão “a realidade é esta, o que pode se fazer para mudá-la?”.

Assim, em 1972, foi realizada, em Estocolmo, a famosa Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, considerada o primeiro momento no qual a temática ambiental foi discutida com ampla participação dos países.

No mesmo ano, foi criado o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), cujo objetivo era promover pesquisas sobre temas que pudessem ensejar debates ambientais e, assim, propor soluções para os países pudessem implantar políticas públicas nessa área.

Ainda em 1972, o Princípio do Poluidor Pagador (PPP) foi inicialmente adotado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) através da Recomendação C (72), 128, de 1972, acrescida pela Recomendação C (74223), de 1974 (MONTERO, 2008).

O PPP instrumentaliza com maior eficácia a mudança de atitude por parte daqueles que utilizam os recursos naturais como insumo produtivo, fossa de rejeitos e para a satisfação de necessidades básicas, na medida em que força o produtor a internalizar os custos sociais, que são as externalidades, advindos das suas atividades, pois

[...] traria como consequência um maior cuidado em relação ao potencial poluidor da produção, na busca de uma satisfatória qualidade do meio ambiente. Pela aplicação deste princípio, impõe-se ao “sujeito econômico” (produtor, consumidor, transportador), que nesta relação pode causar um problema ambiental, arcar com os custos da diminuição ou afastamento do dano. (DERANI, 2008, p. 142)

As externalidades, também chamadas *deseconomias*, consistem nos custos ou benefícios sociais, advindos do processo produtivo, não incluídos na constituição do preço final. São *deseconomias* porque são partes do preço que não foram *economicizadas*. Podem ser positivas ou negativas, desde que se verifique o benefício ou a deterioração social - no caso em tela, ambiental – proporcionada ao ambiente em que está inserida aquela atividade (LUZ, 2009).

Ainda, em 1973, o Secretário-Geral da Conferência de Estocolmo, Maurice Strong, lançou o conceito de *ecodesenvolvimento*, a partir das ideias do teórico Ignacy Sachs, o qual preconizava que existiriam seis caminhos conducentes ao desenvolvimento: satisfação das necessidades básicas, solidariedade com as gerações futuras, participação da população envolvida, preservação dos recursos naturais e do meio ambiente, elaboração de um sistema social que garanta emprego, segurança social e respeito às outras culturas, e por fim, programas de educação.

O *ecodesenvolvimento* suscitou inúmeros debates conceituais acerca da compatibilização entre as necessidades de crescimento dos países, principalmente daqueles que ainda não haviam chegado a um patamar alto de desenvolvimento, e de formas de proteção ambiental institucionalizadas e, portanto, mais eficazes, os quais promoveram o florescimento do conceito de desenvolvimento sustentável, que parte da ideia de que a economia, ao “atender às necessidades do presente”, não pode prescindir “as necessidades das gerações futuras”, mas que só se consolidou algum tempo depois, como se verá a seguir.

Apesar, portanto, de ter crescido o apelo mundial para as questões ambientais no mundo desenvolvido, os países em desenvolvimento agiam mais por “conveniências estruturais” do que espontaneamente, pois entendiam que os países desenvolvidos eram os verdadeiros causadores do problema, e a estes competia resolvê-los, não admitindo, assim, que seu potencial crescimento fosse limitado por questões de natureza ambiental, postura assumida pelo Brasil quando do II Plano Nacional de Desenvolvimento:

Não era válida qualquer colocação que limitasse o acesso dos países subdesenvolvidos ao estágio de sociedade industrializada sob pretexto de conter o avanço da poluição mundialmente, pois, em verdade, o maior esforço a ser realizado deveria recair sobre as nações industrializadas, que respondem, fundamentalmente, pelo atual estágio de poluição no mundo, e que só mais ou menos recentemente passaram a adotar medidas efetivas de proteção ao meio ambiente. (SILVA, 2007, p.37).

Somente mais tarde, a partir do fim da década de 1980, é que os países em desenvolvimento passaram a se preocupar realmente com as questões ambientais, motivados por cinco razões, apontadas por Le Preste (2005): a realização da Conferência de Estocolmo, em 1972; as atividades de sensibilização ambiental, no sentido de despertar para uma postura ambiental e de divulgar os problemas nessa área, promovidas pelas organizações governamentais e não governamentais; a emergência de grupos de proteção ambiental oriundos das classes médias desses países; a utilização do meio ambiente como instrumento para a reivindicação *legítima*, segundo o entendimento da opinião pública, por óbvio, de interesses políticos e econômicos antes ignorados pelos países desenvolvidos; por fim, a

ocorrência de grandes catástrofes naturais, que puderam mobilizar grupos outrora excluídos do discurso e da participação popular.

Outro princípio que foi gerado em meio a esse tempo de fecundas discussões ambientais foi o Princípio da Precaução, o qual diz que, mesmo quando não haja comprovação científica de que tal atitude ou produto cause real dano ao meio ambiente e, conseqüentemente, à qualidade de vida, devem-se adotar medidas antecipatórias que ajam no sentido de impedir o uso de tais produtos ou a prática de atitudes consideradas de risco (MACHADO, 2005).

Paralelamente a este, gestou-se o Princípio da Prevenção, cuja diferença em relação ao da Precaução se revela na certeza científica dos possíveis danos decorrentes de tal conduta ou da utilização de tais produtos ou insumos que deve instigar posturas antecipadas de *prevenção* a danos. Em outras palavras, enquanto o Princípio da Prevenção elimina a possibilidade de *dano*, o da Precaução evita que o *risco* ocorra, sendo os dois, na verdade, integrantes de um sistema único de cuidados na seara ambiental.

A internalização desses princípios nos documentos multilaterais surgidos a partir da década de 1970 foi de vital importância para estabelecer um padrão mundial de comportamento ambiental que fosse capaz de promover uma segurança, ou, ao menos, um *coeficiente mínimo*, ou um *modelo*, a ser adotado por todo o mundo, para que, de forma bem geral, o meio ambiente estivesse assegurado em escala macro.

Em 1983, foi criada, no contexto da Organização das Nações Unidas (ONU), a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, cujo trabalho produziu, em 1988, o relatório Nosso Futuro Comum, ou Brundtland, e teve como principal contribuição o já aludido conceito de desenvolvimento sustentável.

Vinte anos após o primeiro passo no sentido de internacionalizar as discussões acerca das questões ambientais, em 1992, foi realizada a segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), ou também a “Cúpula da Terra”, no Rio de Janeiro, à qual Le Preste (2005, p. 201) define como a “conferência de todas as esperanças e de todas as decepções da ecopolítica”, pois que ocorreu “[...] num contexto duplamente favorável – a irrupção dos problemas em escala mundial e a degradação dos indicadores ambientais, de um lado, e o fim da Guerra Fria, de outro”.

No dizer de Le Preste (2005, p. 201):

A conferência mobilizou praticamente o mundo inteiro. Reuniu 178 países, oito mil delegados, dezenas de OIGs, três mil representantes de ONGs credenciadas, mais de mil ONGs num fórum paralelo, nove mil jornalistas. Na sessão final, 103 chefes de Estado e de governo estavam sentados ao redor de uma mesa, o que constituiu a maior assembleia de chefes de Estado e de governo na história, até as celebrações do 50º aniversário da ONU, no outono de 1955. Se cada um tirou do evento uma opinião própria, todos estavam conscientes de que viviam um momento de grande simbolismo e que ninguém poderia verdadeiramente prever a dinâmica que o evento engendraria.

Para o sucesso da Conferência, foram criados quatro eixos principais inter-relacionados: um político, no qual os representantes dos governos locais deveriam acordar sobre a agenda, o modo de negociação, os princípios que fundamentariam todos os acordos e o conteúdo dos documentos aprovados; um científico, no qual seriam definidos os problemas científicos e suas possíveis soluções; um civil, segundo o qual os participantes de organizações não governamentais poderiam tentar influenciar a agenda, contribuindo para a sua habilitação e propor soluções; as negociações das convenções sobre diversidade biológica, mudanças climáticas e flores, ocorridas em paralelo.

Como resultado da Conferência, foram aprovados três documentos principais e dois outros documentos, sendo eles a Declaração do Rio, a Agenda 21, a “Declaração de princípios, juridicamente não obrigatória, mas dotada de autoridade, em favor de um consenso mundial sobre a gestão, a conservação e a exploração ecologicamente viável de todos os tipos de florestas”, a Convenção-Quadro sobre Mudanças Climáticas e a Convenção sobre a Diversidade Biológica.

De todos esses documentos aprovados, sem dúvida, os mais importantes são a Declaração do Rio e a Agenda 21. O primeiro é um “documento de consenso, composto de um preâmbulo e de 27 artigos visando guiar o comportamento dos Estados, informar sobre suas interações e mobilizar as sociedades” (LE PRESTE, 2005, p. 219). A Declaração do Rio une, ademais, as preocupações de ambos os eixos – norte e sul – em torno de princípios, alguns dando relevo aos interesses dos países desenvolvidos, e outros aos do eixo sul.

A Agenda 21 foi sem dúvida o documento mais importante da Conferência, e, embora não tenha *positividade jurídica*, identifica os problemas que merecem mais atenção política dos países e diz quais são os planos de ação a serem executados por estes para o alcance dos objetivos ambientais propugnados pela emergente ecológica internacional. Por ocasião do grande apelo para que a Agenda 21 fosse aplicada de fato, foi criada a Comissão de Desenvolvimento Durável, cujo objetivo era avaliar os progressos quanto à aplicação da Agenda.

Como balanço da Conferência, Le Preste (2005) enuncia que as críticas gravitaram em torno de três aspectos: a falha na proposição e assinatura de uma Carta da Terra, por conta da atuação de uma “coalizão de Estados obstrucionistas”, chefiados pelos Estados Unidos, que se posicionaram contra a assunção de compromissos mais *firmes*; o fracasso na obtenção de um esboço de reforma do sistema econômico internacional por meio da proteção ambiental; por fim, o fato de que, segundo alguns, a participação dos grupos sociais marginalizados teria servido apenas para confirmar a cooptação a que estes estariam sujeitos, em troca de um certo

poder diante de outros grupos sociais, e o predomínio de atores de origem dominante, com a formulação de vagas promessas financeiras aos países do Sul, nada com caráter firme e objetivo.

Dez anos após a Rio-92, aconteceu, em Joanesburgo, em 2002, a Rio+10, também chamada de Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, durante a qual foram apresentados os resultados da Conferência anterior, contabilizados durante os dez anos de intervalo entre os dois eventos, principalmente em relação às metas estabelecidas no Rio de Janeiro.

Segundo Silva (2009, p. 40),

De 26 de agosto a 4 de setembro de 2002 reuniram-se em Joanesburgo 9000 delegados governamentais, sendo que, dos 191 países presentes na conferência, 107 foram representados pelos seus chefes de Estado ou de governo, além da presença de 8000 observadores dos principais grupos e de jornalistas. A Declaração do Milênio, adotada em 2000, em Nova York pela Assembleia Geral das Nações Unidas (Res. AGNU nº 5/22, de 8 de setembro de 2000), transformou-se em um documento-chave nas discussões, buscando-se a renovação de compromissos políticos para se alcançar o desenvolvimento sustentável.

Os países integrantes do G-7, formado pelos sete países economicamente mais desenvolvidos do mundo, reconheceram que os países ricos deveriam assumir os maiores custos advindos dos esforços de conservação do planeta, por serem os que mais poluem – o chamado “Princípio das Responsabilidades Comuns, mas Diferenciadas”.

Ao final da Cúpula, foram produzidos dois documentos - uma declaração política intitulada “Declaração de Joanesburgo sobre Desenvolvimento Sustentável” e um Plano de Implementação de Joanesburgo.

O Plano de Implementação, sendo o principal documento produzido na Conferência, reforçou a necessidade de uma articulação equilibrada entre os desenvolvimentos social e econômico e a proteção ambiental e destacou especialmente sete temas – erradicação da pobreza; mudança nos padrões de consumo e produção; recursos naturais; globalização; saúde; situação de pequenas ilhas – ameaçadas de desaparecerem – e desenvolvimento da África. Na Declaração Política, os Estados assumiram o compromisso com o cumprimento das metas estabelecidas naquele *Plano* (SILVA, 2009).

Assim, o entendimento acerca da questão ambiental passou por uma lenta evolução, tendo iniciado com a visão utilitarista dos recursos naturais, pela qual estes seriam fontes infinitas, logo, sem *valor*, e que, portanto, não haveria por que se preocupar com as consequências de sua extração desenfreada.

Com o despertar da consciência ambiental mundial, ocorrido por volta das décadas de 1950 e 1960, os teóricos passaram a vislumbrar um ideal romântico do meio ambiente, através

do qual seria necessário *preservar* o meio natural, isto é, a *natureza selvagem* deveria permanecer intocada pela ação humana¹ (DIEGUES, 2001).

A ocorrência das grandes catástrofes naturais na década de 1960, porém, aliada ao surgimento dos movimentos contestatórios estudantis, à publicação da obra de Carson, dentre outros fatores, promoveram um despertar dessa nascente consciência ecológica para outro viés – seria necessária uma mudança de *valores* da sociedade industrial, posto que “a questão ambiental deixou de ser idílica e romântica, baseada na suposição de uma estética da natureza como um valor fundamental a ser preservado.” (LAYRARGUES, 1998, p. 94).

A “racionalidade ecológica” toma o lugar da “racionalidade econômica” (LAYRARGUES, 1998), pelo menos em tese, pois a natureza, nesse contexto, passou a ser idealizada como “princípio organizativo da sociedade”, em contraposição à *falida* razão do capital, visto ser esta a causadora dos problemas ambientais cujas consequências passaram a ser sentidas de modo evidente e, em alguns casos, catastrófico, como se a “mãe natureza” enviasse *mensagens* de que haveria algo errado na gestão humana de seus recursos.

Não obstante ser a politização da ecologia a representação mais emblemática dessa mudança de paradigma da sociedade, ainda prevalece o antropocentrismo no trato das questões ambientais, pois predomina ainda a ideia de que o homem é o detentor do meio ambiente, externo a este, a quem cabe gerir seus recursos, o que pode ser atestado, como aduz Layrargues (1998), pelo título da Conferência de Estocolmo, em clara referência ao homem como ponto central da problemática ambiental – Conferência das Nações Unidas Sobre o *Meio Ambiente Humano*.

Ainda, toda essa progressão do discurso ambiental também colocou em destaque uma mudança no conflito geopolítico, pois que o antes representava um embate Ocidente *versus* Oriente, passou a ser Norte *versus* Sul, inversão de noventa graus propiciada pelo conflito desenvolvimento *versus* ambiente, em se tratando de países em desenvolvimento. Explica-se: é que, como já discutido anteriormente, os países do eixo desenvolvido, tendo consumido todas as suas reservas naturais e imbuídos de rígidas legislações ambientais, passaram, de um lado, a pregar uma redução nos níveis de crescimento econômico, o que influenciaria sobremaneira os países em desenvolvimento, e, de outro, a transferência *discreta* de seus passivos ambientais para as nações subdesenvolvidas, as quais, por sua vez, passaram a rejeitar esses argumentos, sob a alegação de que também possuiriam *direito* ao desenvolvimento.

¹ Essa corrente preservacionista radical motivou ideologicamente a criação dos grandes parques nacionais americanos, que isolavam grandes áreas, que possuíam natureza *exuberante*, para visitação turística e pesquisas. (DIEGUES, 2001).

Tal conflito acabou por produzir documentos públicos, como resultado dos grandes ajuntamentos mundiais, carentes de efetividade jurídica, posto carregarem em seu bojo opiniões algumas vezes divergentes, fruto da grande participação dos países do sul nas discussões, bem como do peso inegável que têm as nações desenvolvidas nesse processo.

A NOVA ORDEM AMBIENTAL INTERNACIONAL

Todos os fatos acima enumerados conduzem à concepção de que se está diante da emergência de uma nova ordem ambiental internacional, em que o termo *nova* diz respeito ao seu nascimento recente, pois que, enquanto outros fenômenos econômicos e jurídicos, em nível mundial, remontam a, pelo menos, séculos anteriores, como, por exemplo, o comércio internacional, a industrialização, a expansão das fronteiras nacionais, dentre outros, a discussão da temática ambiental, como já demonstrado, veio nascer a partir da década de 1960, sendo esta data apontada por alguns como o marco do nascimento do Direito Ambiental Internacional, principal instrumento promotor dessa *Ordem Ambiental Internacional*, visto ser um meio bastante eficaz para a regulação e harmonização das relações internacionais quanto àquela matéria em comento. Em nível local, como consequência da Ordem Ambiental vigente, fala-se em Estado de Direito Ambiental, quando se está diante de nações que elegeram como princípio básico a vontade livre dos seus cidadãos para a própria constituição do Estado.

Existem outros meios talvez mais amplos e rápidos, vez que

se os mecanismos destruidores do meio ambiente podem ser extremamente velozes e os poluentes podem apresentar efeitos sinérgicos, o direito é lento – há todo um processo de negociações e elaboração de respostas – e nem sempre ele apresenta respostas coerentes e adequadas (SILVA, 2009, p. 7).

Outras críticas remontam à falta de efetividade desse direito diante dos poderes econômico e político exercido por grandes potências e, assim, poderia ser compreendido como mera “perfumaria jurídica” (SILVA, 2009), isto é, item dispensável e de efeito passageiro.

Não obstante, esse direito pode, sim, ser utilizado como uma via possível para promover o entendimento internacional, desde que imbuído de uma visão interdisciplinar das questões ambientais, pois que é meio capaz de *organizar e harmonizar* a cooperação entre os

países, quando estabelece princípios, impõe obrigações (“hard law”), ou até mesmo quando simplesmente estimula condutas (“soft law”).

No dizer de Silva (2009, p. 8):

Na realidade, o direito ambiental internacional é revolucionário, pois demanda uma compreensão maior dos ciclos da natureza, dos ciclos dos processos e dos produtos, do princípio da precaução e do modo como vivemos, impondo uma nova ética nas relações entre as Nações e entre as gerações presentes e futuras. Ele propicia reflexões sobre a necessidade de novos fundamentos para o desenvolvimento das sociedades contemporâneas, pois coloca em xeque-mate o modo de desenvolvimento atual.

Além dos fatores já mencionados, esse direito é produto de um processo que envolve uma rica dinâmica, posto que os produtores das normas são os próprios atingidos por ela – forma autocompositiva –, semelhante ao que acontece quando da negociação coletiva de trabalho, pela qual os próprios trabalhadores, representados por seus sindicatos, dialogam com seus patrões na busca do melhor entendimento possível, o qual deve resultar em acordos ou convenções coletivas de trabalho, que têm força de lei e impõem, inclusive sanções em caso de descumprimento.

O ramo jurídico em questão também tem como característica peculiar o fato de nem sempre gerar obrigações às partes envolvidas, sendo, neste caso, “soft law”, e isso ocorre quando são elaborados documentos cuja função básica é divulgar a tendência ambiental recomendável em dada época, provocando a assunção de obrigações de cunho *moral* para os países, por vezes mais cogentes do que aquelas que atribuem punições.

Assim,

Essa teoria se confirma facilmente tendo em vista que sua aparência “inofensiva”, quando acompanhada de um amplo apoio da comunidade internacional, exerce uma força moral extremamente forte que, muitas vezes, até supera a força conferida a normas jurídicas tradicionais (OLIVEIRA, 2007, p. 115).

Dentre as muitas características desse novo direito, Oliveira (2007) aponta três delas como marcantes: a funcionalidade dos meios regulatórios – da prevenção à reparação dos danos; a multidimensionalidade de valores e os interesses científicos, econômicos e políticos e, por fim, a normatividade flexível – a presença da “soft law”.

Quanto à primeira característica, trata-se de entender os princípios da precaução, da prevenção, da responsabilização e da reparação dos danos ambientais como integrantes de um ciclo completo de proteção à natureza, abarcando desde a incerteza jurídica da probabilidade do dano – que significa a eliminação do risco ambiental - até à reparação daquele. Além disso, são frequentemente estabelecidas metas econômica e ecologicamente viáveis (OLIVEIRA, 2007) para a implantação das soluções ambientais coletivamente discutidas. Dessa forma, esse direito revela a sua característica mais pungente – a sua funcionalidade.

A segunda característica pode ser resumida no entendimento de que, enquanto objeto do Direito Ambiental Internacional, a proteção do meio ambiente exige interação com as diversas áreas do conhecimento, posto que avanços na ciência e na tecnologia podem fornecer ferramentas eficazes para o alcance da tutela que almeja.

A última característica apontada diz respeito à existência de “normas” de conduta não impositivas em plena convivência com aquelas que geram obrigações, sem com estas divergir, o que, justamente, lhe dá maior possibilidade de expansão (OLIVEIRA, 2007).

A ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC) COMO FÓRUM DO LIVRE-COMÉRCIO MUNDIAL - DA CONCEPÇÃO AO FUNCIONAMENTO

A produção excedente e, com ela, a acumulação de riquezas foram fatores fundamentais para o surgimento das primeiras práticas comerciais. Além disso, o aumento das necessidades humanas por diversos e variados bens de consumo também incentivou diretamente o desenvolvimento do comércio.

Inicialmente, dada a inexistência de uma moeda única, o próprio artefato era utilizado como meio de troca direto, fenômeno conhecido como “escambo”. Porém, esta prática trazia consigo algumas dificuldades, pois que nem sempre era possível realizar a correlação exata entre os produtos trocados, de modo que inevitavelmente um dos participantes da relação acabava por sair prejudicado. Dessa forma, surgiu o sistema monetário, que tinha como objetivo a criação de uma moeda única, em um determinado local, e consequente transparência nas trocas, bem como a padronização dos valores dos produtos, de modo que em todos os lugares onde fosse vigente aquele sistema, o produto X corresponderia aproximadamente àquela quantia exata em moeda.

Conforme o passar do tempo, em meio ao feudalismo, foi nascendo uma classe econômica que não se ocupava da produção de nenhum produto, mas tão somente da venda deste, e que se desenvolveu nas feiras livres – a burguesia.

Impulsionada pelo renascimento ocorrido no ocaso da Idade Média, essa nova classe financiou as grandes expedições marítimas em busca de novas rotas comerciais para o Oriente, de modo que as trocas comerciais se expandiram grandemente e o comércio internacional teve um desenvolvimento nunca antes visto.

Nesse sentido, conforme as trocas comerciais foram se intensificando, as relações internacionais foram se tornando cada vez mais complexas, de modo que cada país agia conforme seus próprios interesses, na busca da maximização dos lucros, e foi proposta uma espécie de divisão internacional do trabalho, com base nas teorias econômicas clássicas e, dessa forma, os países foram divididos em produtores de bens primários ou produtores industriais.

A evolução do comércio internacional pode ser dividida em duas etapas: da Primeira Guerra Mundial até a Conferência de Bretton Woods (1914-1944) e da criação do Acordo Geral de Tarifas e Comércio até a entrada em vigor da OMC (1948-1995).

Assim, o volume de trocas internacionais subiu de 3% do valor de toda a riqueza produzida no mundo, nos idos de 1801, para 30% por volta de 1914. De 1990 até 2007, por sua vez, enquanto a economia passou de US\$ 22,8 trilhões de dólares para US\$ 53,3 trilhões, o comércio global aumentou 133% (ZAKARIA, 2008, *apud* QUEIROZ, 2010).

Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, aumentou consideravelmente a demanda por produtos bélicos e as indústrias americanas se tornaram as principais fornecedoras desses produtos para os países em guerra, de modo que, ao final do conflito, os Estados Unidos saíram como uma potência mundial.

Nesse sentido, os países que estavam debilitados implementaram medidas protecionistas, de forte caráter intervencionista, pois que objetivavam a reestruturação de suas economias internas e a volta da competitividade de suas empresas.

A situação na Europa era devastadora, e os Estados Unidos passaram a fornecer para estes países europeus bens industrializados e produtos agrícolas. Ao final da década de 1920, os países europeus estavam reconstruídos, mas a produção americana continuava em alta, bem como a venda de ações das empresas americanas. Com a baixa de salários dos operários e a retração na exportação dos produtos americanos, estes começaram a se acumular, o que acabou por provocar uma corrida dos acionistas para se desfazer dos papéis das empresas americanas, que se desvalorizaram vertiginosamente, o que fez com que, no dia 24 de outubro de 1929, a economia estadunidense entrasse em colapso.

A depressão econômica americana ensejou a criação do “New Deal”, uma política interna de recuperação econômica que tinha como pressuposto o emprego da grande mão-de-obra desempregada na construção de obras públicas e o forte intervencionismo do Estado na economia.

Várias disputas geopolíticas, juntamente com a depressão econômica da década de 1930, fizeram eclodir a Segunda Guerra Mundial, em 1939, da qual os Estados Unidos saíram novamente como superpotência mundial e implantaram um plano de auxílio aos países

européus e asiáticos – Plano Marshall e Plano Colombo, de modo que o dólar passou a ser o padrão para lastrear a estabilidade da moeda mundial.

A busca pela reestruturação econômica mundial, aliada a todas as consequências das duas guerras ensejaram a reunião de 44 países na cidade de Bretton Woods, no estado americano de New Hampshire, para a participação em uma Conferência, em 1944, na qual se *idealizou* a criação de três instituições mundiais que pudessem dar conta de promover uma nova ordem mundial – o Banco Mundial, o Fundo Monetário Internacional e a Organização Internacional do Comércio (OIT), sendo que esta última, por oposição americana, não chegou a ser concretizada.

Em contrapartida, 23 países assinaram um acordo – o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT)², cujo objetivo era promover o livre trânsito das trocas comerciais, e desestimular qualquer tipo de barreira à entrada de cunho protecionista, além de visar à diminuição das tarifas alfandegárias para 25%.

Com o passar do tempo, a legitimidade do GATT para tratar das questões relativas ao comércio foi aumentando, fazendo com que este adquirisse, com o passar do tempo, a credibilidade e a autonomia próprias de uma organização internacional (QUEIROZ, 2010).

Foram realizadas, então, várias rodadas de negociações econômicas, periodicamente, sendo que na Rodada Uruguai, ocorrida em 1995, foi firmado o Acordo de Bens, ou GATT 1994, que é o GATT 1947 acrescido de diversos outros acordos – Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (GATS); Acordo sobre os Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio (TRIPS); Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias, Acordo sobre Agricultura; e, por fim, as Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio (TRIMS). Também ficou decidida a incorporação do GATT à recém-criada Organização Mundial do Comércio (OMC), que

passou a ser efetivamente o terceiro pilar do sistema de Bretton Woods, ao lado do BIRD e do FMI. Se o sistema arquitetado em Bretton Woods tinha como desafio restaurar o que havia sobrado de um mundo devastado por sucessivas crises do sistema capitalista e duas guerras mundiais, hoje, a OMC tem como desafio administrar o grande fluxo do comércio internacional e suas implicações em um mundo imerso numa complexa rede de interdependência e profunda integração (QUEIROZ, 2010, p. 73).

A estrutura da OMC está representada no quadro abaixo:

² Está-se falando, aqui, portanto, do GATT 1947.

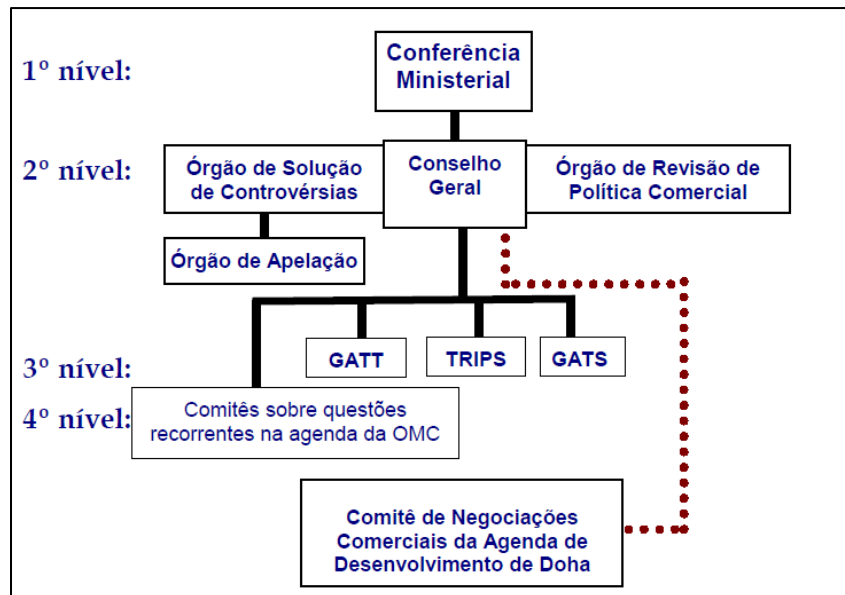


Figura 1 - Estrutura da OMC

Fonte: PEREIRA, 2005

A Conferência Ministerial, situada no primeiro nível, é o órgão decisório mais alto da OMC, pois que é ele quem define os temas a serem desenvolvidos em cada rodada de negociação. É composto pelos Ministros das Relações Exteriores ou do Comércio Exterior de cada um dos países membros da Organização.

No segundo nível, estão o Conselho Geral, o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC), cujo funcionamento será melhor detalhado a seguir, e o Órgão de Revisão de Política Comercial (ORPC), sendo que, de todos, o Conselho Geral é o mais importante, pois que a ele cabe a função de fiscalizar e promover o fiel cumprimento dos Acordos Multilaterais e executar o que ficou decidido nas Conferências. Possui regulamento próprio, é formado por embaixadores dos países membros e aprova os regulamentos de cada um dos comitês. No artigo V do Acordo Constitutivo da OMC, diz-se que o Conselho Geral é responsável por adotar as “medidas adequadas para assegurar a cooperação eficaz com outras organizações inter-governamentais cujas competências estejam relacionadas com as da OMC”.

O OSC tem como objetivo reforçar a observância das normas comerciais multilaterais e a adoção de práticas compatíveis com os acordos firmados. Nesse órgão, não existe a intenção de punir os países que adotaram práticas contrárias ao preconizado pela OMC, mas o estímulo à realização de acordos entre as partes em conflito, sendo permitido até um acordo entre as partes em conflito, que pode ser, inclusive, celebrado em qualquer fase da lide.

Assim, sempre que um país-membro entende que uma prática adotada por outro país-membro fere qualquer dos princípios preconizados pela OMC em seus dispositivos reguladores, ou algum dos acordos assinados – tratados multilaterais etc –, aquele primeiro

solicita junto a este último a realização de “consultas”, que nada mais são do que o lançamento de uma série de perguntas a serem respondidas e trocadas entre os membros. Se o país que solicitou a consulta se sentir satisfeito com as respostas oferecidas pelo outro, encerra-se neste momento a fase e nenhum outro mecanismo jurídico é acionado.

Caso isso não ocorra, o país, agora Reclamante, solicita a instauração de um Painel, ou Grupo Especial, composto geralmente por três membros, sendo um destes o Presidente do Painel, o qual irá analisar pormenorizadamente os argumentos desenvolvidos por ambas as partes, e, ao final, irá emitir um Relatório, o qual conterá a decisão, em primeira instância, para a controvérsia em questão. Se uma das partes permanecer insatisfeita, pode recorrer para o Órgão de Apelação (OA), o qual poderá manter, totalmente ou em parte, a decisão do Painel, bem como reformar qualquer entendimento da primeira instância sobre o caso.

A segunda instância emitirá, igualmente ao Painel, um Relatório contendo todas as idas e vindas argumentativas de ambos os países, bem como a decisão que julgar procedente do ponto de vista dos dispositivos legais e dos princípios que norteiam a constituição da OMC.

Após esse momento, o país que sucumbiu terá um prazo para a adoção da medida recomendada pelo Painel ou pelo OA, a depender da situação específica. O processo, na prática, se desenvolve na sequência “Consultas” – “Painel” – “Órgão de Apelação” – “Execução”.

O Painel, o OSC e o OA integram o Mecanismo de Solução de Controvérsias (MSC), que obedece ao preconizado no Entendimento sobre Solução de Controvérsias (ESC).

O ORPC tem o objetivo de apurar se as políticas econômicas dos países estão em consonância com os acordos multilaterais vigentes na OMC e tem íntima relação com a manutenção da transparência nas relações comerciais internacionais.

O terceiro nível é formado pelos seguintes Acordos: Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (“General Agreement on Tariffs and Trade” – GATT); Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (“General Agreement on Trade in Service” – GATS) e Acordo sobre Aspectos do Direito da Propriedade Intelectual relacionados ao Comércio (“Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights” – TRIPS).

O GATT do terceiro nível é o Acordo de 1947, o qual foi compreendido dentro do corpo formado por vários acordos intitulado GATT 1994. Em síntese, o GATT 1994 é o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio de 1994, resultado da Rodada Uruguai, e formado pelo GATT 1947 e outros acordos.

O quarto nível é formado pelos comitês e grupos de trabalho que examinam questões específicas que merecem maior atenção, sendo um deles o Comitê de Comércio e Meio

Ambiente, responsável por estudar as questões ambientais como obstáculos ao livre-comércio, e como deve ser a ponderação desses temas nos casos concretos.

A OMC E O MEIO AMBIENTE

Ao se analisar o funcionamento do comércio internacional nesta, que é uma economia mundializada, verifica-se que existe uma tendência geral de que os interesses econômicos venham a suplantam os ambientais, o que pode prejudicar sensivelmente a tutela do meio ambiente.

Assim,

A emergência de um mercado global, em que empresas do mundo disputam um mesmo mercado consumidor, faz com que cada variável do preço de um produto exerça grande influência sobre seu sucesso ou não no mercado internacional. Assim, a adoção de padrões ambientais desempenha papel fundamental na concorrência internacional, uma vez que nos países em que não há uma política de proteção ambiental ou os padrões ambientais impostos são inferiores é possível obter determinado produto a custos mais baixos do que em países com políticas ambientais rígidas, que impõem altos padrões ambientais (FONSECA; RUSHEL, 2006, p. 141).

Na relação comércio internacional e meio ambiente, são muitas as implicações decorrentes da manutenção do livre-comércio, pois que, tendo em vista os problemas relacionados à destinação de resíduos, ao aumento do consumo e à deterioração dos recursos naturais, aquele é apontado muitas vezes como o causador desses distúrbios no ambiente ecologicamente equilibrado.

Nesse sentido, existem argumentos tanto a favor da manutenção do comércio desembaraçado quanto contra este.

Na esteira dos que são contra a manutenção do comércio exterior desimpedido, os chamados argumentos “ambientalistas” foram distribuídos em quatro vertentes, segundo Queiroz (2010):

- o comércio internacional, na medida em que promove o crescimento dos países, não necessariamente contribui para a erradicação da pobreza nos países pobres, uma vez que desenvolvimento e crescimento são conceitos distintos e não interdependentes; as empresas procuram os países com legislação ambiental mais débil para instalarem suas unidades produtivas e, com isso, geram nestes Estados a retração das frágeis normas ambientais, pois que estes países temem o desemprego gerado com a saída dessas empresas;

- a perda da biodiversidade como fruto da divisão internacional do trabalho, sendo esta decorrente da teoria das vantagens comparativas, pela qual os países atingiriam um equilíbrio maximizado em termos de trocas comerciais quando se especializassem na exportação daquele produto para o qual estariam aptos (LE PRESTE, 2005) e, assim, os países em desenvolvimento exploram demasiadamente suas reservas naturais, pois que os preços das “commodities” são oscilantes e mais baixos do que os dos bens industrializados;
- o comércio internacional promove aumento nos padrões de consumo e produção dos países em desenvolvimento, uma vez que estes, temendo perderem lugar no mundo globalizado, aumentam suas relações comerciais, gerando perda de biodiversidade e outros problemas.

Ao contrário, aqueles que propugnam pelo livre-comércio em perfeita harmonia com as questões ambientais aduzem que:

- o livre-comércio proporciona a adoção, difusão e transferência de “tecnologia limpa”;
- a realocação industrial de empresas para os países de legislação ambiental branda não se faz em virtude desta norma ambiental frágil, mas sim por outros inúmeros fatores;
- a propulsão do uso das tecnologias verdes têm impedido a transferência, não proporcionando mais a formação dos “refúgios da poluição”;
- as empresas têm se preocupado prioritariamente com as questões ambientais, motivadas seja pelas ideias de incremento da competitividade, quanto pela exigência dos novos consumidores, conscientes da importância de consumirem produtos que não agridam ao meio ambiente.

Assim, o que se tem em evidência é que a discussão é profícua e o tema se desloca em duplas vias, posto que, por exemplo, se de um lado o comércio internacional promove a potencialização da exploração de recursos naturais, por outro também difunde tecnologias limpas, as quais podem ajudar a mitigar muitos dos problemas ambientais crônicos dos países, como o controle das emissões atmosféricas, a destinação ambientalmente correta de alguns tipos de resíduos aparentemente sem solução, dentre outros.

É, portanto, um desafio à OMC a ponderação adequada dos temas em comento e é justamente por isso que o debate tem adentrado o ambiente das negociações comerciais multilaterais, pois que é a partir dessa inserção que as decisões podem influenciar as políticas públicas internas dos países.

Ao longo da história do comércio internacional, esse tema

Foi tratado marginalmente dentro do GATT quase que praticamente durante toda a sua vigência. Sua inserção ocorre somente em 1992, quando, por meio de discussões e recomendações oriundas do Grupo sobre Medidas Ambientais e Comércio Internacional, e do Subcomitê sobre Comércio e Meio Ambiente, ambos subordinados ao comitê preparatório da OMC, chegou-se ao consenso de que a criação de um órgão ambiental especializado, dentro da nova organização

multilateral de comércio que então nascia, era indispensável (QUEIROZ, 2010, p. 96).

Além do Acordo Constitutivo da OMC, que faz menção expressa ao desenvolvimento sustentável e a proteção do meio ambiente, existem alguns dispositivos do GATT relacionados às medidas comerciais com fins ambientais, quais sejam:

- art. I, que diz respeito ao *princípio da não-discriminação*;
- art. III, que se relaciona ao *princípio do tratamento nacional*;
- art. XX, que trata das *exceções gerais* à aplicação do GATT;

O primeiro aduz que um país não pode aplicar medidas discriminatórias contra terceiros específicos, excluindo outros de sua abrangência; o segundo, que não podem ser adotadas medidas que tratem o produto importado de modo desfavorável se comparado ao tratamento ofertado aos produtos nacionais similares; o terceiro, por fim, trata das hipóteses em que se pode implementar uma medida restritiva ao comércio internacional, afastando-se, dessa maneira, a aplicação do GATT, sob a alegação de que as medidas, embora causem obstrução ao livre-comércio, promovem a proteção ambiental, e, dessa forma, são legítimas, conforme preconiza o *caput* do artigo XX. Este último é o que mais se relaciona com este trabalho, e será detalhado à frente, muito embora os dois anteriores também sejam relevantes.

Nesse sentido, o escopo do Comitê de Comércio e Meio Ambiente da OMC é avaliar a repercussão dos acordos firmados no âmbito desta Organização e o meio ambiente, inclusive no que diz respeito aos acordos multilaterais ambientais.

Por todo o exposto, observa-se que essas discussões não são, portanto, somente fruto da emergência de uma consciência ambiental global, mas também a constatação de que o processo de abertura comercial é complexo e demanda uma reflexão mais aprofundada, longe dos discursos meramente econômicos, posto que, como reflete Le Preste (2005), trata-se de uma questão *política*, ou melhor, *ecopolítica*, e não pode prescindir da ponderação de valores preciosos para as nações.

Não obstante não ser uma agência ambiental, percebe-se que a OMC é o palco ideal, sim, para que se travem essas *batalhas político-conceituais*, porque é preciso aproximar os *lutadores do prêmio*, sob pena de se promover uma discussão fragmentada, a qual, por não ver bem o *plano de jogo*, não é capaz de determinar quem seja o *vencedor*.

O objetivo da pesquisa é, então, analisar se a questão ambiental apresentou-se como mera justificção para a imposição de medidas protecionistas no âmbito do comércio internacional, ou se, ao contrário, foi demonstrada preocupação legítima com essa causa.

A pergunta a que se pretende responder, ou, no mínimo, oferecer subsídios para a sua elucidação é: o meio ambiente, nos casos estudados, foi utilizado como medida protecionista disfarçada ou havia real interesse em sua tutela?

Para analisar qual das hipóteses se mostrará mais plausível, será feito um estudo, dentro dos casos, acerca de como o Artigo XX do GATT foi utilizado nas argumentações dos países que dele fizeram uso como argumento de defesa, bem como se as “atitudes” dos países condiziam com sua linha argumentativa, isto é, se o país agia internamente em coerência com o que alegava na OMC.

A compreensão do teor do Artigo XX do GATT é fundamental para a análise do meio ambiente no contexto da OMC, posto que dispõe nenhuma medida adotada por qualquer dos países integrantes desta Organização poderá ser considerada restrição ao livre-comércio, caso sua justificativa se enquadre em quaisquer das hipóteses elencadas nos 10 (dez) itens relacionados de (a) a (j), sendo os itens (b) e (g) os mais relevantes para os casos em questão, pois foram efetivamente utilizados nas argumentações, tendo sido, inclusive, a alínea “g” objeto de apelação.

Em termos:

ARTIGO XX
EXCEÇÕES GERAIS

Desde que essas medidas não sejam aplicadas de forma a constituir quer um meio de discriminação arbitrária, ou injustificada, entre os países onde existem as mesmas condições, quer uma restrição disfarçada ao comércio internacional, disposição alguma do presente capítulo será interpretada como impedindo a adoção ou aplicação, por qualquer Parte Contratante, das medidas:

- (a) necessárias à proteção da moralidade pública;
- (b) **necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais e à preservação dos vegetais;**
- (c) que se relacionem à exportação e a importação do ouro e da prata;
- (d) necessárias a assegurar a aplicação das leis e regulamentos que não sejam incompatíveis com as disposições do presente acordo, tais como, por exemplo, as leis e regulamentos que dizem respeito à aplicação de medidas alfandegárias, à manutenção em vigor dos monopólios administrados na conformidade do § 4º do art. II e do art. XVII à proteção das patentes, marcas de fábrica e direitos de autoria e de reprodução, e a medidas próprias a impedir as práticas de natureza a induzir em erro;
- (e) relativas aos artigos fabricados nas prisões;
- (f) impostas para a proteção de tesouros nacionais de valor artístico, histórico ou arqueológico;
- (g) **relativas à conservação dos recursos naturais esgotáveis, se tais medidas forem aplicadas conjuntamente com restrições à produção ou ao consumo nacionais;**
- (h) tomadas em execução de compromisso contraídos em virtude de um Acordo intergovernamental sobre um produto de base, em conformidade com os critérios submetidos às Partes Contratantes e não desaprovados por elas e que é ele próprio submetido às Partes Contratantes e não é desaprovado por elas.
- (i) que impliquem em restrições à exportação de matérias primas produzidas no interior do país e necessárias para assegurar a uma indústria nacional de transformação as quantidades essenciais das referidas matérias-primas durante os períodos nos quais o preço nacional seja mantido abaixo do preço mundial, em execução de um plano governamental de estabilização; sob reserva de que essas restrições não tenham por efeito reforçar a exportação ou a proteção concedida à

referida indústria nacional e não sejam contrárias às disposições do presente Acordo relativas à não discriminação.

(j) essenciais à aquisição ou a distribuição de produtos dos quais se faz sentir uma penúria geral ou local; todavia, as referidas medidas deverão ser compatíveis com o princípio segundo o qual todas as Partes Contratantes têm direito a uma parte equitativa do abastecimento internacional desses produtos e as medidas que são incompatíveis com as outras disposições do presente Acordo serão suprimidas desde que as circunstâncias que as motivaram tenham deixado de existir. As Partes Contratantes examinarão, em 30 de junho de 1960, no máximo, se é necessário manter a disposição da presente alínea. (BRASIL, s/ data, s/p., grifo nosso).

Quando se analisa o cabimento do Artigo XX ao caso concreto, procede-se ao chamado “Teste de Adequação e Necessidade”, que consiste em uma avaliação composta por dois passos: primeiro se analisa a adequação da medida que está obstruindo o comércio a uma das dez hipóteses das alíneas “a” a “j” e, caso a medida “passe” nesta etapa inicial, passa-se à segunda fase, na qual se verifica se a medida pode ser considerada como “necessária”, de acordo com a dicção da cabeça do Artigo XX.

Na primeira etapa, faz-se uma análise mais simples, posto que é relativamente singelo avaliar se, num exemplo bastante claro, uma medida que impede a entrada de componentes que tenham elementos radioativos em um país está enquadrada em uma das hipóteses contidas nas alíneas, sendo inegável que uma medida deste tipo se *encaixa* na hipótese da alínea “b”, isto é, como necessária à proteção à vida e à saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais.

O teste de necessidade, por sua vez, é mais complexo, uma vez que se dispõe a analisar se a medida efetivamente é *necessária*, e, assim, se procuram alternativas plausíveis que poderiam surtir o mesmo efeito, isto é, promover o mesmo nível de proteção almejado pelo país, e que não fosse tão danosa ao livre comércio.

Além disso, se verifica a idoneidade do país quando da adoção da medida, isto é, se, na realidade, o objetivo *real* a ser perseguido é a proteção ambiental ou, ao contrário, o alcance de vantagens econômicas disfarçadas e, para isso, faz-se uma análise da repercussão interna das consequências econômicas da imposição da medida, bem como se o país em questão demonstrou comportamento contraditório em relação à medida.

Assim, serão analisados, nesta pesquisa, dois casos levados ao Órgão de Solução de Controvérsias que envolveram questões ambientais - casos DS2 e DS332 –, os quais foram escolhidos porque a defesa do país reclamado se baseou principalmente na exceção contida no artigo XX do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), bem como pelo fato de representarem conflitos em que o Brasil foi parte frente a países do hemisfério norte, historicamente em posição hegemônica.

O primeiro caso foi encerrado em 1996, com ganho de causa dado ao Brasil, relativo à discriminação da legislação ambiental estadunidense imposta à gasolina importada do Brasil –

e o segundo, iniciado em 2005 e encerrado em 2007, saindo novamente o Brasil vitorioso, é referente à proibição da importação de pneus reformados para o Brasil.

No primeiro, os Estados Unidos, com o fito de fazer com que fosse mantida, nos anos posteriores, a mesma qualidade do ar registrada em 1990, impôs restrições à gasolina importada, na medida em que esta só poderia ser comercializada em determinadas regiões, que eram justamente aquelas mais poluídas, se sua composição química estivesse adequada ao mínimo estabelecido em lei, que era a gasolina-parâmetro de 1990. O problema ocorreu justamente porque empresas nacionais poderiam estabelecer sua própria gasolina-parâmetro de 1990, ao passo que as empresas de fora deveriam obedecer ao padrão legal, sendo este muito mais rigoroso do que a maioria dos parâmetros individuais dos produtores americanos, gerando, assim, uma grotesca queda na competitividade das empresas estrangeiras nesse mercado.

O segundo caso trata da proibição, por parte do Brasil, da importação de pneus usados e reformados, bem como da aplicação de uma multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais brasileiros) para cada pneu usado/reformado importado encontrado no país. Essas proibições e multas, por sua vez, não eram aplicadas aos países do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), por força de uma decisão do Tribunal Arbitral desta união aduaneira. As Comunidades Europeias³ (CE), que se viam às voltas com problemas de destinação final dos resíduos de pneus, em virtude de algumas diretivas internas que proibiam o descarte de pneus, mesmo triturados, em seus aterros, viam no Brasil seu principal mercado para envio desse produto, e, por isso, postularam, junto à OMC a instauração de um Painel para analisar o assunto, posto que a fase de consultas chegara ao fim sem, contudo, alcançar resultado satisfatório.

Os casos a serem analisados nesta pesquisa foram escolhidos porque tratam, então, especificamente, da adoção de uma medida interna que tutela o meio ambiente, mas que se apresenta como uma restrição ao comércio internacional e, por isso, suscita o conflito acerca de como o meio ambiente é tratado em meio a discussões comerciais – o que se visa é a sua proteção ou a sua utilização com objetivos econômicos?

É importante ressaltar que responder a uma questão complexa como a que se apresenta neste trabalho não é tarefa das mais promissoras, tendo em vista o número de implicações existentes no âmago da sua problemática, e, assim, a obrigação aqui contida não será a de trazer um final hermético à discussão, mas sim apontar caminhos para uma possível resposta,

³ Aqui é utilizado o termo *Comunidades Europeias*, no plural, porque é desta forma que os documentos da OMC se referem à União Europeia, posto que esta resulta da fusão da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), da Comunidade Econômica Europeia (CEE) e da Euratom (Comunidade Europeia da Energia Atômica), por força do Tratado de fusão dos executivos das três Comunidades, assinado em 1967.

a qual, certamente, não escapará da lógica observada comumente nas relações internacionais, em que as forças político-econômicas triunfam sobre o bom direito e as importantíssimas questões ambientais.

Em atendimento aos objetivos e conforme padronização estabelecida pelo Programa, esta Dissertação se encontra composta por esta Introdução Geral, Metodologia geral empregada para o conjunto da obra e por dois capítulos que correspondem a artigos científicos a serem submetidos à publicação. O Cap. 1, intitulado ANÁLISE DO PAPEL DO MEIO AMBIENTE NO COMÉRCIO INTERNACIONAL À LUZ DO CONTENCIOSO “Padrões para a gasolina reformulada e convencional (EUA-GASOLINA, DS2)”, foi submetido ao periódico “Contexto Internacional” e, portanto, está formatado conforme este periódico (Normas no Anexo – A); O Cap. 2, intitulado A GUERRA DOS PNEUS – a controvérsia entre Brasil e Comunidades Europeias sobre o comércio internacional de pneus usados, será submetido ao periódico “Desenvolvimento e Meio Ambiente” e, portanto, está formatado conforme este periódico (Normas no Anexo – B).

Ao final será apresentada uma Conclusão Geral.

METODOLOGIA GERAL

O foco de estudo corresponde aos casos DS2 e DS332 ocorridos perante o OSC da OMC e foram iniciados nos anos de 1995 e 2005, respectivamente.

O primeiro, encerrado em 1996, trata de discriminações da legislação ambiental dos Estados Unidos da América (EUA) frente à gasolina importada do Brasil. Este país ingressou com uma consulta aos EUA a fim de questionar os critérios distintos de comercialização para a gasolina produzida nos EUA e para a gasolina importada. O Painel e o Órgão de Apelação deram ganho de causa ao Brasil e à Venezuela (reclamantes) e os reclamados (Estados Unidos) anunciaram, em agosto de 1997, terem implementado as decisões do OSC.

O segundo, iniciado em 2005 e concluído em 2007, foi originado de uma consulta realizada pelas CE sobre a proibição brasileira às importações de pneus reformados. O Brasil alegou que tais importações aceleravam a geração de resíduos, além de que a geração de pneus incrementava o grande passivo ambiental existente no país. Ainda, afirmou que esses resíduos promoviam grave ameaça ao meio ambiente e à saúde pública, sendo a restrição à entrada a única medida capaz de impedir a geração de quantidades de resíduos de pneus além do mínimo necessário para atender às necessidades do país. Ademais, também fez considerações jurídicas no sentido da legalidade de tal medida restritiva. O questionamento dos Estados Unidos foi reforçado pelo fato de as proibições brasileiras não se aplicarem aos países integrantes do MERCOSUL por força de uma decisão de um Tribunal Arbitral, que determinava ao Brasil a isenção das medidas restritivas àqueles países.

Para realizar este trabalho, foi empreendida uma ampla *pesquisa documental* a partir precipuamente do sítio virtual da OMC (www.wto.org), o qual contém todos os documentos⁴ originados dos casos DS2 e DS332. Esses documentos podem ser visualizados em formato “html” ou ser *baixados* e estão disponíveis, assim como a própria página virtual da OMC, em língua inglesa e em língua espanhola, tendo sido necessário, portanto, amplo trabalho de tradução e compreensão dos aludidos documentos, para a sua posterior utilização.

A seguir, mostra-se a tela que representa a base de dados do sítio e que direciona o pesquisador para todos os documentos acima referidos.

⁴ Exceto os textos das Consultas do Caso DS2, talvez por integrarem a segunda controvérsia levada ao OSC.



Figura 2 – Tela da base de dados do sítio virtual da OMC

Fonte: www.wto.org

No item “Solución de Diferencias”, existe uma ligação que direciona para a página que contém o material relativo: às controvérsias em geral e como estas são resolvidas no OSC da OMC; às novas negociações acerca do ESC e, por fim, aos casos concretos, que se referem aos textos utilizados como base para toda a pesquisa documental empreendida neste trabalho.

A figura abaixo mostra a tela que se apresenta quando se pede para visualizar todos os documentos originados a partir de dada controvérsia, os quais, como já evidenciado, podem ser consultados ou *baixados*.

[¿Necesita más información? Vaya a Documentos en línea para hacer una búsqueda documental más detallada](#)

Opciones de visualización

Haga clic en [Visión Inmediata \(HTML\)](#) para visualizar el documento no formateado.
Haga clic en [J](#), [F](#) o [E](#) para visualizar el documento en su formato inicial.

Opciones para descargar documentos comprimidos

Formato de archivo.exe todos en inglés

Formato de archivo.zip todos en francés

Incluir el índice todos en español

Estructurado sólo la lista de resultados

Opciones de impresión

Utilice cualquiera de las opciones de visualización e imprima después del modo habitual (Ctrl P)

Opciones para descargar documentos no comprimidos

Para descargar un solo documento no comprimido, sitúe el cursor sobre la letra que indica el idioma del documento en la página de resultados, haga clic con el botón derecho del ratón y seleccione la opción Guardar

Resultados de la búsqueda

Resultado: 84 1 - 21

Páginas: [anterior](#) [siguiente](#)

Doc. N°	Acceso	Signatura	Título - Formato HTML	Fecha	Formato original		
09-4338	U	WT/D5332/19/Add.6 Registro descriptivo	Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados - Informe de situación presentado por el Brasil - Addendum Visión Inmediata (HTML)	15/09/2009	J 2 p. 51KB	F 2 p. 44KB	E 2 p. 41KB
09-3978	U	WT/D5332/19/Add.5 Registro descriptivo	Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados - Informe de situación presentado por el Brasil - Addendum Visión Inmediata (HTML)	21/08/2009	J 1 p. 50KB	F 2 p. 43KB	E 2 p. 39KB
09-3379	U	WT/D5332/19/Add.4 Registro descriptivo	Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados - Informe de situación presentado por el Brasil - Addendum Visión Inmediata (HTML)	10/07/2009	J 2 p. 52KB	F 2 p. 45KB	E 2 p. 42KB
09-2799	U	WT/D5332/19/Add.3 Registro descriptivo	Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados - Informe de situación presentado por el Brasil - Addendum Visión Inmediata (HTML)	09/06/2009	J 2 p. 51KB	F 2 p. 70KB	E 2 p. 41KB
09-2276	U	WT/D5332/19/Add.2 Registro descriptivo	Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados - Informe de situación presentado por el Brasil - Addendum Visión Inmediata (HTML)	08/05/2009	J 2 p. 53KB	F 2 p. 73KB	E 2 p. 42KB
09-1739	U	WT/D5332/19/Add.1 Registro descriptivo	Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados - Informe de situación presentado por el Brasil - Addendum Visión Inmediata (HTML)	09/04/2009	J 2 p. 52KB	F 2 p. 73KB	E 2 p. 41KB
09-1218	U	WT/D5332/19 Registro descriptivo	Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados - Informe de situación presentado por el Brasil Visión Inmediata (HTML)	10/03/2009	J 3 p. 61KB	F 3 p. 77KB	E 3 p. 90KB

Páginas: [anterior](#) [siguiente](#) Visualización: 1 - 21

Query= (@meta_Symbol WT/D5332/*)
Sort= DOC_DATE [d], meta_Ordered_SYMBOL, meta_split_part[A]

Número de resultados por página

Figura 3 – Tela da lista dos documentos da controvérsia DS2

Fonte: www.wto.org

Os textos constituem, por vezes, petições escritas dirigidas, geralmente, ao presidente do OSC, solicitando que seja realizada alguma diligência, com base em dispositivos legais do ESC e em acordos que integram a estrutura do GATT 1947, ou, ainda, relatórios emanados do Painel ou do OA, que são órgãos encarregados de analisar todos os argumentos oferecidos por cada uma das partes e que, ao fim do tempo que lhes é determinado para tal, proferem uma decisão, explicitando qual das partes tem razão e o porquê, tudo com fulcro, como já dito, em dispositivos legais que estruturam a Organização e disciplinam o funcionamento do livre-comércio.

Os textos foram baixados, em sua maioria, em língua espanhola, e, assim que lidos em sequência cronológica e compreendidos, foram citados de forma indireta no correr do trabalho, buscando-se, sempre que necessário, consultar outros dispositivos legais a que os documentos faziam referência. Por exemplo, se o documento continha referência ao Princípio

do Tratamento Nacional, buscava-se a leitura do dispositivo legal que fazia menção a tal princípio.

Além dos documentos legais que constituíam a controvérsia, foram buscados trabalhos acadêmicos que tratavam sobre os casos. Pereira (2011), por exemplo, publicou dissertação de mestrado especificamente sobre o caso DS332, e forneceu subsídios teóricos importantes para a compreensão que restaram obscuros, após a leitura dos documentos. Essa autora, entretanto, ao contrário do que se pretende neste, abordou o tema sob a perspectiva da ciência do direito, uma vez que sua formação vem de um instituto que aprofunda o estudo do direito internacional (Instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília). O que se propõe aqui, por sua vez, é a reflexão do tema a partir dos pressupostos ambientais, jurídicos e econômicos, numa busca pela interdisciplinaridade.

Ainda, foram buscados autores que tratavam da tensa relação entre comércio internacional e meio ambiente, da ecopolítica internacional, do direito ambiental internacional e, nesse sentido, destacaram-se Queiroz (2010) e Le Preste (2005).

O primeiro autor, além de publicar em periódicos importantes, como a revista “Contexto Internacional”, do Instituto de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica do Estado do Rio de Janeiro, escreveu específica e relevante obra sobre o tema (2010), fruto de sua dissertação de mestrado na qual trata, em sua primeira parte, da construção do meio ambiente como pauta importante das discussões mundiais, para, a seguir, delinear as bases conceituais do comércio internacional. Evidencia, nesta obra, ainda, como os ambientalistas e os defensores do livre-comércio mundial apresentam seus respectivos argumentos e, ao final, analisa o impacto do comércio internacional de soja sobre a biodiversidade do cerrado brasileiro.

Le Preste (2005), Ph.D. em ciência política pela Universidade de Indiana, Estados Unidos, e professora da Université Laval, em Quebec, no Canadá, é renomado autor em política internacional, e sua obra sobre o tema é basilar para a compreensão do processo de politização das questões ambientais em nível internacional. Está dividida em duas partes, sendo que, na primeira, aponta os fundamentos políticos da proteção do meio ambiente, mostrando quem são os atores dessa ecopolítica internacional e quais seus fundamentos; na segunda e última parte, aponta como o meio ambiente é concebido nas relações internacionais, enfatizando o embate entre os países do Norte e os do Sul e separando um capítulo à parte para tratar das questões econômicas que estão intimamente relacionadas à temática ambiental.

REFERÊNCIAS

CASTRO, Iná Elias de. O sistema internacional contemporâneo: globalização e organizações supranacionais. In: _____. **Geografia e Política: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p. 213-273.

DERANI, Cristiane. **Direito Ambiental Econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'ana. **O mito da natureza intocável**. São Paulo: Hucitec, 2001.

LAYARARGUES, Philippe Pomier. **A cortina de fumaça: o discurso empresarial verde e a ideologia da racionalidade econômica**. São Paulo: Annablume, 2008. 236 p.

LE PRESTE, Philippe. **Ecopolítica Internacional**. 2.ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2005.

LUZ, Lília Silva. **A Revolução Social do Tributo: extrafiscalidade tributária como instrumento de proteção ambiental**. 2009. 68 f. Trabalho de Conclusão de Curso – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte, Natal, 2009.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

MONTERO, Carlos E. Peralta. O fundamento e a finalidade extrafiscal dos tributos ambientais. In: MOTA, Maurício (Coord.). **Fundamentos teóricos do Direito Ambiental**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008. p. 257-286.

OLIVEIRA, Rafael Santos de. **Direito Ambiental Internacional: o papel da soft law em sua efetivação**. Ijuí: Unijuí, 2007. – 232 p. – (Coleção relações internacionais e globalização; 18).

PEREIRA, Maria Auxiliadora. **A Difícil Equação entre Comércio e Meio Ambiente: o caso da proibição de pneus usados e remoldados da União Europeia**. 2011. 118 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável)– Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

PEREIRA, Wesley Robert. **OMC: estrutura institucional**. Minas Gerais, 2005. Disponível em:

<http://www.pucminas.br/imagedb/conjuntura/CES_ARQ_DESCR20051025125214.pdf>.

Acesso em: 20 dez. 2011.

QUEIROZ, Fabio Albergaria de. **Meio Ambiente e Comércio Internacional**. Curitiba: Juruá, 2010. 196 p.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional**. 8. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

SILVA, Solange Teles da. **O direito ambiental internacional**. Belo Horizonte: Del Rey, 2009. 140 p. (Coleção Para Entender).

**ANÁLISE DO PAPEL DO MEIO AMBIENTE NO COMÉRCIO INTERNACIONAL À
LUZ DO CONTENCIOSO “Padrões para a gasolina reformulada e
convencional (EUA-GASOLINA, DS2)”**

ESTE ARTIGO FOI SUBMETIDO AO PERIÓDICO “CONTEXTO INTERNACIONAL” E, PORTANTO,
ESTÁ FORMATADO DE ACORDO COM AS RECOMENDAÇÕES DESTA REVISTA (ANEXO – A)

RESUMO:

O Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) é um mecanismo existente dentro da Organização Mundial do Comércio (OMC) cujo objetivo é reforçar a observância das normas comerciais multilaterais e a adoção de práticas compatíveis com os acordos firmados. É analisado um caso levado ao OSC que envolveu questões ambientais, o qual foi escolhido porque a defesa do país reclamado se baseou principalmente na exceção contida no artigo XX do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT). Ele foi encerrado em 1996, com ganho de causa ao Brasil, e é relativo à discriminação da legislação estadunidense imposta à gasolina importada. A escolha ocorreu por se tratar especificamente da adoção de medida interna que tutela o meio ambiente, mas que se apresenta como restrição ao comércio internacional. A análise tem demonstrado a prevalência da lógica observada comumente nas relações internacionais: forças político-econômicas triunfam sobre o bom direito e as importantíssimas questões ambientais.

PALAVRAS-CHAVE:

Comércio Internacional; Meio Ambiente; Organização Mundial do Comércio; Protecionismo Comercial.

OBJETIVO:

Analisar, à luz do contencioso “EUA-GASOLINA, DS2”, se o meio ambiente assume papel principal nas negociações comerciais internacionais, ou não passa de mera justificção para a imposição de medidas protecionistas.

**ANALYSIS OF THE ROLE OF THE ENVIRONMENT IN INTERNATIONAL
TRADE ACCORDING TO THE DISPUTE "Standards for the reformulated gasoline
and conventional (US-Gasoline, DS2)"**

ABSTRACT:

The Dispute Settlement Body (DSB) is an existing mechanism within the World Trade Organization (WTO) aimed at strengthening compliance with the multilateral trade rules and the adoption of practices compatible with international agreements. It is considered a case brought to the WTO involving environmental issues, which was chosen because the defense claimed the country was mainly based on the exception contained in Article XX of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT). It was closed in 1996, won the case in Brazil, and is on the breakdown of U.S. law imposed on imported gasoline. The choice because it was specifically the adoption of internal measure that protects the environment but which is presented as restriction on international trade analysis has shown the prevalence of logic commonly observed in international relations: political and economic forces triumph over the good law and the very important environmental issues.

KEY-WORDS:

Environment; International Trade; Trade Protectionism; World Trade Organization.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho versará sobre uma disputa gerada no seio da Organização Mundial do Comércio (OMC) por ocasião da imposição, por parte do país reclamado, os Estados Unidos da América (EUA), de uma medida supostamente discriminatória em face da gasolina importada. Serão apresentados os fatos e as razões de direito alegados por todas as partes envolvidas no caso, bem como tecidas considerações analíticas sobre o papel desempenhado

pelo meio ambiente nas argumentações apresentadas pela defesa dos EUA. O que será discutido, então, é se a questão ambiental apresentou-se como mera justificção para a imposição de medidas protecionistas no âmbito do comércio internacional, ou se, ao contrário, foi demonstrada preocupação legítima com essa causa.

O trabalho será dividido basicamente em três partes: a primeira, aqui considerada como aquela composta pelas seções 1 e 2, possui o objetivo de situar o leitor no tempo e no espaço estudados, sendo apresentado, para isso, um panorama sucinto do deslinde do caso em estudo, bem como do seu contexto legal e ambiental; a segunda, a seção 3, apresenta o descritivo das razões e contrarrazões apresentadas pelas partes Reclamante e Reclamada; a terceira e última seção, por sua vez, traz à baila as conclusões do estudo, isto é, se foram encontradas evidências de que o meio ambiente foi levado em conta apenas para justificção de medida eminentemente comercial, ou se como consequência da proteção deste é que a aludida medida foi adotada. Neste último sentido, é importante ressaltar que responder a uma questão complexa como a que se apresenta neste trabalho não é tarefa das mais promissoras, tendo em vista o número de implicações existentes no âmago da sua problemática, e, assim, a obrigação aqui contida não será a de trazer um final hermético à discussão, mas sim apontar caminhos para uma possível resposta, a qual, certamente, não escapará da lógica observada comumente nas relações internacionais, em que as forças político-econômicas triunfam sobre o bom direito e as importantíssimas questões ambientais.

2 IMPORTÂNCIA DO CASO

O caso EUA-GASOLINA, DS2, por diante chamado “DS2”, é considerado um marco na história da OMC por dois motivos: representou o início da utilização do sistema de solução de controvérsias recém-implantado daquela Organização (KANAS, 2009), o Órgão de

Solução de Controvérsias (OSC) e trouxe à baila questão de grande apelo público, que é a proteção do meio ambiente frente à problemática da manutenção do livre-comércio mundial.

O caso em tela tem ensejo porque a defesa do país reclamado, os Estados Unidos, se baseou principalmente na exceção contida no artigo XX do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), que trata, dentre outros temas, da permissão quanto à imposição de medida restritiva ao livre-comércio que tenha uma justificativa ambiental enquadrada nas hipóteses do texto legal aplicável, como se pode depreender da leitura do dispositivo a seguir transcrito:

ARTIGO XX
EXCEÇÕES GERAIS

Desde que essas medidas não sejam aplicadas de forma a constituir quer um meio de discriminação arbitrária, ou injustificada, entre os países onde existem as mesmas condições, quer uma restrição disfarçada ao comércio internacional, disposição alguma do presente capítulo será interpretada como impedindo a adoção ou aplicação, por qualquer Parte Contratante, das medidas:

- (a) necessárias à proteção da moralidade pública;
- (b) **necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais e à preservação dos vegetais;**
- (c) que se relacionem à exportação e a importação do ouro e da prata;
- (d) necessárias a assegurar a aplicação das leis e regulamentos que não sejam incompatíveis com as disposições do presente acordo, tais como, por exemplo, as leis e regulamentos que dizem respeito à aplicação de medidas alfandegárias, à manutenção em vigor dos monopólios administrados na conformidade do § 4º do art. II e do art. XVII à proteção das patentes, marcas de fábrica e direitos de autoria e de reprodução, e a medidas próprias a impedir as práticas de natureza a induzir em erro;
- (e) relativas aos artigos fabricados nas prisões;
- (f) impostas para a proteção de tesouros nacionais de valor artístico, histórico ou arqueológico;
- (g) **relativas à conservação dos recursos naturais esgotáveis, se tais medidas forem aplicadas conjuntamente com restrições à produção ou ao consumo nacionais;**
- (h) tomadas em execução de compromisso contraídos em virtude de um Acordo intergovernamental sobre um produto de base, em conformidade com os critérios submetidos às Partes Contratantes e não desaprovados por elas e que é ele próprio submetido às Partes Contratantes e não é desaprovado por elas.
- (i) que impliquem em restrições à exportação de matérias primas produzidas no interior do país e necessárias para assegurar a uma indústria nacional de transformação as quantidades essenciais das referidas matérias-primas durante os períodos nos quais o preço nacional seja mantido abaixo do preço mundial, em execução de um plano governamental de estabilização; sob reserva de que essas restrições não tenham por efeito reforçar a exportação ou a proteção concedida à referida indústria nacional e não sejam contrárias às disposições do presente Acordo relativas à não discriminação.

(j) essenciais à aquisição ou a distribuição de produtos dos quais se faz sentir uma penúria geral ou local; todavia, as referidas medidas deverão ser compatíveis com o princípio segundo o qual todas as Partes Contratantes têm direito a uma parte equitativa do abastecimento internacional desses produtos e as medidas que são incompatíveis com as outras disposições do presente Acordo serão suprimidas desde que as circunstâncias que as motivaram tenham deixado de existir. As Partes Contratantes examinarão, em 30 de junho de 1960, no máximo, se é necessário manter a disposição da presente alínea. (BRASIL, s/ data, s/ p., grifo nosso).

Assim, nenhuma medida adotada por qualquer dos países integrantes do GATT poderá ser considerada restrição ao livre-comércio caso sua justificativa se enquadre em quaisquer das hipóteses elencadas nos 10 (dez) itens relacionados de (a) a (j), sendo os itens (b) e (g) os mais relevantes para o caso em questão, pois foram efetivamente utilizados nas argumentações, tendo sido, inclusive, a alínea “g” objeto de apelação.

As razões do DS2 estão ligadas à promulgação de uma lei ambiental nos Estados Unidos (*Clean Air Act*), a Lei Federal do Ar Puro, que visava à melhoria da qualidade do ar, neste caso especificamente por meio da diminuição da emissão gasosa de ozônio oriunda da combustão da gasolina nos veículos automotores.

2 O *CLEAN AIR ACT* (CAA), OU LEI FEDERAL DO AR PURO – SURGIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO

Em 1955, foi editada nos Estados Unidos a primeira lei sobre poluição do ar, *The Air Pollution Control Act*, que visava à criação de um fundo para pesquisa sobre poluição do ar. Mas foi somente oito anos depois que foi promulgada uma lei que versava sobre o *controle* desta poluição atmosférica, o *Clean Air Act* (CAA).

Em 1970, foi criada pelo então presidente Richard Nixon a *Environmental Protection Agency* (EPA), uma agência ambiental federal cujas missões eram: o estabelecimento e a aplicação de padrões de proteção ambiental coerentes com os objetivos ambientais

nacionais, bem como a condução de pesquisas sobre os efeitos adversos da poluição e acerca de métodos e equipamentos para controlá-los, dentre outros objetivos.

*Em 1990, foram aprovadas emendas à Lei Federal do Ar Puro pelas quais o Congresso americano regulamentou alterações na composição e nas emissões da gasolina com o fito de melhorar a qualidade do ar nas zonas mais contaminadas do país, isso através da redução das emissões veiculares de contaminantes tóxicos do ar e de compostos orgânicos voláteis ozonogênicos. Estas regulamentações foram aplicadas aos refinadores, *blenders* e importadores americanos.*

2.1 O PROGRAMA DE GASOLINA REFORMULADA (RGP) AMERICANO COMO RESULTADO DO CAA

Dentro da última emenda à Lei do Ar Puro, destacou-se o Programa da Gasolina Reformulada (PGR), que visava à mudança na composição do combustível a fim de diminuir a emissão de determinados componentes químicos que poluem o ar.

O Programa da Gasolina Reformulada foi uma reação das empresas petrolíferas a propostas enviadas pelo presidente Bush I em 1990 que previam a introdução de combustíveis alternativos ao petróleo.

Como resultado das discussões do CAA 1990, a legislação tanto fixou requisitos de desempenho para as emissões oriundas da gasolina reformulada, como também exigiu a inserção de compostos oxigenados na sua fórmula (ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, 1995).

Segundo a EPA, o “programa” era novo, mas a gasolina era a mesma, só que com carga poluidora reduzida, sendo aquele obrigatório para nove cidades que apresentavam os piores índices de emissões poluentes (Los Angeles, San Diego, Chicago, Houston, Milwaukee, Baltimore, Filadélfia, Hartford, New York) e desenvolvido em duas fases, sendo

a primeira de 1994 a 1999, e a segunda, iniciada em 2000 (ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, 1996). A primeira fase alcançou grandes resultados, como a redução das emissões de poluentes em 17%, o que equivale a menos 10 milhões de veículos nas estradas, e a redução das emissões de benzeno em 43% (ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, 1999).

3 O SURGIMENTO DA CONTROVÉRSIA NA OMC - OS FATOS E AS CIRCUNSTÂNCIAS ALEGADOS PELOS RECLAMANTES

O caso “DS2: EUA – Padrões para gasolina reformulada e convencional” trata do questionamento, realizado pela Venezuela, ao qual o Brasil posteriormente aderiu, de medidas discriminatórias aplicadas pelos Estados Unidos frente à gasolina importada.

A medida discriminatória surgiu quando da edição de uma emenda à Lei do Ar Puro, o CAA 1990, especificamente de seu artigo 211, o qual estabeleceu novos padrões para a gasolina consumida nos EUA. Assim, foi definida o que seria a gasolina média utilizada em 1990 nos Estados Unidos, bem como especificados os requisitos de *performance* a serem apresentados (em números relativos) pela “gasolina reformulada”, a qual seria, finalmente, obtida por meio da adequação da gasolina média do ano de 1990, tomada como parâmetro. A gasolina-parâmetro, tal qual determinada em lei, no entanto, só deveria ser utilizada, em virtude de determinação legal, por algumas empresas, como se verá adiante.

As especificações da gasolina reformulada eram as seguintes: o conteúdo de oxigênio não poderia ser inferior a 2% por peso; o benzeno não deveria sobrepor 1% por volume; sua fórmula não poderia conter metais pesados, incluindo chumbo e manganês. Quanto às emissões, o CAA 1990 exigia a redução dos chamados compostos orgânicos voláteis (VOCs)

e dos contaminantes tóxicos do ar, sem incorrer no aumento das emissões de óxidos de nitrogênio (NO_x).

Cada empresa deveria encontrar a sua fórmula peculiar de gasolina reformulada a partir da sua própria gasolina-parâmetro, que deveria ser a média daquele combustível por ela mesma produzido durante o ano de 1990. Vale ressaltar, inclusive, que as empresas poderiam adicionar quaisquer compostos à gasolina-parâmetro, a fim de obter os requisitos de *performance* (eficiência energética e emissões atmosféricas, basicamente) preconizados pela *Gasoline Rule*.

O problema emerge exatamente por este fato: somente algumas empresas, especialmente as nacionais, estavam liberadas para “encontrar” a sua própria gasolina-parâmetro e, a partir desta, obter a reformulada. As demais, notadamente as estrangeiras, teriam que utilizar como base a fórmula apontada pela lei, o que fatalmente lhes prejudicaria na disputa pelo mercado americano, pois o parâmetro legal era mais rígido do que o encontrado pela própria empresa.

O mercado americano foi, então, dividido em duas áreas para a venda da gasolina, sendo a primeira correspondente a 30% do mercado nacional e formada pelas 09 (nove) zonas metropolitanas nas quais fora registrado o maior índice de contaminação por ozônio nos verões dos anos de 1987 a 1989, acrescida de outras regiões incorporadas a pedido de seu respectivo dirigente político por motivo de não cumprirem os requisitos nacionais relativos àquele contaminante; e a segunda, por sua vez, composta pelos 70% restantes do mercado americano. Na primeira área, só era permitida a venda da gasolina “reformulada”; na segunda, a gasolina “convencional” possuía livre acesso.

A fim de evitar a piora da qualidade da gasolina convencional, o artigo 211 do CAA previu, além, que qualquer refinaria, *blender* ou importador de gasolina não poderia vender gasolina convencional que emitisse maior quantidade de VOCs, NO_x ou monóxido de

carbono (contaminantes) do que aquela proveniente do combustível comercializado nos Estados Unidos em 1990.

A EPA dividiu em três os tipos de produtor/distribuidor: refinarias nacionais, importadores que também são refinarias estrangeiras e importadores/*blenders*.

As refinarias nacionais, que estavam proibidas de utilizar o parâmetro legal, poderiam, desde que estivessem em funcionamento há mais de 6 (seis) meses, calcular o seu parâmetro individual de três modos: com base nos dados referentes a 1990, ou com dados que dispusessem das misturas produzidas em 1990 aliados à qualificação que possuíssem da gasolina misturada, ou, por fim, pelos dados obtidos a partir de uma modelagem que tornasse possível, a partir do cálculo das mudanças ocorridas na empresa, obter os dados provavelmente utilizados no ano em questão.

As refinarias estrangeiras importadoras, desde que tivessem importado para o mercado americano 75%, em volume, de gasolina importada, poderiam aplicar um dos métodos descritos no parágrafo anterior.

A questão que suscitou a demanda junto à OMC reside, portanto, na desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, isto é, em como é estabelecido o parâmetro para a produção da gasolina reformulada. Porém, neste contexto, é importante frisar também que a questão ambiental foi ponto relevante na discussão, evidenciada, inclusive, no pedido venezuelano para instauração de Painel naquele fórum mundial de comércio.

Em 23 de janeiro, então, os Estados Unidos receberam uma comunicação da Venezuela em que este país solicitava a celebração de consultas, cujo embasamento legal se fez ao albergue dos artigos XXII.1 do GATT 1994, 14.1 do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (TBT) e 4 do Entendimento sobre Solução de Controvérsias (ESC), em relação à

norma intitulada “Padrões para a Gasolina Reformulada e Convencional”, adotada em 15 de dezembro de 1993 (WORLD TRADE ORGANIZATION, s/ data).⁵

As consultas entre Venezuela e Estados Unidos aconteceram em fevereiro de 1995 e, como os dois países não chegaram a uma solução satisfatória, a Venezuela solicitou ao Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) que estabelecesse um Grupo Especial (ou Painel) para examinar o assunto em virtude do artigo XXIII.2 do Acordo Geral e do artigo 6 do ESC. Em 10 de abril do mesmo ano, o OSC estabeleceu um Painel em conformidade com a solicitação apresentada pela Venezuela.

Em abril de 1995, o Brasil solicitou aos Estados Unidos celebração de consultas em conformidade com o artigo XXII.1 do Acordo Geral, com o artigo 14 do TBT e com o artigo 4 do ESC, em face do mesmo regulamento impugnado pela Venezuela. Em 1º de maio de 1995, foram celebradas consultas entre o Brasil e os Estados Unidos, as quais, à semelhança do que ocorreu com o país venezuelano, não resultaram em uma solução satisfatória.

Em maio de 1995, o Brasil solicitou ao OSC o estabelecimento de um painel para examinar o assunto, em conformidade aos artigos XXIII do Acordo Geral, 14 do TBT e 6 do ESC. Em 31 de maio de 1995, o OSC estabeleceu um Painel em conformidade com a solicitação apresentada pelo Brasil e, neste mesmo dia, ficou decidido que a mesma comissão ficaria encarregada da análise das reclamações brasileira e venezuelana, conforme preconizado pelo artigo 9 do ESC. A data de constituição do Grupo Especial – dia 28 de abril de 1995 –, porém, permaneceu inalterada.

Dada a tarefa adicional confiada ao Grupo Especial, o OSC acordou, nessa mesma reunião, que seu objetivo seria o seguinte: examinar, à luz das disposições pertinentes dos acordos abrangidos invocados pela Venezuela no documento WT/DS2/2, e pelo Brasil no documento WT/DS4/2, os assuntos submetidos ao OSC pela Venezuela e pelo Brasil nesses

⁵ Até ao final da seção, todas as informações tomam como referência o documento WORLD TRADE ORGANIZATION, s/ data.

documentos e formular conclusões que ajudem ao OSC a fazer as recomendações ou ditar as resoluções previstas nos ditos acordos.

Em 17 de janeiro de 1996, o Painel apresentou seu relatório final, no qual concluiu que o regulamento da gasolina estadunidense estava em desacordo com o Artigo III do GATT 1994, bem como não se apresentava coerente com as hipóteses abrigadas pelas Exceções Gerais do Artigo XX do GATT. Em fevereiro do mesmo ano, a delegação americana apresentou apelação ao Órgão de Apelação, cujo relatório final alterou apenas a disposição conclusiva do Painel acerca da interpretação do Artigo XX(g), concluindo pela sua inaplicação ao caso em comento, e manteve o restante das disposições contidas no relatório oriundo do Painel. Em maio de 1996, então, foi concluído o caso, com ganho de causa para os Reclamantes.

3.1 ALEGAÇÕES DAS PARTES

A Venezuela e o Brasil solicitaram ao Painel que assim concluísse acerca do regulamento da gasolina, promulgado em dezembro de 1993: a) era incompatível com os artigos I e III do GATT 1994; b) não foi abrangido por nenhuma das exceções previstas no artigo XX do GATT 1994; c) era incompatível com o artigo 2 do TBT.

Como resultado, a Venezuela e o Brasil solicitaram ao Painel que recomendasse aos Estados Unidos a adoção de todas as medidas necessárias para colocar o regulamento da gasolina em conformidade com as obrigações a que está sujeito aquele país no âmbito do Acordo Geral e do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio.

Os Estados Unidos, em sua defesa, alegaram que a Gasoline Rule: a) era coerente com os artigos I e III do GATT 1994; b) estava coberta pelas alíneas b), d) e g) do artigo XX do GATT 1994; e c) era coerente com o artigo 2 do TBT.

Será feita, então, a seguir, análise de cada um dos dispositivos utilizados pelas partes, bem como discutida a importância do meio ambiente nessas questões.

3.1.1 Artigos I e III do GATT

O Artigo I do GATT consagra o Tratamento Geral de Nação Mais Favorecida, ou Cláusula da Nação Mais Favorecida (CNMF), o qual preconiza que, se um país conceder tratamento favorável a um membro da OMC, este proceder deverá ser estendido a todos os outros membros daquela Organização, sem a necessidade de negociação prévia.

In verbis:

ARTIGO I

TRATAMENTO GERAL DE NAÇÃO MAIS FAVORECIDA

1. Qualquer vantagem, favor, imunidade ou privilégio concedido por uma Parte Contratante em relação a um produto originário de ou destinado a qualquer outro país, será imediata e incondicionalmente estendido ao produtor similar, originário do território de cada uma das outras Partes Contratantes ou ao mesmo destinado. Este dispositivo se refere aos direitos aduaneiros e encargos de toda a natureza que gravem a importação ou a exportação, ou a elas se relacionem, aos que recaiam sobre as transferências internacionais de fundos para pagamento de importações e exportações, digam respeito ao método de arrecadação desses direitos e encargos ou ao conjunto de regulamentos ou formalidades estabelecidos em conexão com a importação e exportação bem como aos assuntos incluídos nos §§ 2 e 4 do art. III (BRASIL, s/ data, s/ p.)

O “tratamento favorável” a que se alude pode ser de qualquer natureza, seja no sentido da aplicação, seja no da imunidade, proporcionando, desta forma, também uma tutela negativa, “[...] dado o fato de que o que um membro da OMC oferecer a um país deverá oferecer a todas as outras partes contratantes” (BONATO, 2009, p. 4).

Segundo Kanas (2009, p. 436-437),

O tratamento da nação mais favorecida possui raízes econômicas e políticas. Do ponto de vista econômico, a aplicação uniforme de restrições ao comércio, por um país, independentemente da origem, maximiza o efeito do sistema de mercado da alocação de bens e produção. A racionalidade deste princípio reside no efeito multiplicador da liberalização das políticas de comércio. Já sob o prisma político, esse princípio busca assegurar que países com menor poder econômico sejam beneficiados por condições melhores de comércio em condições iguais aos países comercialmente mais fortes.

A CNMF terá sua aplicação afastada, como aduz Bonato (2009) quando se tratar de medidas *antidumping* e medidas compensatórias, uniões aduaneiras e zonas de livre comércio, cláusula de habilitação (*enabling clause*) e *waivers*, bem como as exceções gerais do Artigo XX do GATT – estas últimas serão tratadas mais adiante.

No caso em tela, os Reclamantes alegaram a infringência ao Artigo I por conta da já referida supra “regra dos 75%”, através da qual as refinarias e importadoras estrangeiras que tivessem introduzido no mercado americano ao menos 75% em volume da gasolina que eles mesmos produziram em 1990 poderiam estabelecer seu parâmetro individual. Isso significaria que somente o Canadá se enquadraria nesta hipótese (KANAS, 2009). Tal dispositivo da *Gasoline Rule* seria, então, injustificado, pois, quando uma norma desigualadora enquadra, segundo Mello (2001), apenas um único sujeito no seu raio de aplicação, o fator de discriminação não resta comprovado e plausível.

A dependência exclusiva de fatos históricos, de forma que nenhum importador ou refinador estrangeiro pudesse adotar qualquer medida para se adaptar a essa regra, demonstrou, portanto, uma infração ao artigo I, e isso se incrementa quando se percebe que os critérios em questão não possuíam qualquer relação com as características da gasolina como produto, e, em consequência disso, tal regra aplicava uma norma distinta e mais favorável às importações procedentes de algumas refinarias estrangeiras do que a outras.

Os Estados Unidos contestaram esses argumentos, quando afirmaram que não havia vantagem alguma porque qualquer país, desde que cumpridos os requisitos, poderia ter acesso ao benefício da regra dos 75% e que o percentual exigido era o mínimo aceitável para garantir a exatidão do parâmetro individual do importador, determinado por um dos métodos. Ademais, o critério que exigia que importador e refinador estrangeiro constituíssem uma mesma empresa eliminaria as preocupações relativas à segurança do parâmetro individual para um produtor estrangeiro, isso porque asseguraria que essa empresa disporia necessariamente dos dados relativos à composição química da gasolina por ela produzida no

ano de 1990. O país reclamado arguiu que o prazo regulamentar para a apresentação de candidaturas à subsunção da regra dos 75% expirara sem que qualquer empresa tivesse comprovado sua adequação, não tendo sido a regra, portanto, aplicada na prática, o que restaria incomprovada a violação a qualquer dispositivo do GATT por parte da regra aludida.

De fato, a circunstância de a regra em questão não ter sido aplicada a nenhum caso prático não impediria o Painel de se pronunciar sobre ela, como responderam os reclamantes, pois a sua mera existência poderia ter efeitos inibitórios sobre decisões relacionadas ao comércio. Como consequência, a possibilidade de sua aplicação no futuro seria suficiente para configurar uma violação ao Artigo I.

O painel, porém, apesar dos esforços brasileiros, não analisou a medida à luz do Artigo I porque a regra não estava em vigor quando do estabelecimento dos seus termos de referência (o período ao qual o painel poderia fazer alusão quando da aplicação da regra americana) e, além disso, a regra dos 75% já havia sido declarada infringente ao Artigo III (KANAS, 2009).

O Artigo III do GATT, que trata do Princípio do Tratamento Nacional, constituiu o principal argumento dos Reclamantes, especialmente o disposto nos seus itens 1 e 4, como se vê a seguir transcrito:

ARTIGO III

TRATAMENTO NACIONAL NO TOCANTE A TRIBUTAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO INTERNAS.

1. As Partes Contratantes reconhecem que os impostos e outros tributos internos, assim como leis, regulamentos e exigências relacionadas com a venda, oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou utilização de produtos no mercado interno e as regulamentações sobre medidas quantitativas internas que exijam a mistura, a transformação ou utilização de produtos, em quantidade e proporções especificadas, não devem ser aplicados a produtos importados ou nacionais, de modo a proteger a produção nacional.

4. Os produtos de território de uma Parte Contratante que entrem no território de outra Parte Contratante não usufruirão tratamento menos favorável que o concedido a produtos similares de origem nacional, no que diz respeito às leis, regulamento e exigências relacionadas com a venda, oferta para venda, compra, transporte, distribuição e utilização no mercado interno. Os dispositivos deste parágrafo não impedirão a aplicação de tarifas de transporte internas diferenciais, desde que se baseiem exclusivamente na operação econômica dos meios de transporte e não na nacionalidade do produto. (BRASIL, s/ data, s/p.).

O princípio do tratamento nacional é, pelo que se extrai da leitura do dispositivo, uma regra de não-discriminação, a qual preconiza a equidade de tratamento entre o produto importado, quando este adentra o mercado nacional, e o produto similar nativo. Condena a discriminação entre o nacional e o estrangeiro no que diz respeito ao comércio de bens, serviços (artigo XVII do GATS) e à propriedade intelectual (artigo III do Acordo TRIPs).

No caso em estudo, a discriminação residiria no fato de as refinarias estrangeiras serem obrigadas a seguir o parâmetro estabelecido em lei, ao que as nacionais estariam proibidas de utilizá-lo, estando estas, por sua vez, obrigadas a utilizar um dos métodos já explicitados para a obtenção do parâmetro individual da gasolina.

Os reclamantes alegaram, então, que os padrões individuais são geralmente mais “fracos” do que o parâmetro legal, e isso implica a necessidade de as empresas estrangeiras realizarem investimentos para adequarem sua gasolina ao padrão americano ou, como última hipótese, vendê-la a preços menores para que seja misturada a outras gasolinas a fim de obter o padrão exigido. Tais práticas comprometem sensivelmente a competitividade das empresas não-nacionais, pois, estas, além de obrigadas a investir em tecnologia, só têm como opção alternativa a venda da gasolina como matéria prima, e não como produto final, e isso, obviamente, a preços bem menores.

As questões suscitadas pelos reclamantes, então, foram as seguintes: o parâmetro individual das empresas americanas poderia ser bem mais poluidor do que o das empresas estrangeiras; o produto das empresas não americanas, atendendo ao padrão legal, chegaria inevitavelmente com preço mais elevado ao mercado americano; como alternativa à venda da gasolina como produto final, as empresas estrangeiras obrigatoriamente venderiam a gasolina mais barata, e como *blendstock*; importadores que também são refinarias poderiam comprar gasolina mais poluidora (a preços mais acessíveis) e misturar a sua própria gasolina, obtendo ao final preços mais competitivos (KANAS, 2009).

Quanto ao parágrafo 4 do artigo III, Venezuela e Brasil enfatizaram que não questionavam o direito dos Estados Unidos de melhorar a qualidade do ar por meio da promulgação de regulamentações ambientais estritas, desde que essas normas e regulamentações não acarretassem tratamento menos favorável aos países exportadores de produtos similares aos nacionais. Os reclamantes sustentaram que a *Gasoline Rule*, ao negar aos estrangeiros a possibilidade de estabelecer seus parâmetros individuais, violaria o parágrafo 4 do artigo 3 porque concederia à gasolina importada, reformulada ou convencional, um tratamento menos favorável ao que era dispensado à pátria. Em virtude de tal regulamentação, a gasolina importada deveria se ajustar ao parâmetro legal, mais rigoroso do que o parâmetro individual do refinador americano a que este deveria se ajustar.

Como consequência prática, a gasolina importada que, em certos índices, estaria fora dos padrões legais e, por isso, não poderia ser comercializada no mercado americano, se americana fosse, estaria perfeitamente adequada ao padrão individual e, assim, poderia livremente circular no mercado estadunidense.

Com vistas ao alcance do padrão legal, os refinadores estrangeiros teriam duas opções: ou realizariam altos investimentos e custosas modificações a fim de adequar a fórmula da gasolina, ou venderiam a preço menor a gasolina bruta a um importador, o qual poderia realizar misturas e, assim, obteria o padrão desejado. Ambas as escolhas afetariam negativamente as condições concorrenciais da gasolina importada e concederiam proteção à indústria doméstica, em violação às disposições do artigo III. Esses efeitos negativos para a concorrência seriam justamente aqueles que a Agência de Proteção Ambiental estaria tentando evitar que causassem danos às refinarias domésticas, dando a estas a capacidade de usar parâmetros individuais.

Ainda foi alegado que, em várias ocasiões, os funcionários do Governo dos Estados Unidos teriam reconhecido que a regra da gasolina seria discriminatória para a gasolina importada e outorgaria um tratamento mais favorável para a gasolina produzida no país.

Os países latinos argumentaram ainda que a reforma da regra da gasolina proposta pela EPA em 1994 ("Proposta 1994") representaria uma forma de reconhecimento de que o tratamento discriminatório da gasolina importada seria inconsistente com as obrigações dos Estados Unidos em face do Acordo Geral. Aqueles países ressaltaram que, em parte, a Proposta 1994 teria eliminado a discriminação, já que propusera o estabelecimento de parâmetros individuais também para os refinadores estrangeiros da gasolina reformulada, ao passo que a gasolina convencional continuaria a receber tratamento discriminatório.

A linha argumentativa americana não conseguiu sustentar, por todo o exposto, o flagrante protecionismo dissimulado às empresas nacionais, visto que, como esclarece Prazeres (2003), impor a sujeição destas organizações ao parâmetro legal importaria necessariamente o retardo na execução do Programa de Gasolina Reformulada. Isso porque a adequação importaria custos altíssimos de tecnologia, o que poderia comprometer a sobrevivência das empresas americanas no mercado de combustíveis. Além do mais, era preciso dispor de dados que evidenciassem o sucesso do PGR em pouco tempo, já que, caso isso não ocorresse, haveria corte das verbas destinadas à sua execução.

Portanto, a defesa dos Estados Unidos não logrou êxito na missão de elevar o peso do meio ambiente no conflito, revelando, talvez, que, na verdade, esse tema fosse apenas um subterfúgio para uma discussão eminentemente comercial, vez que a medida impugnada era até importante para o alcance da qualidade do ar almejada, porém os meios utilizados para isso eram flagrantemente discriminatórios em relação ao produto estrangeiro.

3.1.2 Artigo XX do GATT

O Artigo XX, como já transcrito supra, trata das exceções gerais contidas no GATT 94. Como acentua Kanas (2009, p. 440), são hipóteses em que o sistema reconhece “[...] que

outros objetivos podem estar acima da liberalização do comércio, como a proteção do meio ambiente [...]”, por exemplo.

No caso concreto, segundo Kanas (2009, p. 440), o Órgão de Apelação compreendeu a natureza do Artigo XX como “medida de compatibilidade de medidas ambientais com o sistema multilateral de comércio no que diz respeito ao fluxo de bens”. Além disso, este mesmo Órgão reverteu o entendimento do painel quanto ao escopo de análise do artigo XX, pois os reclamantes argumentaram que não cabia a investigação se o regulamento da gasolina ou a Lei Federal do Ar Puro estavam cobertos pelas hipóteses daquele artigo, e sim se havia a concessão de tratamento menos favorável às empresas estrangeiras. O Painel acatou a argumentação dos Reclamantes, mas, em nome da proteção ambiental, o Órgão de Apelação reverteu essa interpretação.

A análise do enquadramento de determinada preocupação ambiental dentro das hipóteses do Artigo XX obedece à verificação da sua adequação a uma das possibilidades dos incisos do artigo em comento e à investigação da necessidade da medida (se satisfaz os requerimentos do *caput* do mesmo artigo).

Os Estados Unidos alegaram que o Regulamento da Gasolina estaria dentro das hipóteses compreendidas no bojo do artigo XX, independente de sua possível incompatibilidade com outras disposições do Acordo Geral. Nem todas as medidas descritas no artigo XX eram incompatíveis com o Acordo Geral. Não obstante, se o Painel aceitasse que a Regulamentação sobre Gasolinas era compatível com outras disposições do Acordo Geral, em particular com o artigo III, não haveria a necessidade de decidir se as medidas em questão também estariam incluídas no campo de aplicação do artigo XX. O artigo XX garantiria, em todo o caso, que essas medidas não seriam incompatíveis com o Acordo Geral.

Venezuela e Brasil alegaram que a questão discutida com respeito ao artigo XX não seria se o CAA ou a regulamentação que a aplicara seria necessária, mas sim se seria

necessário conceder à gasolina estrangeira um tratamento menos favorável; esta seria, realmente, a situação discutida no presente caso.

Os Estados Unidos alegaram que, como já haviam demonstrado no debate relativo ao artigo III, a Regulamentação sobre Gasolinas se aplicaria igualmente às partes que estariam em situações similares. Os importadores e os *blenders* deveriam se ajustar à média dos parâmetros que teria a gasolina vendida naquele país em 1990 porque eles não poderiam ter acesso a dados precisos da refinaria de origem, nem tampouco àqueles provenientes da qualidade da gasolina comercializada no ano em questão. Essa seria, dessa forma, uma medida inibitória de qualquer tentativa de burlar o sistema. Diferentemente dos refinadores estadunidenses, os importadores dispunham de flexibilidade para recorrer a diversos procedimentos com o fito de alcançar uma qualidade média anual da gasolina. Por outro lado, uma parte do mercado de gasolina dos Estados Unidos seria abastecida com gasolina proveniente dos refinadores americanos, que deveriam se ajustar ao parâmetro legal porque a gasolina destes não poderia ser considerada como parte do total da gasolina vendida em 1990. Em consequência, qualquer diferença de tratamento não constituiria uma discriminação arbitrária ou injustificada, mas sim baseada em razões políticas válidas e legítimas.

Os Estados Unidos alegaram também que a *Gasoline Rule* não constituiria uma restrição ao comércio porque seu objetivo era assegurar a diminuição dos níveis das emissões e dos contaminantes do ar de 1990, objetivo de cunho sanitário, que não possuiria qualquer relação com barreiras injustificadas ao comércio. As disposições seriam transparentes e imporiam os mesmos requisitos globais, os quais teriam os mesmo objetivos, tanto em relação à gasolina importada como àquela americana.

O Brasil rechaçou os argumentos norte-americanos, ao alegar que a discriminação dos EUA realizada em relação a países terceiros e a produtores estrangeiros era tão evidente que as restrições ao comércio estariam, na realidade, encobertas sob a justificativa ambiental.

3.1.2.1 *Análise da alínea (b) do Artigo XX*

O dispositivo em análise trata das medidas “necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais e à preservação dos vegetais”; cumpre, portanto, o questionamento: a medida americana enquadra-se como necessária à proteção da saúde e da vida das pessoas?

A proteção da qualidade do ar é clara medida de tutela da saúde e da vida das pessoas, não restando dúvidas sobre os males advindos do ar poluído continuamente respirado. Além disso, é possível também afirmar que a agricultura também é prejudicada pelos poluentes presentes no ar, como, por exemplo, o ozônio (KANAS, 2009).

Os Estados Unidos comprovaram, a esse propósito, o perigo que a poluição atmosférica, especialmente aquela causada pelo ozônio, representaria para os seres humanos, animais e vegetais e não houve discórdia quanto a este ponto.

Quanto à necessidade, é preciso investigar se a medida posta em prática para alcançar o fim almejado – a melhoria da qualidade do ar – estava em acordo com o *caput* do Artigo XX.

A medida foi o estabelecimento dos padrões para a gasolina conforme a origem desta e os Estados Unidos, neste sentido, alegaram dois fatores: praticidade e rapidez da medida, que, segundo eles poderia ser facilmente atingida pelos produtores sem onerá-los em demasia; inexistência de dados confiáveis de *blenders* e importadores quanto à gasolina do ano de 1990, atores comerciais sobre os quais seria impossível a administração estadunidense exercer jurisdição e controle, e que poderiam, inclusive, tentar burlar o sistema.

Os reclamantes afirmaram, em resposta que: os Estados Unidos não possuíam provas de que o parâmetro legal era realmente seguro, pois a EPA teria admitido que a média da gasolina de 1990 por ela calculada não era totalmente procedente; os EUA também não demonstraram que a medida adotada foi a menos restritiva possível, vez que alternativa menos onerosa seria o estabelecimento de um único padrão de qualidade para a gasolina,

independente da origem desta; a tese americana não provou a alta probabilidade de os produtores estrangeiros serem tentados a burlar o sistema, o que foi utilizado como argumento para a não imposição de padronagem única; o *Gasoline Rule* impunha um ônus desproporcionalmente maior sobre o produtor estrangeiro, não sendo medida, portanto, *necessária*. O Painel, por seu turno, não aceitou a necessidade da medida, ao argumento de que medidas alternativas que atingiriam objetivo idêntico poderiam ter sido adotadas.

3.1.2.1 *Análise da alínea (d) do Artigo XX*

A alínea (d) do artigo das exceções gerais aduz como enquadradas netas as medidas

(d) necessárias a assegurar a aplicação das leis e regulamentos que não sejam incompatíveis com as disposições do presente acordo, tais como, por exemplo, as leis e regulamentos que dizem respeito à aplicação de medidas alfandegárias, à manutenção em vigor dos monopólios administrados na conformidade do § 4º do art. II e do art. XVII à proteção das patentes, marcas de fábrica e direitos de autoria e de reprodução, e a medidas próprias a impedir as práticas de natureza a induzir em erro. (BRASIL, s/ data, s/ p.).

Nesse sentido, os EUA alegaram que a imposição dos parâmetros individual e legal do *Gasoline Rule* serviria como medida assecuratória da aplicação do CAA, uma vez que garantiria que os produtores estrangeiros obedeceriam ao padrão imposto para a fórmula da gasolina reformulada e, assim, a qualidade do ar visada pelo CAA não restaria prejudicada. Tal argumentação, porém, não foi aceita pelo painel.

Em oposição, Venezuela e Brasil afirmaram que o Reclamado não demonstrou tal regulamento era medida de efetivação do CAA, pois existiriam outras medidas, menos onerosas, plausíveis para o alcance do fim desejado.

O primeiro ponto da análise – enquadramento nas hipóteses do inciso – não foi julgado procedente e, dessa forma, o quesito necessidade não foi sequer analisado pelo Painel.

3.1.2.2 *Análise da alínea (g) do Artigo XX*

Os EUA alegaram que o programa destinado à preservação da qualidade do ar estaria enquadrado no âmbito de aplicação da alínea “g” do artigo XX, mais especificamente quando esta menciona as medidas “relativas à conservação dos recursos naturais esgotáveis...”.

O país reclamado alegou que o ar puro é um recurso esgotável, no sentido expresso pela referida alínea “g”, já que este poderia se tornar facilmente escasso em virtude das emissões de poluentes atmosféricos, como, por exemplo, os compostos orgânicos voláteis, o óxido de nitrogênio e os compostos tóxicos. Nas regiões mais contaminadas, o ar poderia se tornar impuro de forma crônica e assim permanecer por longos períodos, alcançando, inclusive, outras camadas atmosféricas. Além disso, a Lei Federal do Ar Puro tutelaria outros recursos naturais esgotáveis, como os corpos d’água, os parques, as plantações e os bosques, os quais seriam fatalmente contaminados pela poluição do ar. É nesse sentido que os objetivos perseguidos pelos programas de gasolina reformulada e convencional fariam parte das políticas públicas destinadas à preservação do ar puro e, por conseguinte, de outros recursos naturais não renováveis. Quanto a este ponto, houve discórdia, e o Painel concordou com as alegações dos Reclamantes, porém, mais tarde, quando o Órgão de Apelação analisou o dispositivo, reformou a decisão de primeira instância e, assim, confirmou a argumentação apresentada inicialmente pelos EUA no primeiro grau.

Quanto à última parte do dispositivo em comento, o qual menciona “... desde que se apliquem conjuntamente com restrições à produção e ao consumo nacionais”, os Estados Unidos alegaram que o regulamento da gasolina conteria restrições à produção da gasolina que exigiria aos fabricantes a limitação da produção da gasolina de tal modo que determinados parâmetros físico-químicos do produto não poderiam superar níveis máximos pré-estabelecidos e, assim, os empresários americanos também teriam que adequar sua produção, de modo que teria sido, sim, aplicada uma restrição ao produto nacional.

4 O BALANÇO FINAL DA DECISÃO

O relatório do Painel apresentou diversas conclusões sobre os pontos questionados e alegados pelas partes envolvidas. São elas: o mandato do Painel teve início quando a regra dos 75% já não era mais aplicável, e o escopo de atuação deste órgão não havia feito qualquer referência a tal norma; a gasolina importada e a gasolina americana foram consideradas “produtos similares” e, dado que as normas para o estabelecimento de parâmetros impediam de fato que a gasolina importada usufruísse dos benefícios disponíveis à gasolina nacional, era concedido, sim, um tratamento “menos favorável” que o concedido à gasolina americana, e isso significava infração ao artigo III:4 do Acordo Geral; considerada a decisão sobre o tratamento menos favorável, não foi necessária a análise do artigo III:1 do mesmo Acordo; as regras para a adoção dos parâmetros para a gasolina, que já haviam sido consideradas incompatíveis com o parágrafo 4º do artigo III do GATT, não estavam enquadradas dentro das hipóteses admissíveis de exceção contidas na alínea “b” do artigo XX do Acordo em comento, a saber, aquelas medidas “...necessárias para proteger a saúde e a vida das pessoas, dos animais e para preservar os vegetais”; a manutenção da discriminação entre as gasolinas nacional e estrangeira não estava abrigada pela alínea “d” do artigo XX do GATT, a qual dispõe sobre as medidas “necessárias para alcançar o cumprimento das leis e dos regulamentos que não sejam incompatíveis com as disposições do... Acordo”; o ar puro foi considerado um recurso natural esgotável, conforme a aceção da alínea “g” do Artigo XX; as normas para o estabelecimento dos parâmetros não estavam amparadas pela alínea “g” do Artigo XX, que traz como exceção a aplicação das medidas “relativas” à conservação dos recursos naturais esgotáveis; devido à já realizada interpretação anterior, não era necessário analisar se a medida em questão era aplicada “conjuntamente com restrições à produção e ao consumo nacionais”; igualmente, também era desnecessária a análise da compatibilidade com o “caput” do Artigo XX; devido às análises feitas, não era mais necessário analisar tanto os

artigos 1 e 2 do TBT, quanto o artigo XXIII:1 do Acordo Geral. Os Estados Unidos levaram à apelação alegações apenas quanto à interpretação dada à alínea “g” do Artigo XX.

Como resultado, o Órgão de Apelação exarou relatório contendo as seguintes conclusões: o Painel incorreu em erro de interpretação jurídica, ao afirmar que as normas para o estabelecimento de parâmetros não estavam compreendidas nas hipóteses contidas na alínea “g” do Artigo XX; por consequência, o Painel também errou em questão de direito quando não proferiu decisão com relação à análise do enquadramento do regulamento da gasolina no “caput” do Artigo XX; as normas para o estabelecimento de parâmetros, objeto da discórdia, não se justificam em virtude do preâmbulo do Artigo XX do GATT, logo, não se justificam em face deste dispositivo. Assim, o Órgão de Apelação reformou apenas a questão relativa à interpretação dada pelo Painel à alínea “g” do Artigo XX, mantendo, portanto, o restante da decisão proferida em “primeiro grau”.

Foi enfatizado por diversas vezes o fato de que não havia qualquer tendência no sentido de impossibilitar um país-membro da OMC de adotar medidas que visassem à proteção do meio ambiente, já que se compreendeu a importância deste fator nas relações comerciais, o que representa avanço considerável no trato das questões ambientais.

Por outro lado, restou demonstrado que seria preciso um ajustamento de tais medidas às prescrições contidas no Acordo Geral e às demais proposições multilaterais, e, mais até do que isso, realizar uma investigação séria sobre a real motivação das restrições, já que o meio ambiente poderia ser apenas um motivo para dissimular medidas protecionistas, como acredita-se ter ocorrido neste caso. A esse respeito, veja-se o excerto a seguir:

As conclusões do Grupo Especial no caso da gasolina reformulada-gasolina convencional refletem a ideia de que não é o papel do OSC examinar a necessidade ou não de se implementar leis que protejam o meio ambiente. Embora os Estados Unidos tenham procurado convencer o Grupo Especial que um produto importado estaria violando uma lei doméstica de proteção ambiental, este resolveu que não era a questão ambiental que estava em jogo. O que estava em jogo era o tratamento nacional do produto importado, ou seja, a avaliação sobre a adequação do produto à lei de proteção ambiental deveria ser compatível para a gasolina nacional e a importada. Não se questionou a lei ambiental, mas que a implementação das regras ambientais discrimine produtos importados (TRINDADE, 2003, p. 228).

Através da análise de toda a movimentação política realizada nos Estados Unidos com o fito de alcançar padrões aceitáveis de qualidade do ar - criação de leis e programas de monitoramento da qualidade do ar, investimento em pesquisa no controle ambiental da poluição, discussão com empresários do ramo dos combustíveis a adoção de um programa de gasolina reformulada que fosse benéfico comercial e ambientalmente -, pode-se perceber que a Lei Federal do Ar Limpo foi um esforço institucional para assegurar a qualidade do ar atmosférico, e, assim, seria inapropriado afirmar que o regulamento da gasolina constituiu *meramente* um entrave comercial disfarçado.

Porém, uma análise cuidadosa da implementação e do funcionamento do regulamento da gasolina pode evidenciar intenções comerciais disfarçadas. Isso porque, em maio de 1994, a EPA apresentou ao Congresso americano um projeto de lei, o qual ficou conhecido como “Proposta 1994”, no qual havia a determinação de que os produtos estrangeiros poderiam adotar parâmetros individuais, de acordo com regras bem peculiares que por ora não serão mostradas. Porém, tal proposição não logrou êxito e tudo permaneceu como outrora.

Outro fato interessante é perceber que o regulamento da gasolina proibia as empresas americanas em funcionamento há mais de 06 (seis) meses de utilizar o parâmetro legal.

Além disso, os Reclamantes alegaram em alguns momentos que não havia segurança plena, por parte da EPA, de que a média calculada da gasolina do ano de 1990 correspondia à realidade. Ora, se não havia a certeza de que determinada composição seria a média daquela utilizada no país durante todo o ano de 1990, por que, então, sujeitar empresas estrangeiras a ela? E ainda, por que impedir as empresas nacionais de adotá-la? Se o objetivo não era *discriminar*, e sim *padronizar* a gasolina comercializada no país, por que não permitir a utilização do padrão legal inclusive para as empresas nacionais?

Some-se a isso o fato de os Estados Unidos terem apresentado como justificativa à restrição aos produtores estrangeiros por cogitarem a possibilidade de estes viessem a “burlar” o sistema. Tal argumentação, baseada numa suposição carece de fundamentação fática e

jurídica e revela ausência de embasamento no sustento das alegações. Ademais, revela que havia uma intenção dissimulada de proteger as empresas nativas, pois estabelecer um regulamento inteiro, que incluía custos de execução, manutenção e fiscalização, com justificativa somente em um *possível* comportamento não parece plausível.

A gasolina reformulada que adentrasse nos EUA, mesmo que apresentasse índices melhores do que aqueles das empresas nacionais, teria que se adequar ao parâmetro legal, evidenciando, assim, que a grande questão, a que realmente motivou o regulamento, não foi a qualidade da gasolina, e sim a sua origem.

Ainda nesse sentido, é importante observar que a inaplicação da regra dos 75% surgiu como um argumento desesperado da defesa americana para esconder uma clara medida protetiva do Canadá, maior parceiro comercial dos Estados Unidos e único país a se enquadrar nos requisitos.

Acertado o comentário brasileiro de que justificar a pertinência da regra dos 75% com base em sua inaplicabilidade não era pertinente, tendo em vista que abriria precedente para outros países adotarem medidas semelhantes, o que só prejudicaria a fluidez do livre comércio.

Por fim, tome-se nota de que o tratamento menos favorável aos estrangeiros era tão evidente que a gasolina proveniente destes não chegaria mais ao mercado americano sequer como produto final, mas como mistura para a obtenção da gasolina reformulada, gerando, inclusive, prejuízos de grande monta.

Todos esses fatos podem sugerir que, sim, havia uma intenção “ambiental” nas disposições do regulamento, até porque restou demonstrado que havia grande preocupação com essas questões no país, porém houve grande aproveitamento do ensejo ecológico para a obtenção de vantagens comerciais.

No meio extremamente competitivo, como é o de combustíveis veiculares, em que qualquer benefício pode acarretar grandes alterações no preço final do produto e, assim,

outorgar grandes vantagens na disputa por mercado consumidor, seria muito útil a utilização desse tipo de medida comercial disfarçada.

Assim, por todo o exposto, restou demonstrado que a defesa dos Estados Unidos não logrou êxito na missão de alçar o fator ambiental no conflito, revelando, talvez, que, na verdade, esse tema fosse apenas um subterfúgio para uma discussão eminentemente comercial, vez que a medida impugnada era até importante para o alcance da qualidade do ar almejada, porém os meios utilizados para isso eram flagrantemente discriminatórios em relação ao produto estrangeiro.

REFERÊNCIAS

BONATO, Adriana Breier. **Cláusula da Nação Mais Favorecida**: um estudo sobre as principais controvérsias que a envolvem no âmbito da OMC. 2009. 30 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)–Faculdade de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2009. Disponível em: <http://www3.pucrs.br/pucrs/files/uni/poa/direito/graduacao/tcc/tcc2/trabalhos2009_2/adriana_bonato.pdf>. Acesso em: 31 mai. 2011.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio 1947 (GATT 47)**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=367>>. Acesso em: 4 mai. 2011.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. **Solução de Controvérsias**. 2003. 44p. Disponível em: <http://www.unctad.org/pt/docs/edmmisc232add17_pt.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2011.

DERANI, Cristiane. **Direito Ambiental Econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. **History of the Clean Air Act**. Disponível em: <http://epa.gov/oar/caa/caa_history.html>. Acesso em: 19 mai. 2011.

_____. **Origin of the Reformulated Gasoline Program**. 1995. Disponível em: <<http://www.epa.gov/otaq/rfgorig.htm>>. Acesso em: 19 mai. 2011.

_____. **Emission Facts**. 1999. Disponível em: <<http://www.epa.gov/otaq/f99040.pdf>>. Acesso em: 19 mai. 2011.

_____. **Phase II Reformulated Gasoline: The Next Major Step Toward Cleaner Air**. 1999a. Disponível em: <<http://www.epa.gov/otaq/rfg/f99042.pdf>>. Acesso em: 19 mai. 2011.

KANAS, Vera Serman. EUA – Padrões para gasolina reformulada e convencional. In: LIMA, Maria Lúcia L. M Padua; ROSEMBERG, Barbara. (Coord.) **O Brasil e o Contencioso na OMC**. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 423-425. Série GVLaw.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Conteúdo Jurídico do Princípio da Igualdade**. 3. ed. atual. 9. tir. São Paulo: Malheiros, 2001.

WORLD TRADE ORGANIZATION. **Dispute Settlement: Dispute DS2 United States — Standards for Reformulated and Conventional Gasoline**. Disponível em: <http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds2_e.htm>. Acesso em: 4 fev. 2011.

_____. **Los principios del sistema de comercio.** Disponível em: <
http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm>. Acesso em: 15 mai. 2011.

PRAZERES, Tatiana Lacerda. **Protecionismo e Barreiras Técnicas ao Comércio Internacional no Sistema de Solução de Controvérsias da OMC.** In: _____. **Comércio Internacional e Protecionismo.** São Paulo: Aduaneiras, 2003. p. 141-218

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. **A nova dimensão do Direito Internacional Público.** Brasília: Instituto Rio Branco, 2003.

A GUERRA DOS PNEUS – a controvérsia entre Brasil e Comunidades Europeias sobre o comércio internacional de pneus usados

Por que vocês não sabem do lixo ocidental?

Não precisam mais temer

Não precisam da solidão

Todo dia é dia de viver

Por que você não verá meu lado ocidental?

Não precisa medo não

Não precisa da timidez

Todo dia é dia de viver...¹

ESTE ARTIGO FOI SUBMETIDO AO PERIÓDICO “DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE” E, PORTANTO, ESTÁ FORMATADO DE ACORDO COM AS RECOMENDAÇÕES DESTA REVISTA (ANEXO – B)

WAR OF TIRES - the dispute between Brazil and the European Communities on the international trade of used tires

RESUMO:

A Organização Mundial do Comércio (OMC) possui em sua estrutura um órgão para dirimir conflitos relativos à manutenção do livre-comércio, que é o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC). Neste trabalho, analisa-se o contencioso “Brasil – Medidas que afetam a importação de pneumáticos reformados”, veiculado na imprensa brasileira sob o epíteto “A guerra dos pneus”, ocorrido entre os anos de 2005 e 2007 junto ao aludido órgão. Trata da imposição, por parte do Brasil, de medidas restritivas à entrada de pneus usados ou reformados. A proibição não se estendia aos países do MERCOSUL em virtude de uma decisão do Tribunal Arbitral deste bloco econômico, que obrigou o Brasil a permitir a entrada de pneus usados ou reformados destes países. O Brasil alegou que tal medida se adequava ao permitido pelo Artigo XX do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), mas as Comunidades Europeias (CE) entenderam se tratar de medida restritiva ao comércio de cunho meramente protecionista. Objetiva-se investigar se a adoção de tal medida possuía realmente intenção ambientalista ou se, por outro lado, buscava-se a protecionismo comercial. Observou-se que o Brasil realmente possuía motivos ambientais para a imposição das medidas e que as CE objetivavam utilizar aquele país como receptor de seus resíduos de pneus, os quais, por força de rígida legislação interna europeia, não poderiam mais ser descartados em seus aterros sanitários.

¹ Trecho da canção “Para Lennon e McCartney”, de Fernando Brant, Lô Borges e Márcio Borges.

PALAVRAS-CHAVE:

Comércio Internacional; Meio Ambiente; Pneumáticos.

ABSTRACT

The World Trade Organization (WTO) has a structure in your body to settle disputes relating to the maintenance of free trade, which is the Dispute Settlement Body (DSB). In this paper, we analyze the litigation "Brazil - Measures affecting the importation of tires retired", aired in the Brazilian press under the epithet "The War of the tires," occurred between the years 2005 and 2007 with the aforementioned body. This is the imposition by Brazil of measures restricting entry of used tires or retired. The ban did not extend to the MERCOSUR countries by virtue of a decision of the Arbitration Court of the economic bloc, which led Brazil to allow the entry of used tires and retired in these countries. Brazil has argued that this would not suit allowed by Article XX of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), but the European Communities (EC) it is understood as restrictive trade imprint merely protectionist. The objective is to investigate whether the adoption of such a measure had actually intended or environmental, on the other hand, sought to trade protectionism. It was observed that Brazil really had grounds for the imposition of environmental measures and the EC aimed to use that country as the recipient of its waste tires, which, under rigid internal European legislation, could no longer be disposed in its landfills.

KEY-WORDS:

International Trade; Environment; Pneumatic.

1 INTRODUÇÃO E IMPORTÂNCIA DO CASO

Neste trabalho, será analisado o caso “Brasil – Medidas que afetam a importação de pneumáticos reformados”, também veiculado na mídia sob o epíteto “A guerra dos pneus” e ocorrido entre os anos de 2005 e 2007, junto ao Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Será feita, inicialmente, uma contextualização da problemática dos pneus no Brasil, explicitando, para começar, quais são as principais associações representativas e como elas se organizam, quais são as formas possíveis de destinação do pneu inservível e quais os riscos ambientais gerados pelo seu descarte inadequado.

A seguir, será apresentada ao leitor a linha do tempo do caso, que demonstra o seu desenrolar jurídico, para, enfim, empreender uma discussão acerca das suas implicações ambientais e econômicas, procurando, neste tópico, sempre que possível, apontar evidências

que demonstrem como o meio ambiente foi tratado no caso concreto, e qual a sua relevância para as discussões econômicas travadas em seu interior, no intuito de responder à pergunta que originou esta pesquisa – no contexto do comércio internacional propugnado pela OMC, o meio ambiente é utilizado de forma legítima pelos países, ou estes visam o alcance de benefícios comerciais disfarçados?

O que poderia ser compreendido como uma disputa meramente jurídica, na realidade, descortina um caso que traz consigo várias particularidades: o fato de haver um conflito geopolítico em cena, visto que se trata de uma disputa entre um país em desenvolvimento, do hemisfério sul, e um grande bloco de países desenvolvidos e historicamente em posição hegemônica, pertencentes ao hemisfério norte; o fato de a parte vencedora em primeira instância apelar para o órgão superior, demonstrando, assim, irresignação diante de uma decisão que em tese lhe beneficiou; a circunstância de o país reclamado se defender tanto no fórum da OMC quanto em outro tribunal internacional acerca da mesma questão e quase ao mesmo tempo; e, por fim, o fato de ambas as decisões, tanto a de primeiro grau quanto a de segundo, serem benéficas ao país perdedor, se suas consequências forem vistas sob ângulos específicos, as quais serão discutidas neste trabalho.

Para que se entenda melhor o nascimento e o deslinde da questão levada à OMC, é preciso primeiro revisitar os temas que permearam a discussão, como a problemática dos pneumáticos no Brasil, as principais empresas envolvidas com a fabricação, comercialização e destinação final do produto, o desafio do tratamento, a normatização brasileira e a forma utilizada pelos países do hemisfério norte para tratar o tema.

Somente depois de vistos esses assuntos adjacentes, é que se passará ao tratamento da questão propriamente dita, pois que o entendimento daqueles é imprescindível para a compreensão exata dos termos da controvérsia em análise.

Quando da análise do caso, será feita uma abordagem resumida dos desdobramentos jurídicos para, a seguir, empreender uma discussão sobre o conteúdo material das discussões ambientais ocorridas no seu interior.

2 A PROBLEMÁTICA DOS PNEUMÁTICOS NO BRASIL: AS ORIGENS DAS MEDIDAS RESTRITIVAS

O pneumático² é todo aquele artefato inflável constituído basicamente por borracha e materiais de reforço utilizados para rodagem em veículos. Quando esse produto nunca foi

² As expressões *pneumático* e *pneu* serão consideradas, neste trabalho, como sinônimas.

utilizado para rodagem, fala-se em pneu novo e, quando não se presta mais para uso em estradas, em inservível.

Aqueles ditos reformados são os que passaram por algum processo industrial a fim de aumentar a sua vida útil em meios de transporte, podendo tal mudança se dar por meio dos processos de recapagem, recauchutagem ou remoldagem. A recapagem é a substituição da banda de rodagem; a recauchutagem é a substituição da banda de rodagem e dos ombros e, por fim, a remoldagem é a substituição da banda de rodagem, dos ombros e dos flancos (paredes laterais) do pneumático. A figura abaixo apresenta em detalhe as partes mencionadas.

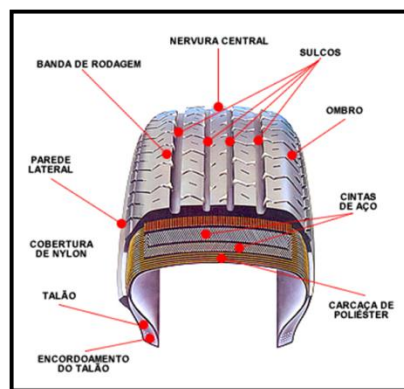


Figura 1 – Estrutura de um pneumático

Fonte: www.braziltires.com.br

Segundo a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP, 2004), a produção brasileira de pneus iniciou por ocasião da implantação do Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, cuja concretização só se deu dois anos mais tarde, com a instalação da Companhia Brasileira de Artefatos de Borracha, ou simplesmente *Pneus Brasil*.

Nesse mesmo ano foram fabricados mais de 29 mil unidades do produto, sendo que durante o período de 1938 a 1941 ingressaram no país outras empresas fabricantes, de forma que aquela produção inicial subiu para 441 mil unidades.

Dados da ANIP (2004) dão conta de quem em 2010, as nove empresas associadas produziram 67,3 milhões de unidades, com um crescimento de 15% em relação à produção de 2009.

Segundo a Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus (ABR, 2011), a produção de pneus reformados a cada ano pelas 1.578 empresas existentes no setor se dá conforme os dados apresentados na tabela abaixo:

TIPO DE VEÍCULO	PRODUÇÃO ANUAL
Caminhão e ônibus	7,6 milhões
Automóvel	8 milhões
Motocicleta	2 milhões
Fora-de-estrada e Agrícola	300 mil
Aviões	Número não fornecido

Tabela 1 – Produção anual de pneus por tipo de veículo

Fonte: ABR, 2011

2.1 O CICLO DOS PNEUMÁTICOS NO PAÍS

Os pneus são itens indispensáveis à segurança do condutor de veículos, tendo sua vida útil determinada em função do tempo de uso, quilometragem rodada, condições das estradas, dentre outras.

No Brasil, segundo dados do Ministério do Meio Ambiente (MMA, s/ data), são descartados 40 milhões de pneus anualmente, o que, somado ao que já existe acumulado no país, representa um gigantesco passivo ambiental que precisa urgentemente de destinação adequada. Isso porque o pneu só pode ser reformado uma única vez para automóveis de passeio e até três vezes para caminhões, sendo o número formado pelos pneus de automóveis de passeio o mais representativo.

O ciclo desses produtos no país inicia com a reposição dos pneus e obedece à lógica apresentada na figura abaixo.

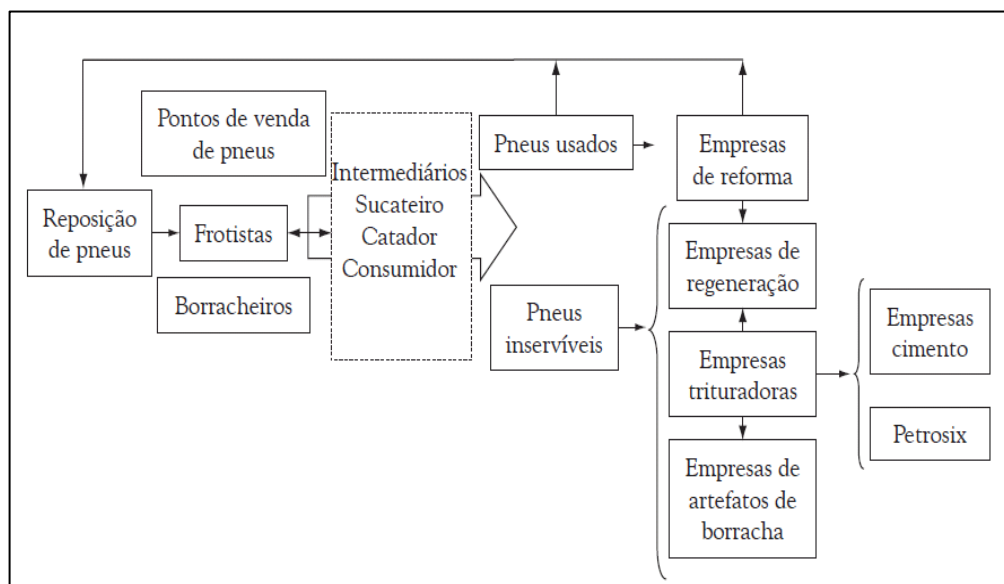


Figura 2 – Cadeia de reposição de pneus

Fonte: MOTTA, 2008.

O mesmo fluxo aparece demonstrado abaixo em números. Ele foi obtido a partir de uma pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), no ano de 2004, em que foram entrevistados 1006 agentes envolvidos na geração e destinação de pneus: revendedores, borracheiros, sucateiros, ecopontos e laminadores (LEITE; SERRA, 2005).

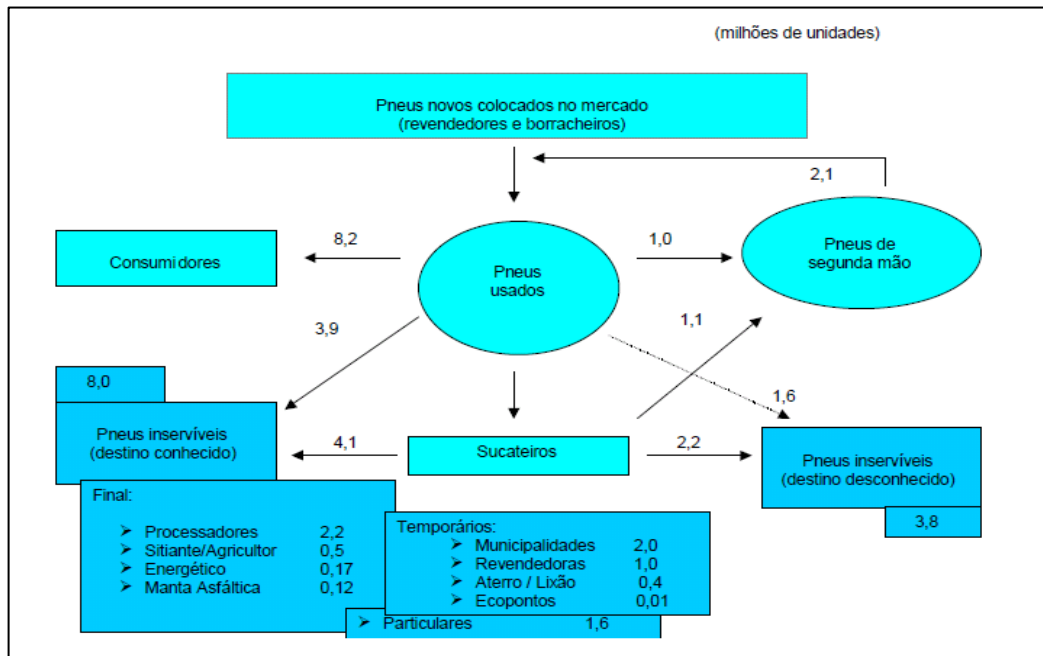


Figura 3 – Cadeia de destinação dos pneus novos

Fonte: IPT, 2004, *apud* LEITE; SERRA, 2005

Assim, a pesquisa indicou que, somente no ano de 2003, 22 milhões de pneus circularam entre os vários agentes envolvidos no ciclo, representando o mercado anual de reposição de pneus, com a ressalva de que se trata de um número de fluxo, e não de estoque, pois que o mesmo pneumático pode ter sido contado mais do que uma vez (LEITE; SERRA, 2005).

Ainda,

é de se apontar a significativa quantidade de pneus usados retida pelos consumidores quando da troca por novos, número que é equivalente ao dos pneus inservíveis que têm destino conhecido. Destes e enquanto destino final, destacam-se os processadores que laminam ou trituram os pneus para diferentes finalidades e as pequenas quantidades aproveitadas para fim energético ou de pavimento asfáltico. Teoricamente, nos destinos temporários os pneus inservíveis estão acumulados e aguardando por uma destinação final, principalmente em locais de responsabilidade pública (municipalidades, aterro e lixão) e, secundariamente, privada (revendedoras) ou mista (ecopontos). Ressalte-se que a quantidade de pneus inservíveis apurada como tendo destinação desconhecida é praticamente a metade daquela cujo destino é conhecido (LEITE; SERRA, 2005, s/ p.).

2.2 OS INTERESSES ECONÔMICOS ENVOLVIDOS

O segmento de venda de pneus no país pode ser vislumbrado a partir de duas óticas diametralmente opostas: a das empresas produtoras/importadoras de pneus *novos* e aquela das empresas *reformadoras* de pneus.

Os produtores/importadores de pneus novos formaram em 2002 a Associação Nacional das Indústrias de Pneumáticos (ANIP), a qual congrega nove grandes empresas – *Bridgestone-Firestone, Continental, Goodyear, Levorin, Maggion, Michelin, Pirelli, Rinaldi e Tortuga* – e gera em torno de 165 mil empregos diretos e indiretos, segundo dados fornecidos pela própria Associação, atualizados até outubro de 2009.

A Associação Brasileira do Segmento de Reforma dos Pneus (ABR, 2011) foi criada em 1985 e congrega três tipos de empresas – os reformadores de pneus; os fabricantes de matéria-prima para reforma de pneus e fabricantes de máquinas e equipamentos para reforma de pneus. Dados fornecidos pela organização indicam que o setor teve faturamento de quatro bilhões de reais nos três tipos – reforma, matéria-prima e equipamentos –, sendo composto por aproximadamente 1.578 reformadoras e 18 fornecedores de matéria-prima (15 nacionais e 3 multinacionais) e produziu 50.000 empregos diretos.

Pelos dados apresentados, observa-se que o segmento de produção de pneus novos é dominado por um grupo restrito de grandes empresas, de porte internacional, enquanto a produção de pneus reformados se dá por micro e pequenas empresas espalhadas por todo o país, as quais provavelmente utilizam mão-de-obra familiar, porquanto 1.600 empresas congregam 50.000 empregados, ao passo que 09 empresas produzem aproximadamente 165.00 empregos diretos e indiretos.

É inegável, assim, diante dos números apresentados, que o poder de barganha que possuem as empresas fabricantes de pneus novos é consideravelmente maior do que aquele das empresas reformadoras, o que pode influenciar o *jogo político* que define os marcos regulatórios para o setor de fabricação de pneus novos e reformados.

2.3 A QUESTÃO AMBIENTAL

Os pneus são, definitivamente, um desafio a ser enfrentado por qualquer programa de gerenciamento de resíduos sólidos urbanos.

Isso porque, enquanto classificados pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) como resíduos inertes, a sua destinação *teoricamente* adequada revela-se, na verdade, um *risco ambiental*. Explica-se: o envio de pneus para aterros sanitários pode comprometer sensivelmente a vida útil destes, visto que o material em tela possui grandes dimensões, se comparado a outros resíduos de mesma natureza para ali enviados.

Além disso, possuem baixa compressibilidade, não são biodegradáveis e, quando entram em contato com alguns dos gases liberados pela decomposição de outros resíduos, podem inchar, pela absorção desses gases, e estourar, destruindo, assim, as camadas do aterro.

Quando dispostos em terrenos a céu aberto, por sua vez, os pneus acabam por servir como criadouro de mosquitos vetores de doenças, como a dengue e a malária, por exemplo, e, quando incinerados, liberam gases tóxicos e cancerígenos, bem como óleos, e estes, ao percolarem, podem contaminar os lençóis freáticos. Ainda nesse sentido, o trânsito de pneus usados poderia servir como meio de transporte para vetores de outras doenças, ou até mesmo incrementar as estatísticas de doentes existentes no país, sendo que de todo o recurso orçamentário transferido aos estados e municípios, 70% é voltado para o combate e para a prevenção da dengue (MOROSINI, 2006), cuja incidência está diretamente relacionada ao descarte inadequado de pneus em terrenos a céu aberto.

Podem, ademais, contribuir para o assoreamento dos corpos d'água e entupimento de galerias fluviais, gerando, assim, mesmo que indiretamente, o transbordamento de rios e a ocorrência de enchentes nas grandes cidades.

As alternativas possíveis para a utilização de pneus inservíveis no país seriam de cinco tipos: utilização na pavimentação de estradas (asfalto-borracha); como fonte de energia para fornos de cimento, devido ao seu alto poder calorífico; co-processamento na usina de xisto betuminoso, para a liberação de óleo e gás (Processo Petrosix® - unidade produtiva de Petróleo Brasileiro S.A - PETROBRAS); fabricação de artefatos de borracha e utilização no controle da erosão, absorção de impactos etc (KWEITEL; SANCHES, 2007).

Não obstante todas as formas de destinação alternativas existentes, a implementação pode ser dispendiosa, pois requer tecnologia recente, de difícil acesso, além de intenso controle e monitoramento por parte do Poder Público, principalmente no que se refere aos níveis permitidos de emissão dos gases oriundos desses processos, e mesmo assim ainda resultar na geração de resíduos, muitas vezes perigosos.

Inexiste, atualmente, portanto, uma forma *perfeita* de destinação dos pneus inservíveis, ou que gere minimamente impactos ambientais, afora as implicações no que atine ao uso de pneus para reforma.

Neste âmbito, alega-se que existiriam grandes dificuldades na coleta do material, pois que inexistia no país uma rede bem estruturada de concentração de pneus usados, acrescido do fato de que estes, quando originados do próprio país, estariam em condições praticamente impróprias para reforma, dado o péssimo estado de conservação das estradas brasileiras. Tais argumentos foram, inclusive, utilizados pelos defensores da liberação da importação dos pneus, o que se verá adiante (LIMA, 2008).

2.4 A NORMATIZAÇÃO BRASILEIRA

O entendimento da evolução da normatização brasileira sobre resíduos, especialmente no que atine à importação destes, passa, necessariamente, pela discussão acerca da *Convenção de Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito*, que é um reflexo da política adotada correntemente pelos países ricos de transferir seus resíduos de difícil gestão para os países em desenvolvimento.

A Convenção é um documento que surgiu como fruto da Conferência de Plenipotenciários³, ocorrida em Basileia, na Suíça, em 1989 e tem como objetivo primordial proteger a saúde humana e o ambiente contra os efeitos prejudiciais dos chamados “resíduos perigosos”, com base em sua origem, composição e características, e dos dois tipos de resíduos definidos como “outros resíduos”, que são os resíduos domésticos e as cinzas produzidas em incineradores. Além disso, visa coibir o chamado “comércio de resíduos tóxicos”, pelo qual países desenvolvidos utilizam os países pobres ou em desenvolvimento como depósitos de lixo, sendo este recebido algumas vezes em troca de dinheiro, e em outras como imposição daqueles.

O Brasil ratificou a Convenção por meio do Decreto 875/1993, mas antes, em 1991, o Departamento de Operações de Comércio Exterior – DECEX, então vinculado ao Ministério da Fazenda, editou a Portaria nº 8/1991, a qual, em seu artigo 27⁴, proibiu a importação de qualquer bem de consumo usado, aí se incluindo os pneus.

No ano seguinte, em 1992, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) editou a Portaria nº 138-N, a qual reforçou a aludida proibição, pela inserção dos pneus usados na categoria de resíduos sujeitos à importação proibida.

³ As Conferências resultam em *Convenções*, que são ratificadas em seguida pelos países que com estas concordem, não sendo vedada a adoção de acordos bilaterais ou multilaterais sobre a mesma questão, desde que não contrariem o disposto no documento geral.

⁴ “Art. 27. Não será autorizada a importação de bens de consumo usados.” (BRASIL, 1991, s/p.)

O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) editou várias resoluções para *disciplinar* a questão: a Resolução nº 23/1996 definiu os resíduos perigosos e definiu o tratamento que lhes deveria ser outorgado, enquadrando os pneus usados na categoria de resíduos inertes, classe III, cuja importação seria proibida, pois, conforme fosse a disposição final dada, poderiam ser perigosos; a seguir, em 1999, foi publicada a Resolução nº 258/1999, por meio da qual se instituiu a responsabilidade do produtor/importador pela destinação ambientalmente adequada para pneus inservíveis existentes no país na proporção⁵, em 2007, de quatro pneus produzidos ou importados novos para cinco pneus usados reciclados e, depois, para cada três pneus importados reformados de qualquer tipo, deveriam ser reciclados quatro pneus usados.

A inclusão dos pneus reformados nas Resoluções do CONAMA se deveu a uma necessidade de disciplinar a questão em termos ambientais, e não somente como um problema de *importação*, subordinada ao Comércio Exterior, aliado ao fato de ter crescido muito o número de pneus reformados no país por força de liminares judiciais que concediam a permissão para a importação, incrementando, assim, o passivo ambiental brasileiro.

No mesmo ano, foi editado o Decreto 3.179/1999, que determinou penalidades por motivo de conduta e atividades lesivas ao meio ambiente, fruto da edição da Lei de Crimes Ambientais (Lei nº 9.605/1998). Tal norma, porém, foi modificada pelo Decreto nº 3.919/2001, que estabeleceu multa pecuniária, no valor de R\$ 400,00, para cada pneu importado usado ou reformado encontrado no país.

A Resolução CONAMA nº 301/2002 veio alterar alguns dispositivos da Resolução nº 258/1999, para aumentar a responsabilidade dos importadores de pneus reformados quanto ao tratamento ambiental conferido aos seus resíduos, bem como para proibir a destinação dos resíduos de forma incorreta, como o descarte em rios, lagos, mar, riachos, terrenos baldios ou alagadiços, incineração a céu aberto, dentre outras. Novamente, a edição de tal medida surgiu em virtude do desrespeito à legislação, por parte de algumas empresas, bem como pelo aumento do número de pneus importados encontrados no país, em virtude das já aludidas liminares judiciais.

Pelo exposto, vê-se que o Brasil empreendeu tentativas no sentido de evitar o aumento do seu passivo ambiental, mesmo contrariamente a interesses comerciais de indústrias localizadas no país, pois que a proibição vetaria a entrada de um insumo mais barato e de

⁵ “A partir de 2002, para cada 4 pneus produzidos ou importados (novos ou reformados) um pneu inservível deveria ser reciclado. A partir de 2003, a relação deveria ser de dois pneus produzidos ou importados (novos ou reformados) para um pneu inservível reciclado. Em 2004, a proporção foi de um pneu produzido ou importado novo para um pneu inservível reciclado. Em 2005, a proporção foi de 4 pneus produzidos ou importados novos, cinco pneus usados deveriam ser reciclados; e, para cada 3 pneus importados reformados de qualquer tipo deveriam ser reciclados 4 pneumáticos usados. As relações dos anos de 2005 a 2007 foram idênticas” (LAGARINHOS; TENÓRIO, 2009, p. 39).

melhor qualidade, incrementado pelo fato de inexistir no país uma estrutura logística adequada para o recolhimento e disponibilização dos pneus usados, dentre outros fatores a seguir melhor desenvolvidos.

3 O CASO DOS PNEUS LEVADO À OMC

Quando se vislumbra uma controvérsia levada ao conhecimento da OMC, é preciso entender que a questão suscitada nasce muito antes do momento em que a parte Reclamante vai a juízo, no caso, ao OSC, para ver seu direito ao livre comércio resguardado.

No caso em tela, não poderia ser diferente, pois que dezoito meses antes do pedido de celebração de consultas feito pelas Comunidades Europeias (CE)⁶ ao Brasil, isto é, em janeiro de 2004, as medidas supostamente discriminatórias já eram discutidas no seio daquela comunidade de países europeus.

Tudo se iniciou, segundo Morosini (2006), a partir de uma Notícia publicada no Jornal Oficial da União Europeia por conta de uma reclamação (denúncia) originada a partir do Escritório Internacional Permanente das Associações de Vendedores de Pneus Reformados (no original, *Bureau International Permanent des Associations de Vendeurs et Pneumatique*), que representava os interesses de fabricantes de pneus reformados dentro da União Europeia.

Segundo o artigo 4º do Regulamento nº 3286/1995, originado do Conselho da União Europeia, qualquer empresa que se sentir prejudicada por um entrave comercial adotado por um país terceiro que enseje direito de ação por conta de algum acordo comercial multilateral pode oferecer denúncia à Comissão Europeia para o Comércio, a qual adotará as medidas cabíveis com o fito de promover o livre comércio.

Segundo a Notícia, algumas medidas brasileiras estariam impedindo a entrada dos pneus reformados originados da União Europeia (UE) e, além disso, o governo brasileiro teria determinado a imposição de multa pecuniária, no valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), para cada pneu reformado importado, comercializado, transportado, armazenado, guardado ou mantido em depósito em solo brasileiro.

Ainda informou a Notícia que a União Europeia estaria enfrentando prejuízos econômicos significativos em função das medidas restritivas brasileiras, vez que aquele bloco de países exportava anualmente, à época, dois milhões de unidades anuais do produto, o que

⁶ O termo *Comunidades Europeias* é utilizado neste trabalho no *plural* porque é assim que os documentos da OMC se referem à União Europeia, posto que esta resulta da fusão da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), da Comunidade Econômica Europeia (CEE) e da Euratom (Comunidade Europeia da Energia Atômica), por força do Tratado de fusão dos executivos das três Comunidades, assinado em 1967.

representava vinte e cinco por cento do mercado nacional brasileiro. Os principais afetados eram os produtores do Reino Unido, da Itália e da Espanha, que detinham a maior parte das exportações para o Brasil.

A publicação da Notícia ensejou, assim, a abertura de um procedimento de investigação interno da UE, que foi conclusivo no sentido de que realmente o Brasil teria adotado medidas restritivas não justificáveis por razões sanitárias e/ou ambientais e, por isso, a UE iniciou negociações diplomáticas com aquele país para que revogasse as normativas restritivas.

3.1 A LINHA DO TEMPO DO CASO

Como as negociações não chegaram a bom termo, em 20 de junho de 2005 a CE solicitaram consultas em face do Brasil no âmbito da OMC para solucionar a controvérsia.

A partir desse momento, o caso teve o seguinte deslinde:

- em 04 de julho de 2005, a Argentina requereu participação nas consultas como terceira parte, por se sentir afetada pela questão suscitada;
- em 20 de julho de 2005, o Brasil aceitou a inserção da Argentina como terceira parte e, neste mesmo dia, as consultas foram celebradas em Genebra, na Suíça;
- em 17 de novembro de 2005, as Comunidades Europeias solicitaram o estabelecimento de um Painel (ou Grupo Especial)⁷;
- em 20 de janeiro de 2006, foi estabelecido o Painel;
- em 16 de março de 2006, foram estabelecidos os componentes do Painel, pois Brasil e CE não chegaram a um acordo sobre os membros nos vinte dias seguintes ao estabelecimento do Painel;
- em 21 de dezembro de 2006, o Painel comunicou que seus trabalhos não iriam terminar no prazo previsto inicialmente;
- de 5 a 7 de julho de 2006 e em 4 de setembro do mesmo ano o Painel se reuniu com as partes; em 6 de julho de 2006 o Painel se reuniu com os Terceiros interessados;
- em 12 de junho de 2007 o Painel apresentou seu relatório;
- em 04 de setembro de 2007, as CE interpuseram apelação;
- em 03 de dezembro de 2007, o OA apresentou seu relatório;
- em 17 de dezembro de 2007, o OSC adotou a decisão do OA;

⁷ *Painel e Grupo Especial* são expressões sinônimas.

- em 26 de junho de 2008, foi instituída a arbitragem para decidir sobre o tempo que o Brasil teria para implementar as decisões do OSC;
- em 17 de dezembro de 2008, foi concedido prazo final ao Brasil para implementação das decisões do OSC;
- em 15 de setembro de 2009, o Brasil informou a adoção das medidas recomendadas pelo OSC.

3.2 AS MEDIDAS IMPUGNADAS

As Comunidades Europeias solicitaram a instauração de um Painel porque, como se viu anteriormente, as consultas celebradas não lograram êxito.

Quando dos pedidos, tanto o referente às consultas quanto aquele ao Painel, as CE argumentaram que o Brasil implementou medidas

- 1) de proibição de importação de pneus reformados, em particular em virtude da Portaria n. 17/2003, da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC);
- 2) de adoção de um conjunto de medidas⁸ pelo qual se proíbe a importação de pneus reformados, que às vezes se aplicam a importações de pneus reformados, apesar do fato de que estes não são pneus usados;
- 3) de imposição, por meio do Decreto n. 3919/2001, de uma multa de quatrocentos reais para cada unidade de pneu recauchutado importado, comercializado, transportado, armazenado, conservado ou mantido em depósito;
- 4) de isenção tanto da multa supra, como da proibição de importação de pneus reformados aos países integrantes do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL).

Para cada uma das medidas adotadas pelo Brasil, as CE argumentaram que estariam sendo descumpridos determinados dispositivos do GATT, quais sejam, respectivamente:

- 1) o Brasil atuou de forma incompatível com o parágrafo 1 do artigo XI do GATT ao impor e manter uma proibição e restrição distinta de um direito aduaneiro, tributo ou outra carga à importação e outras medidas;
- 2) o Brasil atuou de forma incompatível com o parágrafo 1 do artigo XI e/ou com o parágrafo 4 do artigo III do GATT de 1994 ao impor e manter uma restrição distinta de um direito aduaneiro, tributo ou outra carga à importação de um produto

⁸ Portaria SECEX n° 8/1991; Portaria SECEX n° 18/1992; Portaria IBAMA n° 138-N/1992; Portaria MICT n° 370/1994; Portaria Interministerial n° 3/1995 do MICT e do Ministério da Economia; Resolução n° 23/1996 e Resolução n° 235/1998, do CONAMA.

do território de outro membro, aplicada mediante uma multa imposta à importação de pneumáticos reformados sob a quantia de quatrocentos reais por unidade;

- 3) o Brasil atuou de forma incompatível com o parágrafo 4 do artigo III e/ou com o parágrafo 1 do artigo XI do GATT de 1994 ao impor uma multa de quatrocentos reais por cada pneumático que é vendido, transportado, armazenado, conservado ou mantido em depósito ou em lojas; em consequência, o Brasil não concedeu aos produtos oriundos das Comunidades Europeias um tratamento não menos favorável do que o concedido aos produtos similares de origem nacional, no que concerne a leis, regulamentos e prescrições que afetam a venda, a oferta para venda, a compra, o transporte, a distribuição e o uso desses produtos no mercado interno;
- 4) o Brasil atuou de forma incompatível com o parágrafo 1 do artigo I do GATT de 1994 ao eliminar a proibição de importação e as sanções financeiras antes mencionadas para os produtos oriundos do MERCOSUL, mantendo ao mesmo tempo essas medidas em desfavor dos produtos importados das CE; em consequência, o Brasil não tem outorgado uma vantagem concedida aos produtos originários de outros países, com respeito aos regulamentos e formalidades relativos às importações, e com respeito às questões a que se refere o parágrafo 4 do artigo III, imediata e incondicionalmente aos produtos similares originários do território das Comunidades Europeias;
- 5) ao aplicar a proibição de importação de pneumáticos reformados antes mencionada, assim como a sanção financeira a cada unidade de pneumáticos reformados importados das Comunidades Europeias, mas não aos importados de outros países do MERCOSUL, o Brasil atua de forma incompatível com o parágrafo 1 do artigo XIII do GATT de 1994, porque impõe proibição e restrição à importação de um produto originário do território de outro Membro, embora não se imponha uma proibição ou restrição semelhante à importação de produto similar originário de qualquer terceiro país.

Em outras palavras, as CE alegaram que o Brasil descumpriu o disposto nos artigos I:1, III:4, XI:1, XIII:1 do GATT 1994.

O artigo I:1 refere-se à Nação Mais Favorecida; o III:4, ao Tratamento Nacional no tocante a Tributação e Regulamentação Internas; o XI:1 refere-se à Eliminação Geral de Restrições Quantitativas; o XIII:1, por sua vez, à Aplicação Não Discriminatória das Restrições Quantitativas.

Também serviu como fundamento ao pedido das CE o fato de tribunais brasileiros estarem concedendo liminares a empresas para que importem pneus reformados contrariamente ao que preconizava a legislação pátria, bem como o de existir em alguns estados da Federação legislações autorizativas da importação.

O Brasil respondeu juridicamente a essas acusações nos seguintes termos: que a proibição à importação se justifica pela alínea (b) do Artigo XX do GATT 1994, vez que se trata de uma medida necessária à proteção da vida e da saúde humana, animal e vegetal e do meio ambiente; além disso, as multas pecuniárias aplicadas a quem importa, comercializa, transporta, armazena, guarda ou mantém em depósito pneumático usado ou recauchutado são justificáveis por conta das alíneas (b) e (d) do Artigo XX do GATT 1994; por fim, que os artigos XXIV e a alínea (d) do Artigo XX autorizam o Brasil a eximir os outros países do MERCOSUL à proibição da importação e das multas pecuniárias.

Na matéria de fato, o Brasil alegou que a importação de pneus reformados contribuía para a geração de uma grande quantidade de resíduos no país, visto que esses pneus não poderiam mais sofrer processo de reforma.

Tal geração excedente provocava, além do problema da gestão de resíduos, ameaças à saúde pública e ao meio ambiente, visto que os pneus são, por sua estrutura física, naturalmente propícios ao acúmulo de água de chuva, o que poderia servir como foco de vários mosquitos transmissores de doenças, como a malária, a dengue, dentre outras.

A destinação desse material para os aterros sanitários também poderia comprometer o correto funcionamento destes, pois que ocupam grandes espaços e não são biodegradáveis. Além, a incineração de pneus produz gases cancerígenos, claramente maléficos à saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais, nos termos da alínea (b) do Artigo XX.

A medida proibitiva seria, segundo o Brasil, a única medida capaz de impedir essa geração desenfreada de resíduos, bem como de promover a reutilização dos pneus usados existentes no país pelas próprias indústrias aqui instaladas. Tal ciclo acabaria por diminuir o montante de pneus usados disponíveis no país e, assim, o Brasil finalmente poderia resolver o problema da gestão desses resíduos.

Com relação à existência de legislação estadual contrária aos provimentos federais, o Brasil aduziu que tais normatizações não teriam o condão de regulamentar o comércio internacional, por serem materialmente inconstitucionais e que o Painel não deveria, portanto, se reportar a elas.

3.3 A DECISÃO DO PAINEL E O RECURSO DAS CE

Em seu Relatório, o Painel concluiu que:

- 1) as portarias SECEX 14/2004 e DECEX 8/1991 são incompatíveis com parágrafo 1 do Artigo XI do GATT de 1994 porquanto proíbem a expedição de licenças de importação de pneus reformados e não estão justificadas pela alínea “b” do Artigo XX do GATT de 1994;
- 2) a Resolução 23/1996 do CONAMA não é incompatível com o parágrafo 1 do Artigo XI;
- 3) as multas impostas pelo Brasil sobre a importação, comercialização, transporte, armazenamento, conservação ou manutenção em depósito de pneus, importados por força do Decreto 3.919/2001, é incompatível com o parágrafo 1 do Artigo XI do GATT de 1994 porquanto impõem condições limitativas em relação à importação de pneus reformados, e não estão justificadas pelas alíneas “b” e “d” do Artigo XX do GATT de 1994;
- 4) as medidas relativas aos pneus reformados mantidas pelo Estado do Rio Grande do Sul por força da Lei 12.114/2004, em sua forma modificada pela Lei 12.381/2005, são incompatíveis com o parágrafo 4 do Artigo III do GATT de 1994 porquanto outorgam aos pneumáticos reformados importados um trato menos favorável do que o concedido aos produtos nacionais similares e não se justificam em função da alínea “b” do Artigo XX do GATT de 1994;
- 5) as isenções ao MERCOSUL estabelecidas pelo Brasil são incompatíveis com o parágrafo 1 do Artigo XIII e com o parágrafo 1 do Artigo I do GATT de 1994 (decisão feita com base na aplicação do princípio da economia processual), mas não estão em desconformidade com a alínea “b” do Artigo XX;

O Painel concluiu, então, que as medidas acima enumeradas, enquanto incompatíveis com o GATT de 1994, com base no parágrafo 8 do Artigo III do ESC, têm anulado ou comprometido vantagens resultantes deste acordo para as CE e, portanto, o Brasil deve se adequar ao estabelecido por aquele órgão em seu Relatório.

Não obstante, apesar da vitória em quase todos os aspectos pleiteados, as CE mesmo assim interpuseram apelação contra a decisão do Painel em função dos seguintes argumentos (os pontos mais importantes estão grifados):

1) a constatação do Grupo Especial de que a proibição das importações de pneumáticos recauchutados era “necessária” no sentido da alínea “b” do Artigo XX do GATT de 1994 é imprópria porque:

- ao avaliar a contribuição da medida à proteção à saúde e à vida das pessoas, dos animais e à preservação dos vegetais, o Painel simplesmente avalia se a proibição é suscetível de fazer uma possível contribuição aos objetivos declarados pela medida restritiva. Ademais, ao alegar, em sua conclusão, sobre a possível contribuição da proibição, o Painel tampouco fez uma avaliação objetiva dos fatos que lhes foram submetidos, como exige o Artigo 11 do ESC, e efetivamente transferiu o ônus da prova para as CE, o que deveria ser do Brasil, em tese, pois que este país é quem utiliza o argumento da proteção ambiental como linha de defesa;

- ao avaliar a existência de medidas alternativas razoavelmente disponíveis, o Painel exclui erroneamente algumas das alternativas propostas pelas CE, baseando-se no fato de que essas alternativas estão relacionadas com a maneira pela qual a proibição das importações se aplica na prática, que nem sempre estão facilmente disponíveis, que não evitam os resíduos de pneus derivados especificamente dos pneus recauchutados importados, os quais já existem no Brasil, ou que individualmente só podem eliminar um número reduzido de resíduos de pneus. Ademais, o Painel ignorou fatos e argumentos importantes apresentados pelas Comunidades Europeias e se referiu de maneira distorcida às provas apresentadas pelas partes, transferindo o ônus da prova para as CE.

- por todos os motivos acima elencados, a constatação contida no item (1) contraria a correta interpretação do preâmbulo do Artigo XX;

- além disso, e por fim, o Painel interpretou erroneamente o conteúdo jurídico da alínea “b” do Artigo XX do GATT de 1994 ao não sopesar e confrontar os fatores e elementos pertinentes (o objetivo perseguido, as restrições ao comércio derivadas da medida, a contribuição e as alternativas).

2) a constatação do Painel de que a isenção da proibição das importações e outras medidas impugnadas aos países do MERCOSUL não constitui uma discriminação arbitrária nem injustificável é incompatível com o preâmbulo do Artigo XX do GATT de 1994;

- 3) a constatação do Grupo Especial de que as importações de pneumáticos usados não constituem uma discriminação arbitrária e que constituem uma discriminação injustificada unicamente na medida em que comprometem significativamente os objetivos da proibição é incompatível com o preâmbulo do Artigo XX do GATT de 1994;
- 4) a constatação do Grupo Especial de que a isenção ao MERCOSUL não constitui uma restrição encoberta ao comércio internacional e que as importações de pneumáticos usados constituem uma restrição encoberta unicamente na medida em comprometem significativamente os objetivos da proibição;
- 5) a decisão do Painel de aplicar o princípio da economia processual com respeito às alegações formuladas pelas Comunidades Europeias ao amparo do parágrafo I do Artigo XIII e do parágrafo 1 do Artigo I do GATT. Posto que o Painel constatou que a isenção ao MERCOSUL não é incompatível com o preâmbulo do Artigo XX do GATT, para assegurar uma solução positiva da controvérsia, como exigem os parágrafos 3, 4 e 7 do Artigo 3 e do Artigo 11 do ESC, seria necessária uma constatação separada sobre a compatibilidade desta isenção com o parágrafo 1 do Artigo XIII e com o parágrafo 1 do Artigo I do GATT de 1994. Para tanto, as CE solicitam ao Órgão de Apelação que constate que a isenção ao MERCOSUL é incompatível com o parágrafo 1 do Artigo XIII e com o parágrafo 1 do Artigo I do GATT de 1994 e não está justificado pelo Artigo XXIV nem pela alínea “d” do Artigo XX do GATT de 1994.

3.4 AS IMPLICAÇÕES ECONÔMICAS E O PAPEL DO MEIO AMBIENTE NO CASO

O Caso “Brasil – Medidas que afetam a importação de pneus recauchutados” possui vários elementos não jurídicos que merecem discussões mais aprofundadas, as quais serão desenvolvidas a seguir.

Na realidade, o deslinde jurídico foi complexo e demorado, mas o que ensejou essa falta de celeridade na conclusão do caso foi exatamente a riqueza do embate travado entre as Comunidades Europeias e o Brasil, o qual teve, inclusive, a participação de vários representantes de Organizações Não-Governamentais, na condição de *amicus curiae*.

O primeiro elemento teria relação com o fato de a OMC não poder intervir quanto ao nível de proteção ambiental que determinado país quer estabelecer dentro de seus limites territoriais, pois que não está no escopo daquele fórum mundial essa competência. Ao contrário, o seu objetivo é promover o livre-comércio, e, se forem colocados em confronto o

direito ao livre-comércio e o direito ao meio ambiente, este prevalecerá, sem se discutir a *pertinência da questão ambiental*, mas sim se esta realmente é o desiderato da medida, por força da aplicação do Artigo XX⁹ do GATT de 1994.

Ainda, é pacífico na OMC o fato de que os países têm ampla liberdade para manter o nível de proteção ambiental que desejarem, estipulando arbitrariamente o nível de prevenção a riscos que lhes convier.

Ademais, é cediço que a Organização Mundial do Comércio *não é um órgão ambiental internacional* e que, portanto, não é no seu bojo que devem ser desenvolvidas discussões em relação a essa temática, não obstante o fato de a proteção ambiental constar do seu Acordo Constitutivo¹⁰.

A segunda questão relevante para o caso são as contínuas tentativas empreendidas pelos países desenvolvidos no sentido de exportar, para os países em desenvolvimento, o seu volume de resíduos que não pode ser enviado, por força de suas rígidas leis ambientais, para os seus próprios aterros sanitários, tendo, portanto, nesta prática, uma saída rápida e econômica para o não enfrentamento do problema da destinação dos resíduos produzidos.

Esses países, portanto, praticam uma espécie diferenciada de *dumping ecológico*, vez que se aproveitam da fragilidade das legislações ambientais dos países em desenvolvimento, ou mesmo desrespeitam os acordos internacionais assinados por estes, para enviar o lixo sob a forma de “bens de consumo”, insumos e até mesmo como resíduo propriamente dito, como aconteceu em 2009¹¹ com o Reino Unido, que enviou várias toneladas de lixo para o Brasil, sendo que já estava sendo investigado pela Polícia Federal pelo envio de pelo menos 89 contêineres contendo lixo hospitalar.

Assim, a transferência de resíduos indesejáveis para países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento é uma prática ilegal que é reiteradamente aplicada, pelos países ditos desenvolvidos, como saída para minimização dos seus problemas de gestão desse passivo ambiental.

⁹ O Artigo XX, como já mencionado anteriormente, trata das exceções gerais, e contempla hipóteses nas quais as medidas restritivas impostas pelos países são permitidas.

¹⁰ “Reconhecendo que as suas relações na esfera da atividade comercial e econômica devem objetivar a elevação dos níveis de vida, o pleno emprego e um volume considerável e em constante elevação de receitas reais e demanda efetiva, o aumento da produção e do comércio de bens e de Serviços, permitindo ao mesmo tempo a utilização ótima dos recursos mundiais em conformidade com o objetivo de um desenvolvimento sustentável e buscando proteger e preservar o meio ambiente e incrementar os meios para fazê-lo, de maneira compatível com suas respectivas necessidades e interesses segundo os diferentes níveis de desenvolvimento econômico...” (MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, s/ data, s/ p.)

¹¹ Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/noticias/0,,OI3880989-EI306,00-Lixo+enviado+ao+Brasil+sera+devolvido+GraBretanha+apura+caso.html>>. Acesso em: 20 dez. 2011.

A preocupação das Comunidades Europeias com a gestão dos resíduos iniciou a partir de 1989, quando, por ocasião da Convenção de Basileia, passaram a investigar a questão e encontraram problemas em 20 categorias de resíduos (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, s/ data).

Não obstante o fato de até hoje não possuírem qualquer *legislação* específica direcionada para os pneus, dez anos depois – 1999 – começaram a ser implementadas *diretivas*¹² sobre a questão dos resíduos em geral, as quais contemplavam os pneus, como já mencionado em parágrafos anteriores – a Diretiva sobre Aterros (1999/31/CE); a Diretiva sobre Veículos no Fim de Sua Vida Útil (2000/53/CE) e a Diretiva sobre Incineração de Resíduos (2000/76/CE).

A Diretiva sobre Aterros tinha como objetivo prevenir ou reduzir os efeitos ambientais negativos sobre o ambiente como resultado da disposição de resíduos em aterro; com a Diretiva sobre Veículos no Fim de Sua Vida Útil, a União Europeia pretendia limitar a produção de resíduos provenientes dos veículos e intensificar a reutilização, a reciclagem e outras formas de valorização dos veículos em fim de vida e dos seus componentes. Com o fito de alcançar esse duplo objetivo, fixou novos requisitos para os fabricantes europeus, nomeadamente a obrigação de conceber veículos fáceis de reciclar. A Diretiva sobre Incineração de Resíduos, por sua vez, possuía o fito de estabelecer medidas destinadas a prevenir ou reduzir a poluição do ar, da água e do solo causada pela incineração, bem como pela co-incineração de resíduos, assim como os riscos para a saúde humana daí resultantes. As medidas impunham, assim, a obtenção de uma licença para as instalações de incineração ou de co-incineração e limites para a emissão para a atmosfera de certas substâncias poluentes e para a sua descarga na água.

Em termos práticos, os europeus, a partir de 2006, estavam proibidos de dispor em aterros pneus triturados ou cortados, e os sucateiros estavam obrigados a retirar, dos veículos em fim de vida, os pneus.

Dessa forma, as Comunidades Europeias passaram a adotar a exportação de pneus usados e reformados como medida *estratégica* de gestão de resíduos e foi assim que o Brasil, país em desenvolvimento com a maior frota de veículos de passeio do mundo, se tornou o destino preferido para essa transferência.

O problema reside justamente em que o Brasil já possuía, a essa época, um enorme passivo ambiental de pneus no país, resultante tanto da indústria de liminares judiciais

¹² As Diretivas não são leis em sentido estrito, pois que requerem uma transposição para o direito nacional de cada país membro, deixando em aberto a escolha das formas e dos meios para a sua concretização, dispondo, para isso, os países de um prazo para colocá-las em prática.

concedidas mesmo durante a vigência das diversas portarias proibitivas de importação, quanto da violação direta a essas regras por parte das empresas instaladas no país.

Além disso, como terceira observação, em 2001, o Brasil alterou o Decreto 3.179/1999 para conceder isenção à proibição para os países do MERCOSUL, por força de uma decisão do seu Tribunal Arbitral *ad hoc*, na qual saiu perdedor.

O problema é que fundamentação brasileira desenvolvida junto àquele Tribunal Arbitral se baseou em argumentos *econômicos*, e não ambientais. Se os motivos ambientais eram tão prementes para o Brasil, por que este país teria desperdiçado a excelente chance de desfiar seus *reais* motivos em um fórum internacional?

Além disso, em quarta análise, o Brasil justificou a isenção da medida concedida aos países do MERCOSUL pelo fato de ter sido compelido a cumprir uma obrigação por conta de uma decisão do Tribunal Arbitral, e não em decorrência da exceção contida no Artigo XX do GATT.

Como decorrência desta última análise, a quinta reflexão se dá em torno dos motivos que justificaram o entendimento dos membros do Painel de que a medida de isenção concedida pelo Brasil não se enquadrava como discriminação arbitrária ou injustificada em face do volume de pneus importado, que, segundo eles, não seria capaz de comprometer o objetivo da medida restritiva. Em outras palavras: como o fluxo de pneus importados dos países do MERCOSUL era irrisório, ou insignificante, diante daquele das Comunidades Europeias, então tal medida não comprometeria o objetivo da medida proibitiva brasileira, qual seja, a proteção da vida e da saúde mediante a diminuição do passivo ambiental ocasionado pelo descarte inadequado de pneus usados/inservíveis.

Com isso, não se verifica uma continuidade na utilização de determinados padrões jurídicos para análise dos casos, o que traz realmente sensação de insegurança jurídica quando da análise dos argumentos apresentados pelas partes, visto que interpretações divergentes poderiam ser utilizadas para situações semelhantes, contrariando a lógica utilizada no OSC, em que, regra geral, uma interpretação dada em determinado Painel é utilizada como parâmetro para as seguintes.

Assim, o Painel não considerou a isenção incompatível com o *caput* do Artigo XX do GATT, o que motivou o recurso das CE. A isenção passou no “teste de adequação e necessidade”, que é feito sempre quando se vai analisar o cabimento de medidas restritivas com justificativa ambiental.

Não obstante a possível sensação de insegurança jurídica que a recepção de argumentos não preponderantemente jurídicos possa trazer para o OSC, é possível vislumbrar, por meio desse caso, que há uma tendência de graduação do tratamento conferido aos países

conforme sua necessidade de tratamento especial, e não somente a verificação da procedência do direito pleiteado em juízo.

Em sexto lugar, ficou evidente o posicionamento diferenciado das três esferas de Poder brasileiras: o Executivo editou provimentos para tornar concreto o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado preconizado na Carta Magna; o Legislativo não se posicionou a esse respeito, no âmbito federal, e o Judiciário, em contradição a preceitos constitucionais da maior magnitude, principalmente se se entender o direito ao meio ambiente e o direito à saúde como corolários do direito à vida, concedeu inúmeras liminares a empresas reformadoras de pneus, sob o argumento, na maioria das vezes, de que não havia *lei* regulando a matéria. Assim, a atuação individualizada de cada Poder, apesar de ser um movimento natural do sistema tripartido, pode ter repercutido sobre a questão.

O fato é que a decisão do Painel havia sido, em parte, benéfica à política ambiental brasileira – sétima observação, pois as decisões dos juízes, bem como a Lei 12.381/2005, foram consideradas injustificáveis, e, se não fosse a *ganância jurídica* das CE para que a isenção ao MERCOSUL fosse considerada incompatível com o *caput* do Artigo XX, o Brasil não teria ganho a questão em sede de apelação, uma vez que as Comunidades Europeias teriam se conformado com a decisão do Painel, que lhe foi totalmente benéfica.

Não obstante se falar em *ganância jurídica*, a irresignação das CE tem sua razão de ser. Isso porque o conteúdo das decisões do Painel serve como precedente para decisões futuras, e não somente as suas conclusões finais, e, provavelmente, a interpretação jurídica do *caput* do Artigo XX dada no caso em tela poderia ser novamente utilizada, fato que motivou as CE a interporem o recurso.

Quando da Apelação, o entendimento foi revisto, de modo que a isenção não foi mais considerada justificável e o Brasil teve de cassar aquela medida favorável ao MERCOSUL.

Não obstante, ao final o Brasil saiu vitorioso, pois, embora tenha considerado a isenção injusta, o Órgão de Apelação reverteu o entendimento do Painel, de forma a entender, sim, as medidas proibitivas *gerais*, isto é, aquelas que proibiam a importação de pneus usados ou reformados e atribuía multa para aquelas empresas que desobedecessem a esta determinação, adequadas à hipótese da alínea “b” e *necessárias*, no sentido do *caput* do Artigo XX.

4 CONCLUSÕES

Por todo o exposto, vê-se que a *Guerra dos Pneus* não foi simplesmente um caso *jurídico*. Longe disso, representou um embate de forças *violentas*, como o poder representado

pelas Comunidades Europeias, historicamente em posição hegemônica, *versus* aquele representado pelo Brasil, reconhecidamente o líder dos países emergentes, ou em desenvolvimento.

No interior do que se pode chamar de *grande embate* – Brasil X Comunidades Europeias -, ainda houve outras batalhas, como aquela travada entre as grandes empresas fabricantes de pneus novos e a união das várias pequenas empresas reformadoras e, ainda, entre as organizações ambientais e de direitos humanos, que apresentaram suas petições, e países como o Japão, e outros, que também se posicionaram, só que a favor da cassação da medida proibitiva.

Ainda, a opinião pública de modo geral, por meio da repercussão do caso, bem como pela manifestação escrita de várias organizações, teve papel relevante no desenrolar da controvérsia, posto que acompanhou o caso, passo a passo, e se *posicionou*, por meio do oferecimento de petições como *amicus curiae*.

Ao se analisar os posicionamentos de cada parte, vê-se que de fato houve momentos em que a postura de ambas as partes foi contraditória, como quando o Brasil ofereceu justificativas apenas *econômicas* quando questionado no MERCOSUL; a própria permissão concedida aos países do MERCOSUL era contraditória, posto que estes países poderiam perfeitamente importar das CE e, a seguir, exportar para o Brasil, pois que não existiriam meios seguros de se garantir que isso não acontecesse; além, quando o Brasil não adotou medidas urgentes para expurgar de seu ordenamento jurídico a Lei 12.381/2005, do Estado do Rio Grande do Sul, flagrantemente inconstitucional, tanto formal, quanto materialmente falando. Ademais, quando não ajuizou, a tempo e modo, a pertinente medida judicial cabível para cassar as liminares judiciais contrárias à Constituição Federal.

No sentido do que se refletiu sobre a questão do MERCOSUL, é importante observar que:

A flexibilização da legislação brasileira face às decisões do Mercosul, apesar de necessárias quando ao esforço de se seguir o princípio constitucional de busca da integração regional na América Latina, enfraquece o esforço do governo (e.g. IBAMA e CONAMA, no âmbito do MMA; DECEX e SECEX junto ao MDIC; e Ministério da Saúde), de manter uma política coerente que proíba a importação de pneus usados e reformados como forma de evitar a acumulação de resíduos tóxicos e poluentes em território nacional, e assim, o escopo de proteção do meio ambiente e saúde pública (KWEITEL; SANCHES, 2007, p. 23).

As Comunidades Europeias, por sua vez, poderiam ter se conformado com a decisão do Painel, a qual, de modo geral, só lhe trouxe benefícios. Porém, por terem apelado, acabaram por perder em segunda instância, de modo que as medidas restritivas brasileiras foram consideradas adequadas e necessárias pela interpretação do Artigo XX, especificamente da alínea “b”.

Por todo o exposto, conclui-se que existem mais evidências a apontar que:

- a argumentação pro-ambiente relativa à imposição das medidas restritivas foi utilizada de modo adequado pelo Brasil, pois que, de fato, é inegável a existência de grande passivo ambiental de pneus no país, bem como os riscos que este pode causar ao meio ambiente e à saúde pública;
- a inexistência de uma forma totalmente segura para destinação dos pneumáticos foi decisiva para o entendimento anterior, posto que se verificou, na prática, que o Brasil não *conhece* e não *dispõe* de meios tecnológicos e financeiros para implementar soluções ambientalmente livres de impactos;
- as Comunidades Europeias buscaram a retirada das medidas restritivas a partir do momento em que não puderam mais enviar seus resíduos de pneus para os seus próprios aterros sanitários, por força das suas diretivas sobre a questão, o que fez com que procurassem, seguindo uma lógica de mercado, o Brasil, país em desenvolvimento com a maior frota de veículos do mundo, como receptor desse lixo, sendo que a portaria brasileira estava vigendo no país desde 1991, evidenciando-se, com isso, a continuidade da já reiterada prática utilizada pelos países do primeiro mundo de *exportar* o lixo indesejável, contradizendo, inclusive, convenções internacionais assinadas, como a Convenção de Basileia;
- a possível alegação de proteção à indústria nacional, que poderia existir em virtude das medidas restritivas, não se sustenta em face do grande número de liminares concedidas às próprias empresas reformadoras *nacionais*, posto que inexistente no país, e isso é fato alegado pelo próprio Ministério do Meio Ambiente, uma rede logística estruturada de coleta e disponibilização de pneus usados;

Assim, existem elementos suficientes para indicar que a atitude de impor restrições à importação de pneus usados/reformados derivou de interesses ambientais brasileiros, inclusive como repercussão, em solo pátrio, de um mover internacional nesse sentido, e de saúde pública, não se apresentando, assim, elementos suficientes para indicar qualquer favorecimento econômico disfarçado.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SEGMENTO DE REFORMA DE PNEUS. **Cenário da reforma de pneus no Brasil**. 2011. Disponível em: < <http://www.abr.org.br/dados.html>>. Acesso em: 20 dez. 2011.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE PNEUMÁTICOS. **Os pneumáticos no Brasil**. 2004. Disponível em: <<http://www.anip.com.br/?cont=anip>>. Acesso em: 20 dez. 2011.

KWEITEL, Juana; SANCHEZ, Michelle Ratton. Participação da Sociedade Civil: Comércio, Saúde e Meio Ambiente na OMC – Comunidades Europeias vs. Brasil: o caso dos pneus. **Cadernos Direito GV**, São Paulo, v. 4, n. 3, p. 1-42, mai 2007.

LAGARINHOS, Carlos Alberto Ferreira; TENÓRIO, Jorge Alberto Soares. Reciclagem de pneus: discussão do impacto da política brasileira. **Engevista**, Rio de Janeiro, v.11, n. 1, 2009. Disponível em: <http://www.uff.br/engevista/1_11Engevista4.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2011.

LEITE, Carlos Alberto Gonçalves; SERRA, Neusa. **Gestão ambiental de pneus inservíveis no Brasil**: identificação de fluxos e contribuição para políticas públicas de destinação. Congresso Mundial ISWA 2005: Hacia un Sistema Integral de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos; Buenos Aires, 6-10 nov. 2005.

LIMA, Liana Maria Taborda. **A emblemática questão da importação dos pneus usados**. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 55, 31/07/2008 [Internet]. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=3053>. Acesso em 10 dez. 2011.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Acordo Constitutivo da OMC**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/arquivo/secex/omc/acordos/portugues/02estabeleceomc.pdf>>.

Acesso em: 08 dez. 2011.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Pneus**: Problema Ambiental e de Saúde Pública. s/d. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/sqa/prorisc/index.cfm?submenu=10>>. Acesso em: 10 dez. 2011

MOROSINI, Fabio. **A Guerra dos Pneus**. Casoteca Latino-Americana de Direito e Política Pública, 2006. Disponível em: <http://www.faap.br/faap_juris/pdf/Narrativafinal12-1.09.06-AGuerradosPneus.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2011.

PEREIRA, Maria Auxiliadora. **A Difícil Equação entre Comércio e Meio Ambiente**: o caso da proibição de pneus usados e remoldados da União Europeia. 2011. 118 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável)– Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

CONCLUSÕES GERAIS

A partir da década de 1950, as questões ambientais indubitavelmente saíram de uma posição marginalizada no cenário internacional para local de destaque na agenda mundial.

Tal fenômeno pode ser chamado de “ecopolitização internacional” (LE PRESTE, 2005), pois que representa a apropriação da discussão ambiental, antes restrita a um pequeno grupo de teóricos ambientalistas, pelos meios políticos, pois que se tomou a consciência de que a problemática ambiental é ponto de partida inegável para a construção de uma sociedade mais harmônica, inclusive sob o ponto de vista social. A esse propósito, cumpre destacar a relevância da expressão “socioambientalismo”, como uma representação da conjugação, agora também teoricamente indissociável, dos dois temas.

No que atine ao comércio internacional, o meio ambiente também ganhou relevo, principalmente com o advento do “ecodesenvolvimento” e do “desenvolvimento sustentável”, pelo qual se vê a busca pela compatibilização, não mais inalcançável, entre economia e ecologia, entre crescimento econômico e proteção ambiental...

É nesse sentido que as legislações nacionais têm buscado incorporar como princípio de suas ordens econômicas a proteção ambiental, como é o caso do Brasil, no art. 150, inciso IV da Constituição Federal. Esse esforço também está relacionado com a crescente importância que adquiriram os princípios do Poluidor Pagador, da Prevenção e da Precaução.

Dessa forma, o discurso utilitarista, que vê o meio ambiente como mera fonte inesgotável de recursos naturais, que seriam encarados, então, simplesmente como *insumos produtivos*, e não como fonte de vida, indispensável ao bem-estar do Planeta, está definitivamente ultrapassado e deu lugar ao ambientalismo da sustentabilidade e do desenvolvimento sustentado.

O comércio internacional, por muito tempo encarado como o “vilão” da ecologia, passa a ser “amigo” desta, posto que, ao passo que pode promover desigualdades, se realizado conforme a lógica de dominação dos países desenvolvidos, permite, também, a aproximação das “tecnologias verdes”, e a aproximação de correntes teóricas mais condizentes com o momento ambiental que se vive atualmente.

No que atine especificamente ao objetivo geral desta pesquisa, percebe-se uma tendência de se confirmar a hipótese aventada quando da elaboração do projeto, que seria a de que os interesses econômicos têm, realmente, um peso maior dentro do comércio internacional, muito embora as questões ambientais estejam na ordem do dia. Talvez por serem recentes, ou por talvez não terem sido plenamente incorporadas no meio econômico, ainda não conseguem fazer frente ao poder representado pelo capital.

Quando do desenrolar do primeiro caso em análise, mostrou-se que os argumentos ambientais levantados pelos Estados Unidos não foram suficientes para demonstrar a idoneidade da medida discriminatória, tendo em vista a possibilidade de se adotarem outras medidas menos onerosas e que alcançariam os mesmos objetivos.

Um exemplo claro disso seria a “Proposta 1994”, pela qual a *Environmental Protection Agency* (EPA) sugeriu ao Congresso Americano a adoção de um parâmetro único para todas as empresas petrolíferas, o que foi deliberadamente rejeitado por aquele órgão sem que, para tanto, fosse apresentado um argumento convincente.

Além disso, o argumento, levantado pela Venezuela, de que a EPA não possuía segurança quanto à procedência da média estipulada para a gasolina de 1990 não foi em momento algum contestado por aquela Agência. Ora, se quanto ao parâmetro legal não havia certeza de que corresponderia à média real do ano de 1990, por que, então discriminar a gasolina importada sob o argumento de que as empresas estrangeiras não possuíam dados confiáveis?

Esses fatos, acrescidos de outros já lançados ao longo do texto, podem sugerir que, sim, havia uma intenção “ambiental” nas disposições do regulamento, até porque restou demonstrado que havia grande preocupação com essas questões no país, porém houve grande aproveitamento do ensejo ecológico para a obtenção de vantagens comerciais.

No meio extremamente competitivo, como é o de combustíveis veiculares, em que qualquer benefício pode acarretar grandes alterações no preço final do produto e, assim, outorgar grandes vantagens na disputa por mercado consumidor, seria muito útil a utilização desse tipo de medida comercial disfarçada.

Assim, por todo o exposto, restou demonstrado que a defesa dos Estados Unidos não logrou êxito na missão de alçar o fator ambiental no conflito, revelando, talvez, que, na verdade, esse tema fosse apenas um subterfúgio para uma discussão eminentemente comercial, vez que a medida impugnada era até importante para o alcance da qualidade do ar almejada, porém os meios utilizados para isso eram flagrantemente discriminatórios em relação ao produto estrangeiro.

No caso dos pneus, a situação se inverte, pois que existem elementos suficientes para indicar que, apesar de em alguns momentos o Brasil ter agido de modo contraditório, fato plenamente justificável por uma questão estrutural brasileira, e não por intenções comerciais disfarçadas. A atitude de impor restrições à importação de pneus usados/reformados derivou de interesses ambientais, inclusive como repercussão, em solo pátrio, de um mover internacional nesse sentido, e de saúde pública, não se apresentando, assim, elementos suficientes para indicar qualquer favorecimento econômico disfarçado.

Mas, se o Brasil *ganhou a guerra dos pneus*, por que se fala que o meio ambiente ainda não é um *tópico argumentativo* relevante no âmbito da OMC?

A essa pergunta, a resposta é aparentemente simples: apesar de todos os esforços brasileiros, a questão foi perdida em primeira instância. Somente porque as Comunidades Europeias recorreram da decisão é que o OA reverteu o entendimento do Painel.

Mas toda a comprovação fática já havia sido demonstrada em sede de Painel, e mesmo assim este se posicionou contrário ao Brasil.

Compreende-se o esforço perpetrado na intenção de tornar o meio ambiente relevante nas discussões comerciais, mas ainda é visível o poder representado pelas forças econômicas, mesmo contra todas as claras evidências de que as CE agiram movidas por *dumping ecológico*, quando intentaram enviar para o Brasil, supostamente um país com estrutura fiscalizatória ambiental mais débil, um resíduo que, por força de diretivas internas, já não podia ser enviado para seus próprios aterros.

O discurso brasileiro permaneceu centrado na causa ambiental, mas desta sorte não se verificou a existência de barreiras comerciais disfarçadas, e sim, de preponderância, pelo menos *a priori*, de forças estranhas à discussão sobre o meio ambiente, pois que não há como se justificar juridicamente a reversão total do entendimento do primeiro órgão julgador, à vista de todos os argumentos apresentados pelo Brasil e da não apresentação de fatos novos quando da apelação.

Ainda, bastante alvissareira a reflexão sobre o papel da liberalização comercial sobre o meio ambiente de forma geral, pois que, ao passo em que não se chega a uma conclusão definitiva, evidenciam-se posições nos dois sentidos, tanto a favor quanto contra, o que só enriquece as discussões e torna este um tema bastante fértil para futuras e aprofundadas pesquisas.

ANEXO A – INSTRUÇÕES AOS AUTORES

Contexto Internacional: Aos autores **Instruções aos autores**

1. A revista tem como objetivo a promoção e divulgação do debate acadêmico no campo das relações internacionais.
2. Serão aceitos trabalho inéditos em português, inglês ou espanhol.
3. A política editorial de Contexto Internacional estabelece que os trabalhos devem ser de interesse acadêmico e representar uma reflexão inovadora na área de relações internacionais. Artigos que abordam temas de política internacional e que contribuem para a compreensão da pluralidade de perspectivas presentes no meio acadêmico são publicados.
4. Todos os artigos terão sua publicação condicionada a pareceres de especialistas. Todas as referências e citações que podem identificar os autores devem ser removidas. Acadêmicos de diferentes países participarão deste processo.
5. Os trabalhos devem estar configurados com espaçamento duplo e salvos no programa Word para Windows.
 - 5.1 Os artigos devem ter aproximadamente 8.000 palavras e apresentar, em português e em inglês, os seguintes itens:
 - a) título, b) 4 palavras-chave, c) um resumo de cerca de 150 d) uma frase em português contendo o objetivo do artigo.
 - 5.2 Solicita-se que seja enviado, separadamente, um breve currículo do autor que contenha a titulação, a função que exerce atualmente e as publicações recentes.
6. Para citações e referências bibliográficas, Contexto Internacional adota as regras da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), <<http://www.abnt.org.br>>.
7. As citações em língua estrangeira deverão ser traduzidas para a língua portuguesa, e as pequenas (até 3 linhas) devem ser inseridas no texto entre aspas duplas e sem itálico.

As citações longas (mais de 3 linhas) devem ser destacadas com recuo de 4 cm da margem esquerda, com tipografia Arial ou Times New Roman 10, espaçamento simples entre linhas e sem aspas. A referência, quando existir, deve ser incluída logo após a citação e antes do sinal de pontuação.
8. As referências bibliográficas, quando necessárias, deverão aparecer no próprio texto, com a menção do último sobrenome do autor, acompanhada do ano da publicação e do número da página.
9. Toda correspondência deve ser enviada para:
Contexto Internacional / Núcleo de Pesquisa e Publicações
Instituto de Relações Internacionais (IRI/PUC-Rio)
Rua Marquês de São Vicente, 225 – Vila dos Diretórios, Casa 20 – Gávea – Rio de Janeiro – RJ – 22451-900 – Brasil – npp@puc-rio.br

ANEXO B – INSTRUÇÕES AOS AUTORES

Diretrizes para Autores

DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE

NORMAS PARA PUBLICAÇÃO

Escopo da Revista

A revista *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, do curso de Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento da Universidade Federal do Paraná, em consonância com sua trajetória que teve início no Caderno de Desenvolvimento e Meio Ambiente (n. 1, ano 1994), tem como escopo publicar artigos de qualidade em âmbito local, nacional e internacional de temas socioambientais, propiciando sua divulgação ampla em vários circuitos acadêmicos. Ancorada em uma **perspectiva interdisciplinar**, o foco central da revista é a discussão de problemáticas que se inscrevam na **intersecção entre sociedade e natureza**. A abordagem de temáticas de interface socioambiental traz como desafio a busca de uma visão multidimensional e abrangente requerendo, assim, **o fecundo diálogo entre os diversos campos do conhecimento científico**. Artigos de caráter estritamente disciplinar ou técnico não são aceitos, independentemente da avaliação de sua qualidade.

Tipos de publicação

A revista *Desenvolvimento e Meio Ambiente* é uma revista eletrônica (*on line*) e impressa, disponível para consulta e submissão no endereço eletrônico www.ser.ufpr.br/made. Publica artigos originais e inéditos (em torno de 30 páginas), resenhas de livros publicados recentemente (máximo 5 páginas) e conferências (máximo 20 páginas). A revista republicará artigos internacionais, traduzidos ou não, que os editores julgarem importante divulgar no país, desde que não mais que um (1) por edição.

Regras e políticas

Toda submissão e acompanhamento do processo de avaliação dos trabalhos enviados à revista *Desenvolvimento e Meio Ambiente* serão feitos exclusivamente através do Sistema Eletrônico de Revistas – SER da UFPR, no endereço eletrônico www.ser.ufpr.br/made. É necessário que os autores realizem um CADASTRO prévio no sistema antes da submissão. Não serão aceitos trabalhos submetidos via email ou correio, apenas através do sistema eletrônico. Caso o autor não consiga acessar adequadamente o sistema, entre em contato com os Editores pelo email: revistamade@gmail.com.

Os Direitos Autorais para trabalhos publicados nesta revista são do autor, com direitos de primeira publicação para a revista. Em virtude de aparecerem nesta revista de acesso público, os trabalhos são de uso gratuito, com atribuições próprias, em aplicações educacionais e não-comerciais. Os nomes e endereços de email neste site serão usados exclusivamente para os propósitos da revista, não estando disponíveis para outros fins.

É função dos Editores avaliarem preliminarmente o conteúdo do trabalho submetido e, caso houver restrições à publicação, não designá-lo para avaliação, o que deverá ser comunicado aos autores. Poderão também realizar ou solicitar, quando julgarem necessário, pequenas modificações nos originais, visando uma melhor adequação aos padrões da revista.

Os autores receberão dois exemplares do número da revista em que seu trabalho for publicado. Toda correspondência deverá ser encaminhada aos Editores, através do email revistamade@gmail.com ou endereço a seguir:

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO
REVISTA DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE
Rua dos Funcionários, 1540 – Juvevê
CEP. 80.035-050 – Curitiba – Paraná – Brasil

O processo de avaliação

Os Editores encaminharão o trabalho recebido para, no mínimo, dois avaliadores, àqueles que considerarem adequados para a avaliação. A avaliação é feita pelo processo por pares-cega (duplo-cego), onde os avaliadores não têm acesso ao(s) nome(s) do(s) autor(es), bem como o(s) autor(es) ao(s) dos avaliadores.

A avaliação é feita levando em conta os seguintes critérios: conteúdo; estruturação do texto; e redação. Os avaliadores recomendarão a aceitação, rejeição ou solicitação de modificações do trabalho, que será avisado por email pelos Editores.

Estrutura e formatação

A revista *Desenvolvimento e Meio Ambiente* publica trabalhos em português, espanhol, inglês e francês. Os artigos devem ser enviados em sua língua original, **sendo obrigatório título, resumo e palavras-chave na língua original, em português e inglês**. Devem ser digitados em *Word for Windows* (salvos na extensão .doc), utilizando fonte *Times New Roman* tamanho 12 e espaço entre linhas de 1,5.

A estrutura do artigo deve ser a seguinte:

- a) título na língua original, português e inglês;
- b) resumo (em torno de 250 palavras) na língua original, português e inglês, acompanhados de três palavras-chaves em cada um dos idiomas;
- c) escopo do artigo, com os itens julgados pertinentes pelos autores;
- d) referências bibliográficas.

Notas de rodapé devem estar numeradas em algarismos arábicos, fonte *Times New Roman* tamanho 9.

Os dados do(s) autor(es) devem ser **obrigatoriamente** preenchidos na seção de metadados do sistema, incluindo nome e sobrenome completos, instituições de origem e endereços (incluindo endereço eletrônico). **Os nomes do(s) autor(es) e suas respectivas instituições não deverão constar no artigo submetido.**

As figuras e tabelas com suas respectivas legendas devem estar inseridas no próprio texto quando enviado para avaliação e numeradas consecutivamente em algarismos arábicos, na ordem em que foram incluídas no texto. **São aceitas apenas figuras em preto e branco.** Se aprovado, o artigo final deve ser reenviado sem as figuras que deverão estar, cada uma, em arquivo a parte na extensão bmp, tiff ou jpg, respeitando o tamanho máximo de 21 x 27,5 cm.

As referências devem seguir a seguinte recomendação: citações ao longo do texto – Ex. Segundo Deléage (2007); (DELÉAGE, 2007); (BITTENCOURT e SORIANO-SIERRA, 2007); (PAVESI *et al.*, 2007); caso haja uma citação direta de um autor, deve ser incluído o número da página (MORAN, 1994, p.17). Caso o autor citado tenha mais de uma publicação no mesmo ano, cada uma deve ser identificada por letras (DELÉAGE, 2007a; 2007b).

As bibliografias citadas no texto que devem constar no item final “Referências” devem estar de acordo com os exemplos abaixo. Quando repetir o nome de um autor já citado, a referência seguinte deve substituir o nome por cinco traços subscritos (p.ex. _____. Título...).

Livro

VINHA, V. (Org.). *Economia do meio ambiente: teoria e prática*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

ALMEIDA, J. R. de; BASTOS, A. C. S.; MALHEIROS, T. M.; MARCONDES DA SILVA, D. *Política e planejamento ambiental*. 3. ed. Rio de Janeiro: THEX Editora, 2004

Capítulo de livro

CÂNEPA, E. M. Economia da poluição. In: MAY, P. H.; LUSTOSA, M. C.; VINHA, V. (Orgs.). *Economia do meio ambiente: teoria e prática*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

Artigos de periódico

MARTIN, B. Strategies for dissenting scientists. *Journal of Scientific Exploration*, v. 12, n. 4, p. 605-615, 1998.

Teses e Dissertações

BITENCOURT, N. de L. da R. *A problemática da conservação ambiental dos terrenos de marinha: o caso da Orla do Canal da Barra da Lagoa, Ilha de Santa Catarina, Brasil*. Florianópolis, Tese (Doutorado em Geografia) – UFSC, 2005.

Documentos em formato eletrônico

MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA. *Status atual das atividades de projeto no âmbito do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL) no Brasil e no mundo*. 2007. Disponível em: <www.mct.gov.br/upd_blob/7844.pdf>. Acesso em: jan. 2008.

Artigo em Jornal

MIGUEL, S. Um revés nos biocombustíveis. *Jornal da USP*, jan.-fev. 2008, p. 5.

Constituição, Leis, Decretos e Resoluções

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

BRASIL. *Lei n.º 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Brasília: DOU de 11/1/2002.

BRASIL. *Decreto n.º 5.300, de 7 de dezembro de 2004*. regulamenta a Lei n.º 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Brasília: DOU de 8/12/2004.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA. *Resolução n.º 004, de 18 de setembro de 1985*. Brasília: DOU de 20/1/1986.

Trabalhos em anais de congresso

MOURA, R.; KLEINKE, M. de L. U. Espacialidades e institucionalidades: uma leitura do arranjo sócio-espacial e do modelo de gestão das regiões metropolitanas do sul do Brasil. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 24., out. 2000. Petrópolis. *Anais*.

Entrevistas

CRUZ, J. A Estratégia para Vencer. Pisa: Veja, São Paulo, v. 20, n. 37, p. 5-8, 14 set. 1988. Entrevista concedida a J.A. Dias Lopes.

ATENÇÃO: Trabalhos submetidos que não estejam de acordo com as normas descritas acima serão automaticamente rejeitados.

Assim que concluída a edição da revista *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, os artigos do respectivo número publicado estarão disponíveis *on line* no site da revista (www.ser.ufpr.br/made) e, assim que for finalizada a impressão do número, enviada aos autores.