



CASOTECA LATINO-AMERICANA DE DIREITO E POLÍTICA PÚBLICA
CASOTECA LATINOAMERICANA DE DERECHO Y POLÍTICA PÚBLICA
LATIN AMERICAN CASE LIBRARY ON LAW AND PUBLIC POLICY

A Guerra dos Pneus*

Introdução

Apenas no ano de 2005, registrou-se a entrada, no Brasil, de 10,5 milhões de pneus previamente utilizados. A importação de pneus usados está proibida desde 1991 pela Portaria 08 do Departamento de Comércio Exterior (DECEX) do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento. Apesar da vedação, o Poder Judiciário tem liberado a importação de pneus usados e reformados sob a alegação de que o Brasil ainda não dispõe de lei que impeça a entrada desse tipo de bem.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior brasileiro (MDIC), entre 1990 e 2004, mais de 34 milhões de unidades de pneus reformados e usados entraram no país através de medidas liminares concedidas pelo Poder Judiciário. Apenas em 2004, 7,5 milhões desses pneus foram importados para a indústria de reforma.

Sabe-se que o acúmulo de pneumáticos, por si só, tem efeitos negativos sobre o meio ambiente e que os pneus que armazenam água das chuvas servem como habitat ideal para

* Este caso foi produzido no ano de 2006 por Fábio Morosini, doutorando em direito internacional pela University of Texas, com a colaboração de Michelle Ratton Sanchez, professora da FGV/EDESP, e integra a lista dos dez casos inaugurais da “Casoteca Latino-americana de Direito e Política Pública” (www.casoteca.org).

O financiamento deste caso foi propiciado por acordo de cooperação técnica celebrado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e a Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas – FGV/EDESP.

O projeto da Casoteca tem três objetivos: (i) fornecer um acervo de casos didáticos sobre direito e política pública na América Latina; (ii) estimular a produção contínua de novos casos por meio do financiamento de pesquisa empírica; (iii) provocar o debate sobre a aplicação do “método do caso” como uma proposta inovadora de ensino. Os casos consistem em relatos de situações-problema reais, produzidas a partir de investigação empírica e voltadas para o ensino. Evidentemente, não comportam uma única solução correta. A Casoteca permite uso aberto e gratuito de seu conteúdo, que é protegido por uma licença *Creative Commons* (Atribuição-Uso Não-Comercial-Compartilhamento pela mesma Licença 2.5 Brasil). A licença pode ser acessada através do link: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/br/>

a procriação de mosquitos transmissores de dengue e febre amarela. Aliado a isso, os pneus previamente utilizados enfrentam limitações quanto à sua destinação final, pois não podem ser compactados em aterros, e a sua queima libera substâncias tóxicas e cancerígenas, como as dioxinas e os furanos.

Com relação à destinação ambiental de pneus inservíveis no território brasileiro, adotou-se a Resolução n.º 258 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), de 26 de agosto de 1999, em vigor desde 2002. A Resolução n.º 258 obriga produtores domésticos de pneus novos e importadores de pneumáticos a lhes darem uma destinação ambientalmente adequada. Em 21 de março de 2003, a Resolução CONAMA n.º 301 emendou a Resolução n.º 258, para estender a obrigação de oferecer destinação ambientalmente adequada também aos pneus remoldados importados.

Em 25 de setembro de 2000, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior brasileiro introduziu a Portaria da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) n.º 8, que proíbe a emissão de licença automática para entrada de pneus remoldados. Essa mesma proibição encontra-se hoje no texto do Artigo 39 da Portaria n.º 17, de 1 de dezembro de 2003.

Em 14 de setembro de 2001, o Poder Executivo brasileiro emitiu o Decreto Presidencial n.º 3.919, que prevê multa de R\$400 por unidade nos casos em que se verifica a importação de pneumáticos usados e reformados; estabelece, ainda, que incorrerá na mesma pena quem comercializa, transporta, armazena, guarda ou mantém em depósito pneumáticos usados e reformados, importados nessas condições. Posteriormente, o Decreto Presidencial No. 4592, de 11 de fevereiro de 2003, eximiu pneus remoldados importados dos demais países do MERCOSUL da multa pecuniária estabelecida pelo Decreto Presidencial No. 3919.

Anteriormente à proibição da importação de pneumáticos remoldados, as Comunidades Européias (CE) registravam exportação anual em torno de 2 milhões de remoldados para o mercado brasileiro, ocupando aproximadamente 25 por cento deste mercado no segmento de pneumáticos remoldados. Com efeito, as medidas brasileiras acarretaram o fechamento de empresas e perda de empregos dentro da Comunidade.

A conformidade das medidas brasileiras, que implicam na restrição de importação de pneumáticos remoldados, vem sendo alvo de muita polêmica nos últimos anos. Em 2001, um Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL foi constituído para analisar a reclamação do Uruguai contra o Brasil referente à compatibilidade das medidas brasileiras com a política e os compromissos de livre comércio assumidos pelos países integrantes do MERCOSUL.

Em 2005, um novo Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL, entre Uruguai e Argentina, foi constituído para analisar a compatibilidade de uma lei argentina que proibia a importação de pneus remoldados com a normativa do MERCOSUL. Poucos meses depois, ainda no ano de 2005, o Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL,

provocado pelo Uruguai, se manifestou acerca do Laudo do Tribunal Arbitral Ad Hoc que analisou a disputa entre Uruguai e Argentina.

Não bastasse o impasse dentro do MERCOSUL, as medidas brasileiras restritivas da importação de pneus remoldados vêm causando desconforto na indústria de remoldados européia. A CE, em 2006, questionou a compatibilidade das medidas brasileiras com as regras do Acordo Geral de Tarifas e Comércio de 1994 (GATT) perante a Organização Mundial do Comércio (OMC). A reclamação da CE, submetida a um Painel de arbitragem em 27 de abril de 2006, classificou as medidas brasileiras de importação de pneumáticos como violatórias aos Artigos XI:1 (eliminação de Restrições Quantitativas), III:4 (Tratamento Nacional), I:1 (Nação-Mais-Favorecida) e XIII:1 (Aplicação Não Discriminatória das Restrições Quantitativas) do GATT 1994.

O cerne da discussão é se as medidas que proíbem o livre comércio de pneus remoldados estão amparadas em legítimos interesses ambientais, que podem se sobrepor aos compromissos comerciais assumidos regional e multilateralmente.

A Indústria Brasileira de Pneumáticos

“Nós somos contra [a importação de pneus usados e reformados] basicamente por dois aspectos: primeiro, por uma questão ambiental, ou seja: o Brasil, ambientalmente, é prejudicado por receber esses pneus usados ou reformados aqui no Brasil. Segundo, por uma questão econômica, concorrencial, onde isso se caracteriza por uma concorrência desleal para com a indústria de pneus novos existente no Brasil.” (Vilien José Soares, Diretor Geral da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP).

“É uma vergonha o que o governo brasileiro está fazendo nesse aspecto [política de importação de remoldados/ guerra dos pneus]. ... A política do governo com relação a remoldado, tanto os importados como os fabricados no Brasil, é de atender os reclamos das multinacionais, nada mais, o resto é falácia!” (Francisco Simeão, Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados).

“Pior cego é aquele que não quer ver! Eu nunca vi até agora o MMA, o IBAMA, o MDIC e os ambientalistas que estão encastelados no MMA se referirem a essas preocupações [saúde pública e meio ambiente] em relação aos 70 milhões de pneus que a Goodyear, a Firestone e a Pirelli deixaram de coletar somente em 2004, e um tanto maior em 2005. Mas eles se manifestaram preocupadíssimos com os 10,5 milhões de importados de pneus usados. Não lhe parece estranho no mínimo isso?” (Francisco Simeão, Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados).

A indústria de pneus no Brasil se divide em dois setores: o setor de fabricantes de pneus novos e o setor dos reformadores de pneus. O primeiro setor é dominado predominantemente por empresas estrangeiras com sede no Brasil, tais como Bridgestone/Firestone, Goodyear e Pirelli. Os interesses desse setor são representados pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP. Do ponto de vista econômico, é evidente que a abertura do mercado brasileiro para pneus usados e remoldados gera uma competição indesejada, razão pela qual a ANIP apóia integralmente a defesa brasileira apresentada na OMC. Curiosa, por outro lado, é a preocupação ambiental tardiamente despertada pela ANIP relativa à importação de pneus usados e remoldados.

“O emprego foi gerado no exterior, os impostos foram pagos lá e as divisas também ficaram do outro lado. Aqui [Brasil], restou um pneu com pouco tempo de vida e o custo todo de sua reciclagem”. (Gerardo Tommasini, Presidente da ANIP)

Já as empresas que reformam pneus usados no Brasil são duplamente representadas: tanto pela Associação Brasileira do Segmento de Reformas de Pneus – ABR, quanto, mais recentemente, pela Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados – ABIP. Os interesses econômicos desse setor na disputa entre o Brasil e as Comunidades Europeias na OMC não estão tão claros. Por um lado, as medidas brasileiras que veda a importação de pneus remoldados protegem a indústria de reformadores nacional contra a competição de pneus remoldados estrangeiros. Por outro lado, uma possível ratificação pela OMC da tese brasileira da compatibilidade das suas medidas proibitivas de importação de pneus remoldados pode ter impacto negativo para a indústria brasileira de pneus remoldados. Isso porque, desde 1991, as empresas nacionais que atuam no setor de reforma de pneu vêm lutando na justiça brasileira para obter licenças de importação de carcaças de pneus usados como matéria prima para remolde no Brasil. Logo, torna-se mais difícil viabilizar a entrada de carcaças de pneus usados importados no Brasil se a proibição de importação de pneus remoldados persistir. Afinal, como justificar frente a justiça brasileira que é razoável do ponto de vista ambiental importar carcaças de pneus usados à luz da proibição da importação de pneumáticos remoldados?

Impactos Econômicos da Restrição de Ingresso de Pneumáticos Remoldados no Brasil

O volume de pneus reformados importados pelo Brasil caiu, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior, de 3.334.362 unidades, em 1998, para 237.887 unidades, em 2004.

“É evidente que a Indústria da Comunidade [CE] vem sofrendo durante os últimos três anos em virtude da proibição brasileira [a importação de pneus remoldados], e que durante este período algumas fábricas não têm

conseguido encontrar novos mercados exportadores e têm sido liquidadas. Repetidos esforços diplomáticos para resolver a situação com as autoridades brasileiras falharam em resolver o problema.” (Versão Não-confidencial do Relatório para o Comitê de Barreiras Técnicas europeu).

Tabela No. 1

Importação de pneus de usados e reformados por unidade

Ano	Pneus usados Unidade NCM 4012.20.00	Pneus Reformados Unidade NCM 4012.10.00
1996	6.149.537	970.136
1997	1.683.020	2.248.153
1998	911.237	3.334.362
1999	1.207.100	2.022.912
2000	1.407.618	2.002.578
2001	2.396.898	896.764
2002	2.659.704	32.491
2003	4.240.474	0
2004	7.564.360	0
2005	10.478.466	0
TOTAL	16.412.014	11.317.581

Fonte: MDIC

Segundo as Comunidades Europeias, até a imposição das restrições brasileiras à importação de pneumáticos remoldados, o Brasil vinha sendo um importante mercado para a indústria europeia de reforma, representando aproximadamente 20 por cento do seu mercado exportador. As exportações vinham crescendo acentuadamente ano a ano até a imposição da restrição brasileira. Até setembro de 2000, as exportações estavam na casa de 2 milhões de unidades por ano (Tabela No. 1), e a indústria havia antecipado um aumento para 3 milhões de unidades até o fim de 2003.

No período compreendido entre 1995 e 2000, as exportações de pneus remoldados para o Brasil aumentaram cerca de 58 por cento, e, pela primeira vez no período de seis anos, caíram para 32 por cento em 2001, após a introdução da restrição à importação. Nos dois anos seguintes, as exportações continuaram a cair, alcançando aproximadamente 10 por cento do volume de exportação dos anos anteriores.

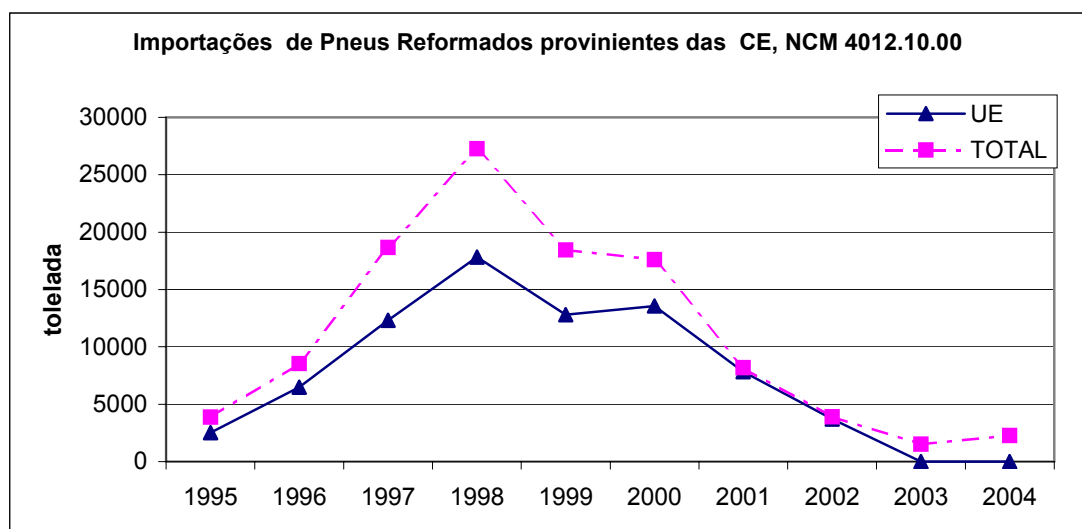
As exportações continuaram depois da imposição da restrição, seja por conta de licenças de importação ainda em circulação, seja por deficiências no sistema de informação aduaneiro, ou como resultado de ações judiciais movidas por importadores em cortes brasileiras.

Para muitos exportadores de pneumáticos remoldados europeus, um novo mercado teria que ser encontrado para compensar essa representativa parcela de receita de exportação.

Enquanto algumas empresas obtiveram êxito em encontrar novos mercados, ou foram capazes de criar novas linhas de pneumáticos remoldados para veículos especiais, outras empresas não conseguiram sobreviver aos efeitos da restrição à importação, e somado a outros fatores (atraso no pagamento por importadores brasileiros, flutuações na taxa de câmbio), acabaram falindo.

Entre 1998 e 1999, as importações brasileiras de pneumáticos remoldados oriundos da CE caíram em aproximadamente 30 por cento, enquanto as importações de pneus usados, exigidos como matéria-prima para remoldadores nacionais, aumentaram na mesma proporção. Esses dados, portanto, sugerem que o consumo no mercado brasileiro estava estabilizado. Esse quadro, então, sustentaria a tese europeia, segundo a qual os produtores europeus teriam razões suficientes para acreditar no crescimento da sua fatia de mercado no Brasil, dado que as empresas brasileiras de reforma de pneus eram obrigadas a importar carcaças de pneus devido à baixa qualidade das carcaças brasileiras. Esta expectativa de crescimento da demanda por pneumáticos remoldados europeus encontra fundamento no fato de que: (1) a importação de remoldados aumentou novamente de 1999 a 2000, muito embora a restrição à importação tenha sido imposta antes do final de 2000, e (2) há uma contínua demanda por pneus remoldados no Brasil, devido à disparidade de preços entre remoldados e novos, evidenciada pela crescente demanda por importação de carcaças utilizadas para a produção nacional de pneumáticos remoldados.

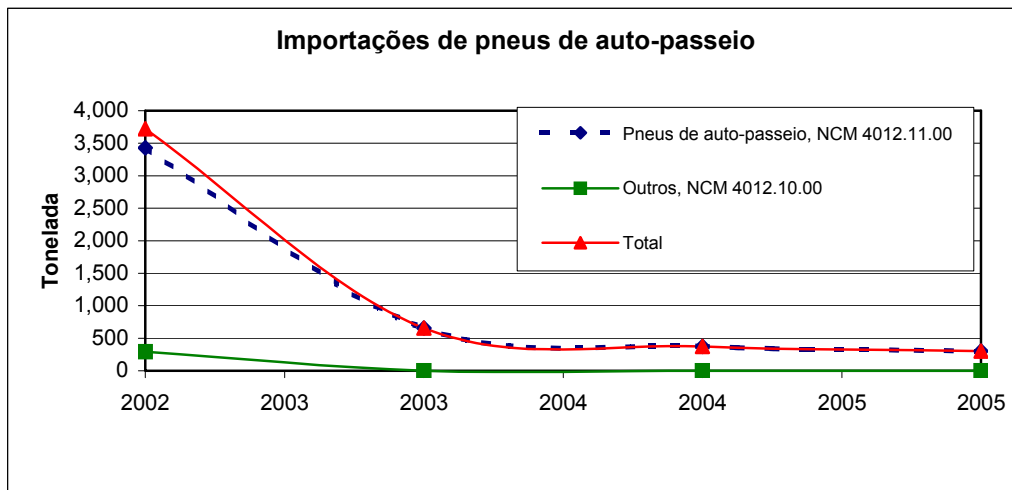
Gráfico No. 1



Fonte: MDIC

O gráfico No. 1 aponta para a redução da importação de pneus reformados no Brasil. De 1995 a 1998, o volume de exportações de pneus reformados para o Brasil cresceu radicalmente: de 5000 toneladas em 2005, para mais de 25000 toneladas em 1998. Em 1999, ano em que o CONAMA, através da Resolução No. 258, passou a exigir dos fabricantes e importadores a coleta e destinação ambientalmente adequada de pneus, as importações de pneus reformados caíram para menos de 20000 toneladas. A Portaria SECEX No. 8, de 20 de setembro de 2000, e o Decreto 3.919, de 21 de setembro de 2001, só fizeram o volume de exportação de pneus reformados cair para menos de 5000 toneladas a partir de 2002 (Gráfico No. 2).

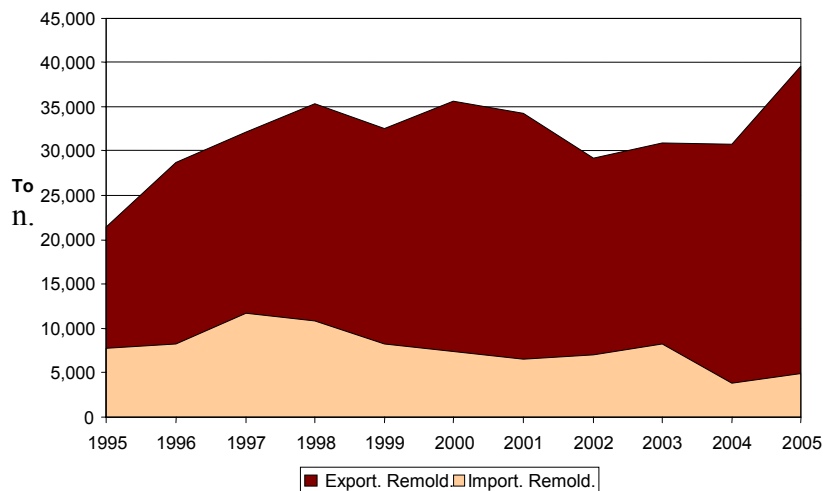
Gráfico No. 2



Fonte: MDIC

Gráfico No. 3

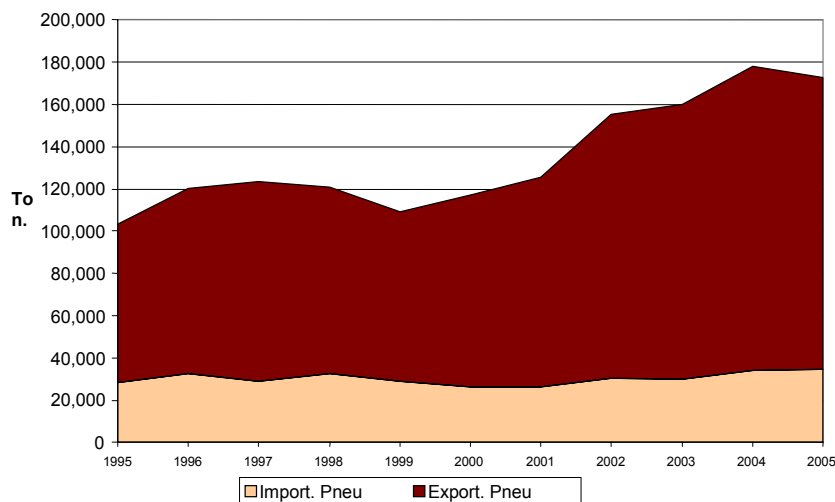
Imp. e Export. de Pneus Remoldados CE



Fonte: MRE

Gráfico No. 4

Imp. e Exp. Pneus Usados CE



Fonte: MRE

Os gráficos Nos. 3 e 4 mostram a balança comercial europeia relativa ao setor de pneumáticos remoldados e usados, de 1995 a 2005. O crescimento dos índices de exportação de pneus remoldados e usados pode ser resultado da adoção de políticas que privilegiam a eliminação desses pneus do território da Comunidade.

O gráfico No. 3, relativo às exportações e importações de pneus remoldados, evidencia picos de crescimento na exportação de pneus remoldados, alcançando 35.000 toneladas. Este índice só é superado após 2004. Com relação à importação de pneus remoldados, nota-se que há uma desproporcionalidade relativa ao volume de pneus exportados. Em

1997, a CE registrou o seu maior índice de importação de pneumáticos remoldados: um pouco mais de 10.000 toneladas. Esses índices, entretanto, novamente caíram, e o ano de 2005 registrou um volume de importação de aproximadamente 5.000 toneladas.

O gráfico 4, concernente às exportações e importações de pneus usados, aponta para um crescimento no volume de exportações de um pouco mais de 10.000, em 1995, para quase 180.000 toneladas em 2005. Já o volume de importações de pneus usados vem se mostrando relativamente constante, nunca ultrapassando 40.000 toneladas.

Impactos ao Meio Ambiente e à Saúde Pública Decorrentes da Autorização de Ingresso de Pneus Remoldados no Território Brasileiro

"É injusto que países desenvolvidos adotem estratégias de gestão de resíduos que incluam, na prática, exportação de pneus usados para países em desenvolvimento. É igualmente inaceitável que países em desenvolvimento apareçam como uma solução de mercado para problemas ambientais de países desenvolvidos". (Cláudio Langone, Secretário-executivo do Meio Ambiente)

"O pneu é um bem insubstituível. O Brasil vai ter que conviver com a geração de uma certa quantidade de resíduo de borracha, mas não quer conviver com mais do que aquele mínimo." (Haroldo de Macedo Ribeiro, Primeiro-Secretário, Coordenador do Departamento Econômico do MRE)

A política pública brasileira por trás das medidas que vedam o ingresso de pneus remoldados importados no território nacional é evitar a geração adicional de resíduos. O governo brasileiro entende que as importações de pneus reformados, produtos de vida útil reduzida, agravam o passivo ambiental do país importador, por gerar volumes adicionais de resíduos a serem eliminados. Nesse sentido, a existência de medidas que obrigam fabricantes e importadores a darem destinação ambientalmente adequada aos pneus inservíveis não combate a geração adicional de resíduos.

"A Resolução 258 cria responsabilidades para os agentes econômicos no sentido de que eles colem e destinem resíduos de pneus. A Resolução não cria, porém, qualquer mecanismo que evite a geração adicional de resíduos de borracha vulcanizada no país." (Haroldo de Macedo Ribeiro, Primeiro-Secretário, Coordenador do Departamento Econômico do MRE)

A existência de pneus no território brasileiro, potencializada pela irrestrita importação de pneus reformados e usados, tem uma série de impactos negativos ao meio ambiente e à saúde pública. Primeiro, o estoque e os aterros de resíduos com pneus potencializam o risco de incêndios, que provocam a emissão de gases tóxicos e contaminação do solo e da água. Segundo, quando abandonados nos cursos d'água, os pneus obstruem canais, córregos e galerias de águas pluviais, prejudicando assim a vazão de escoamento desses

corpos receptores hídricos e contribuindo para as enchentes. Essas enchentes, por sua vez, causam ao administrador público e à população prejuízos incalculáveis. Terceiro, a queima de pneus a céu aberto emite substâncias altamente tóxicas, como metais pesados, dioxinas e furanos, conhecidos por causar câncer e outros problemas de saúde. Quarto, a importação de pneu previamente utilizado, com ovos de mosquitos, pode introduzir novas doenças e epidemias no Brasil. Finalmente, pneus estocados ou descartados de forma irregular tornam-se locais ideais para a proliferação de mosquitos transmissores de doenças, como a febre amarela e a dengue.

Segundo o Ministério da Saúde, o número de casos de dengue cresceu exponencialmente no Brasil entre 2004 e 2005. Entre 1996 e 2002, os gastos do Governo Brasileiro com programas de prevenção e combate à dengue cresceram 284%. Atualmente, 70% de todos os recursos orçamentários transferidos para estados e municípios para apoio a programas de controle de epidemias estão relacionados à dengue. Em 2003, o valor total gasto pelo Governo brasileiro com o combate à dengue correspondeu a R\$ 903.000.000. No ano anterior, 709.000 casos da doença haviam sido registrados no país. Um estudo realizado pelo Ministério da Saúde, em 2003, em 1.240 municípios brasileiros, revelou que, em 284 desses, os pneus eram o principal foco do mosquito; em 491, o segundo principal foco e em 465 municípios, o terceiro.

Tabela No. 2

A epidemia de dengue no Brasil

Ano	Casos notificados
1994	56.584
1995	137.317
1996	187.762
1997	249.239
1998	528.388
1999	209.668
2000	239.870
2001	428.117
2002	794.000
2003	346.118
2004	107.168

Fonte: MMA

Os números de casos notificados de dengue, no Brasil, entre 1994 e 2004 (Tabela No. 2), ilustram o crescimento da epidemia de 56.584 casos notificados, em 1994; para 528.388, em 1998. No ano de 1999, quando foi adotada a Resolução No. 258 do CONAMA, houve uma redução significativa de casos de dengue, que caíram para 209.668. Entretanto, mesmo com a entrada em vigor, a partir de 2000, das medidas brasileiras que proíbem a importação de pneus remoldados, os anos de 2000 até 2002 registraram novamente um aumento de casos notificados. Apenas a partir de 2003 é que os casos de dengue caíram novamente. Por outro lado, vale lembrar que esses números podem mascarar problemas de falhas no sistema de informação do Ministério do Meio Ambiente.

Meios Disponíveis de Destinação de Pneus no Brasil

O Artigo 1 da Resolução No. 258 do CONAMA prevê que as “empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos ficam obrigadas a coletar e dar destinação final, ambientalmente adequada, aos pneus inservíveis existentes no território nacional”.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, até o momento, não existem soluções de destinação final que sejam, ao mesmo tempo, ambientalmente seguras e economicamente viáveis. Em alguma medida, todas as alternativas de destinação final de pneus hoje disponíveis no Brasil e no mundo causam algum nível de impacto ambiental, em especial os processos que requerem temperaturas elevadas e que, em decorrência disso, geram emissões tóxicas e resíduos que necessitam tratamentos especiais.

Atualmente, o Brasil dispõe das seguintes maneiras de eliminar carcaças de pneus inservíveis:

1. Co-processamento de resíduos em fornos de fábricas de cimento;

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, a queima de carcaças de pneus em fornos de fábricas de cimento emite substâncias e compostos químicos altamente poluentes, tais como dioxinas e furanos, que são substâncias químicas tóxicas persistentes classificadas como Poluentes Orgânicos Persistentes – POPs.

Dada os efeitos danosos desses poluentes no meio ambiente e na saúde, países no mundo inteiro desenvolvem *standards* máximos de emissão e regras para o monitoramento de POPs. No Brasil, a Resolução No. 264, de 24/8/1999, do CONAMA, dispõe sobre procedimentos, critérios, e aspectos técnicos específicos do licenciamento ambiental para co-processamento de resíduos para a fabricação de cimento em fornos rotativos de clínquer. Já a Resolução No. 316/02, do CONAMA, disciplina os procedimentos e critérios para o funcionamento de sistemas de tratamento térmico de resíduos.

No Brasil, existe apenas um laboratório que analisa dioxinas e furanos com relação aos valores estabelecidos, o que inviabiliza a realização de análises de rotina em maior escala. No país, o nível aceito de emissão para dioxinas e furanos no co-processamento é de 0,5 ng/Nm³. Esse nível é 5 vezes superior ao estabelecido em países desenvolvidos, como os da União Européia.

Por outro lado, o investimento inicial em equipamentos de controle (filtros), exigidos das cimenteiras, é elevado e tende a elevar-se ainda mais, uma vez que os níveis de emissões de poluentes tornam-se crescentemente restritivos. Atualmente, o sistema de purificação de gases instalados nos fornos de clínquer no Brasil é composto apenas por filtros de retenção de poeira e chaminé, porque a vazão de gases é tão elevada que se torna inviável técnica e economicamente proceder de outra forma.

Todavia, não se pode esquecer que a substituição de carvão por pneus como combustível em fornos de fabricação de cimentos implica que as cimenteiras disponham de um fluxo permanente de pneus picados para suas unidades industriais. Tal garantia só é possível se existir um sistema eficiente de coleta e armazenamento de pneus inservíveis, que o Brasil não dispõe.

De acordo com um levantamento realizado pelo Ministério do Meio Ambiente, de um total de 47 cimenteiras, apenas 19 estão licenciadas para co-processar resíduos industriais. Dessas 19, nem todas estão atualmente queimando resíduos, seja porque não contam com equipamentos de segurança exigidos para reduzir emissões, seja porque a queima de pneus não se revelou economicamente viável, ou ainda porque lhes falta garantia de um fluxo contínuo de pneus inservíveis.

2. Co-processamento na usina de xisto-betuminoso da Petrobrás instalada no Estado do Paraná;

Segundo dados fornecidos pela empresa ao Ministério do Meio Ambiente, sua capacidade operacional é limitada em 3 milhões e 600 mil carcaças por ano. Além disso, das carcaças de pneu adicionadas ao co-processamento, 50 por cento é extraído como óleo ou outro produto e cerca de 40 por cento é resíduo (borra oleosa), que tem de ser tratado de forma ambientalmente correta. Do ponto de vista ambiental e de saúde pública, tanto o óleo quanto os resíduos derivados das carcaças de pneus contêm metais pesados, altamente tóxicos.

3. Uso na fabricação de asfalto-borracha;

A mistura asfalto-borracha está demonstrando ser um dos tipos de destinação final de pneus inservíveis que poderá vir a ser viabilizada econômica e ambientalmente. Enquanto o asfalto convencional é fabricado a partir de brita, areia e um ligante modificado com polímero; o asfalto-borracha, por sua vez, pode ser fabricado seguindo 3 tipos de processos: seco, úmido, e terminal blend:

- *Processo Seco*: o pó do pneu substitui uma pequena parte do agregado mineral. Este tipo de asfalto-borracha é inferior aos obtidos a partir do processo úmido e terminal blend, mas ainda assim superior ao asfalto convencional;
- *Processo Úmido*: o pó do pneu compõe de 18 a 20 por cento do ligante da mistura asfáltica. A mistura é aquecida a 190C numa câmara fechada para não oxidar. As propriedades físicas desse asfalto são bastante superiores ao asfalto convencional. Entretanto, o processo úmido apresenta a limitação operacional de exigir que a usina fique próxima do local de aplicação do asfalto, já que a mistura asfáltica perde sua viscosidade uma vez resfriada;
- *Processo Terminal Blend*: para equacionar o problema da perda da viscosidade da mistura asfáltica que apresenta o processo úmido, o terminal blend utiliza-se de uma quantidade menor de pó de pneu – compondo de 12 a 15 por cento do ligante

da mistura, além de agentes extensores. Dessa forma, a mistura asfáltica pode ser aquecida durante o transporte sem perder suas propriedades físicas. O processo terminal blend é o utilizado pela Petrobrás;

4. **Laminação;**

Trata-se de processo mecânico e braçal que resulta na fabricação de solas de sapatos, percintas de sofás e outros.

5. **Regeneração;**

Trata-se de substituição de borracha virgem por borracha regenerada, que será utilizada nas formulações para produção de artefatos, como os tapetes, pisos industriais, quadras esportivas, peças automotivas e outros.

Segundo declaração das empresas fabricantes de pneus novos associadas à ANIP, as laminadoras são o principal destino das carcaças de pneus inservíveis, seguidas pelas cimenteiras e usinas de xisto (Tabela No. 3 e Gráfico No. 5).

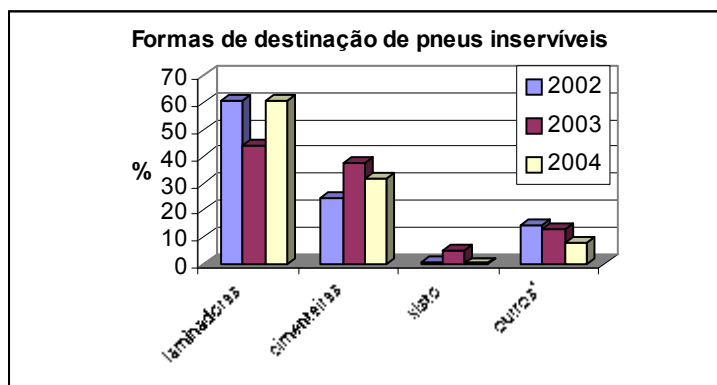
Tabela No. 3

Destinação	2002		2003		2004	
	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%
Laminadoras	59.766,00	60	27.099,82	44	81.617,33	60
Cimenteiras	24.298,30	25	23.327,70	38	42.886,07	32
Xisto	891,60	1	3.065,00	5	318,53	0,2
Outros*	13.870,20	14	8.143,00	13	10.177,00	8
Total	98.826,10	100	61.635,52	100	134.998,93	100

Obs * exportação, teste de queima

Fonte: MMA

Gráfico No. 5



Fonte: MMA

Quantidade de Pneus Inservíveis Destinados

Muito embora existam soluções de destinação para os pneus inservíveis, mesmo que questionáveis do ponto de vista ambiental e de saúde pública, os números do Ministério do Meio Ambiente apontam para o descumprimento da meta de destinação desses pneus estabelecida pela Resolução CONAMA No. 258.

Em 2002, os fabricantes de pneus novos superaram a meta de destinação em 17 por cento. Infelizmente, isso não se repetiu nos anos de 2003 e 2004, quando fabricantes de pneus novos e importadores de pneus usados ficaram bastante aquém da meta (Tabela No. 4 e Gráficos Nos. 6, 7 e 8).

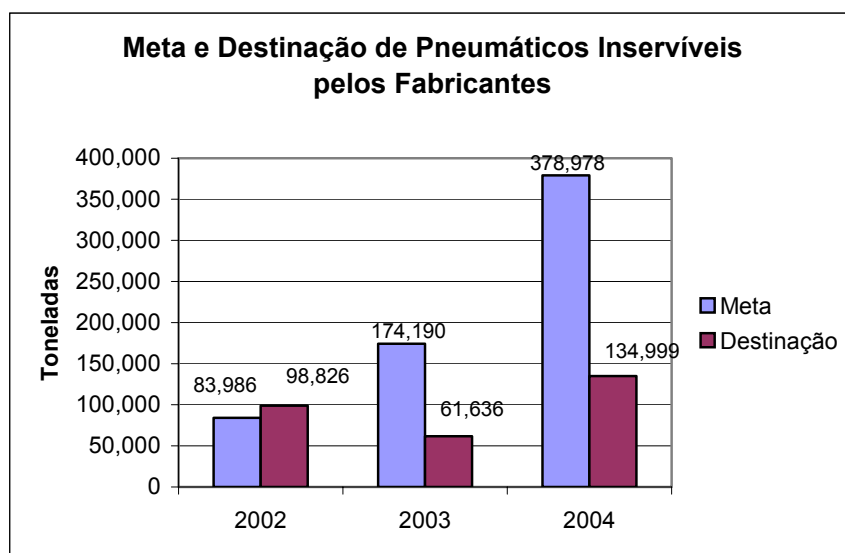
Tabela No. 4

	2002			2003			2004		
	Meta Ton.	Destinação Ton.	%*	Meta Ton.	Destinação Ton.	%*	Meta Ton.	Destinação Ton.	%*
Fabricantes de pneus novos	83.985,94	98.826,1	117	174.190,4	61.635,5	35,38	378.978,4	134.998,93	35,62
Importadores de pneus usados	0,0	0,0	-	9.864,8	5.043,0	51,12	70.849,0	9.541,6	13,46

* porcentagem do cumprimento da meta

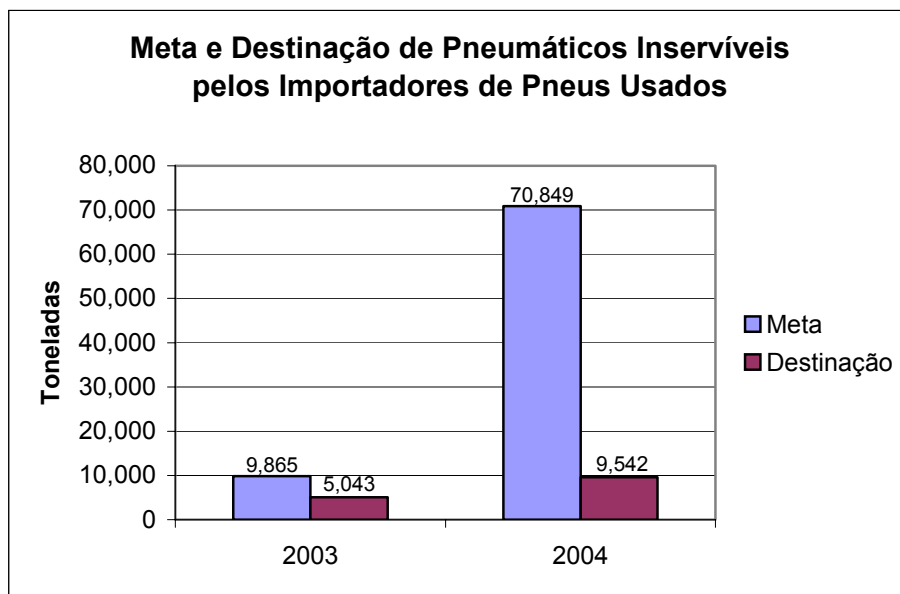
Fonte: MMA

Gráfico No. 6



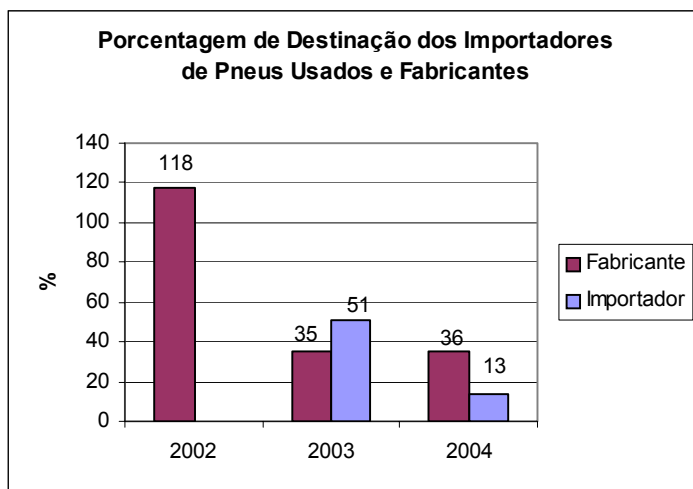
Fonte: MMA

Gráfico No. 7



Fonte: MMA

Gráfico No. 8



Fonte: MMA

O Contencioso no MERCOSUL

A proibição de importação de pneus remoldados vem causando ferrenhos debates sobre os possíveis limites do livre comércio, principalmente quando existem sérios riscos de danos ao meio ambiente e à saúde da população. Desde 2001, dois Tribunais Arbitrais Ad Hoc do MERCOSUL foram constituídos para analisar a compatibilidade de medidas brasileiras e argentina, que vedam o ingresso de pneus remoldados em seus territórios,

com a normativa do MERCOSUL. Em 2005, o Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL se manifestou sobre a controvérsia envolvendo a Argentina.

Uruguai vs. Brasil

“Nós [Tribunal Arbitral Ad Hoc] não temos nada com a legislação ambiental, e não examinamos isso. Nós examinamos apenas sob a perspectiva comercial”. (Dra. Maristela Basso, Membro do Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL)

Em 17 de setembro de 2001, um Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL foi estabelecido, de acordo com o Protocolo de Brasília, para decidir uma disputa apresentada pelo Uruguai contra o Brasil, relativa às práticas comerciais mantidas pelo Brasil que afetavam o comércio de pneus remoldados.

A questão posta ao Tribunal Arbitral Ad Hoc foi se a Portaria No. 8, de 25 de setembro de 2000, da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), que restringe a importação de pneus usados e remoldados (classificados na Subposição 4012.20 e 4012.10 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL, respectivamente), viola a normativa do MERCOSUL.

Uruguai argumentou que a Portaria No. 8/00 viola a normativa do MERCOSUL, mais precisamente: Decisão No. 22 de 29 de junho de 2000 do Conselho Mercado Comum (que proíbe a adoção de medidas, de qualquer natureza, restritiva do comércio recíproco), Artigo 1 do Tratado de Assunção (que estabelece o objetivo de consolidar o processo de integração e cooperação econômica) e Artigos 1 e 10(2) do Anexo 1 ao Tratado de Assunção (que proíbe restrições não-tarifárias), e princípios gerais de direito internacional.

Brasil, por outro lado, rejeita a reclamação do Uruguai segundo a qual a Portaria No. 8/00 é incompatível com a normativa do MERCOSUL.

Com relação à Portaria No. 8/00, Brasil alega que a mesma regulamenta a importação de bens usados. Para o governo brasileiro, pneus remoldados são bens usados, independentemente do fato de terem sido submetidos a qualquer tipo de processo industrial com o objetivo de aumentar sua longevidade. Neste sentido, Brasil sustenta que o Comitê de Regras Técnicas do MERCOSUL, em 2000, emitiu as normas técnicas Nos. 224:2000 e 225:2000, que definem pneu remoldado como bem usado que foi submetido a um processo de reutilização de um bem já existente. Ademais, Brasil argumenta que a Argentina também impede a importação de pneus remoldados, em razão de pneus remoldados serem bens usados, cuja importação é proibida pela política automotiva do MERCOSUL. Por estas razões, Brasil questiona a argumentação uruguaia de que o Brasil não considera pneus remoldados bens usados e alega que pneus remoldados estão submetidos à Portaria No. 8/91, que regulamenta a importação de bens usados.

Ao adotar a Portaria No. 8/00, Brasil sustenta que estava tentando reprimir a importação de pneus remoldados que ocorria em virtude de lacunas no Sistema de Informação de Comércio Exterior (SISCOMEX). Nesse sentido, a Portaria No. 8/00, ao regulamentar a importação de pneus remoldados, exerce uma função interpretativa com relação a regulamentações anteriores. De forma alguma tal Portaria estabelece uma nova proibição à importação de pneus remoldados. Logo, a Portaria No. 8/00 não viola a Decisão No. 22/00 do Conselho Mercado Comum, porque aquela meramente elucida o sistema de importação de bens usados no Brasil.

A Interpretação do Tribunal Arbitral Ad Hoc e a Aplicação da Normativa do MERCOSUL

“Quando o MERCOSUL foi feito em 1991, os pneus estavam no livre comércio no bloco? Eles entraram para o livre comércio? Sim, eles entraram para o livre comércio, então eles assim deveriam permanecer. Na nossa perspectiva, ainda que não tenha aparecido escrito no Laudo, se o Brasil quisesse regulamentar, tendo em vista a proteção do meio ambiente, do consumidor, isso é absolutamente lícito, ele poderia fazê-lo, desde que ele fizesse de forma quadripartite.” (Dra. Maristela Basso, Membro do Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL)

Portaria No. 8/00

Uruguai sustenta que a legislação brasileira relativa ao comércio de pneus remoldados e práticas comerciais afins no Brasil confirmam a conclusão de que o Brasil considerava pneus usados e remoldados como dois bens distintos, sujeitos a tratamentos jurídicos diferenciados.

Primeiro, com relação ao arcabouço legislativo emanado de diferentes autoridades brasileiras durante um período de quase dez anos que dividiu uma Portaria de outra, o Tribunal Arbitral Ad Hoc rejeitou o argumento apresentado pelo Brasil, que sustentava que esse arcabouço legislativo não poderia ser considerado como representativo do entendimento jurídico oficial do país. O Brasil advogou que a legislação apresentada pelo Uruguai como prova de tratamento diferenciado conferido a pneus usados e remoldados são de distintos setores da administração pública brasileira, que não têm competência para regulamentar comércio exterior no Brasil. Em resposta a essa reclamação, o Tribunal Arbitral Ad Hoc concluiu que, de acordo com a prática internacional, consubstanciada no Artigo 4 do Projeto sobre Responsabilidade do Estado, de novembro de 2001, da Comissão de Direito Internacional, “o comportamento de qualquer instituição estatal será considerado um ato do Estado, independente da função legislativa, executiva ou judiciária dessa instituição.” Consequentemente, o Tribunal Arbitral Ad Hoc concluiu que todas as legislações emanadas das diferentes instituições do governo brasileiro são representativas do entendimento jurídico do país com relação à questão controversada.

Segundo, respectivamente à prática comercial desenvolvida pelo Brasil, o Tribunal Arbitral Ad Hoc levou em consideração a prova apresentada pelo Uruguai, indicativa que

a autorização à importação de pneus remoldados oriundos do Uruguai resultava num comércio contínuo e crescente entre este país e o Brasil. Na opinião do Tribunal Arbitral Ad Hoc, tal comércio estava respaldado no comportamento de diferentes instituições da administração pública brasileira.

Em conclusão, o Tribunal Arbitral Ad Hoc concordou com o Uruguai que a proibição da importação de pneus remoldados imposta pela Portaria No. 8/91 nunca objetivou se estender a pneus remoldados, dada a prática interna do Brasil em aceitar a importação uruguaia de pneus remoldados por um período de quase dez anos que dividiu a Portaria No. 8/91 da No. 8/00. Para o Tribunal Arbitral Ad Hoc, tal conduta é indicativa que a administração pública brasileira nunca considerou pneus remoldados como pneus usados.

Resolução 109/94 do Grupo Mercado Comum

Brasil sustenta que a Resolução 109, de 15 de fevereiro de 1994, do Grupo do Mercado Comum sujeita o tratamento jurídico de bens usados à legislação nacional do Estado Membro, inclusive a definição de bens usados.

O Tribunal Arbitral Ad Hoc enfatizou que a Resolução 109/94 estabeleceu uma exceção ao Tratado de Assunção e, portanto, deveria ser interpretada restritivamente. Ademais, Uruguai argumentou que a Resolução 109/94 não comporta mudanças arbitrárias nos sistemas jurídicos dos Estados Membros que afetam o comércio no MERCOSUL. Neste sentido, o Tribunal Arbitral Ad Hoc concluiu que, muito embora a Resolução 109/94 estabeleça uma exceção reconhecida ao processo de harmonização legislativa no MERCOSUL, a Portaria No. 8/00 não se justificaria por esta exceção porque ela é contraditória com a prática comercial consolidada na região.

Decisão 22/00 do Conselho Mercado Comum

A Decisão 22/00 de 29 de junho de 2000, do Conselho do Mercado Comum estabelece que os Estados Membros não deverão adotar qualquer medida restritiva do comércio recíproco, independente da natureza da medida, mas devem levar em consideração a reserva estabelecida no Artigo 2(b) do Anexo 1 ao Tratado de Assunção. Tal reserva aplica-se às medidas adotadas em virtude das situações previstas no Artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1980.

Entretanto, a Portaria No. 8/00 é posterior no tempo à Decisão 22/00 do Conselho do Mercado Comum e estabelece uma restrição ao comércio recíproco. Assim, o Tribunal Arbitral Ad Hoc concluiu que a Portaria No. 8/00 viola a Decisão 22/00 pois, mesmo que esta não modifique a aplicabilidade da Resolução No. 109/94 de forma genérica, ela condiciona a capacidade dos Estados Membros de modificarem, a partir da data da aprovação da Decisão, o alcance de suas legislações nacionais relativas à imposição de novas restrições ao comércio de bens usados.

Princípios Gerais do Direito Internacional: O Estoppel

Uruguai argumenta que a Portaria No. 8/00 contradiz: (a) a prática comercial constante no Brasil permissiva da importação de pneus remoldados oriundos do Uruguai ou de outros países; e (b) a interpretação e aplicação do âmbito normativo vigente até então, relativo à importação de pneus remoldados. Com base nisso, Uruguai alega que o confronto da Portaria No. 8/00 com essas duas situações fáticas fundamenta uma reclamação com base no princípio do “*venire contra factum proprium*”, ou do princípio do estoppel.

Brasil, por outro lado, argumenta que o princípio do estoppel não é aplicável aos fatos em disputa porque as referidas práticas comerciais brasileiras relacionadas à importação de pneus remoldados não eram constantes nem inequívocas para criarem expectativas legítimas.

O Tribunal Arbitral Ad Hoc concluiu que a corrente comercial de importação de pneus remoldados entre Brasil e Uruguai, e declarações oficiais de autoridades brasileiras regulamentando direta ou indiretamente a importação de pneus usados e remoldados poderiam criar expectativas legítimas no Uruguai que, em confronto com a Portaria No. 8/00, poderiam se caracterizar como uma situação descrita no princípio do “*venire contra factum proprium*.” Entretanto, o Tribunal Arbitral Ad Hoc preferiu não seguir esta rota interpretativa. Justificando que Uruguai e Brasil são membros de um processo de cooperação promovido pelo MERCOSUL, o Tribunal entendeu que deveria primar por princípios de confiança mútua entre esses Estados, o que afasta a configuração do estoppel. Finalmente, o Tribunal Arbitral Ad Hoc rejeitou as alegações do governo brasileiro que negam o fluxo comercial contínuo de pneus remoldados reconhecido por representantes oficiais da administração pública brasileira.

No dia 8 de janeiro de 2002, o Tribunal Arbitral Ad Hoc decidiu, por unanimidade, que a Portaria No. 8/00 era incompatível com a normativa do MERCOSUL e ordenou que o Brasil adaptasse sua legislação para conformar a decisão do Tribunal. As conclusões do Tribunal Arbitral Ad Hoc tiveram as seguintes repercussões práticas no cenário jurídico brasileiro:

1. O Brasil eliminou a proibição para importação de pneus remoldados oriundos de outros países do MERCOSUL através da Portaria SECEX No. 2, de 8 de março de 2002;
2. O Decreto Presidencial No. 4592, de 11 de fevereiro de 2003, eximiu pneus remoldados importados da multa pecuniária estabelecida pelo Decreto Presidencial No. 3919, de 14 de setembro de 2001;

“O decreto [No. 4592] pode ser interpretado como um ponto a favor do pesado lobby favorável à liberação da importação de pneus usados ... comandado pela empresa BS Colway Remoldagem de Pneus Ltda ... que alega que os [pneus usados] estrangeiros são melhores e mais baratos do que os usados brasileiros.” (Lula libera importação de pneus usados, Folha de São Paulo, de 13 fevereiro de 2003)

3. O Artigo 55, parágrafo 1 da Portaria SECEX No. 17, de 1 de dezembro de 2003, substituiu e revogou a Portaria No. 8/00. O Artigo 39 da nova Portaria reforçou que as licenças para importação não devem ser emitidas para pneus usados e remoldados, à exceção de remoldados oriundos de outros países do MERCOSUL.

Logo após o Tribunal Arbitral Ad Hoc ter decidido o caso, a mídia brasileira destinou grande atenção aos efeitos negativos da decisão. O Jornal O Estado de São Paulo, em 17 de março de 2003, publicou uma matéria com a seguinte manchete: *“Brasil Pode Virar ‘Lixão’ Mundial de Pneus: Com 100 Milhões de Carcaças, País Corre o Risco de Receber Sobras da Europa via Mercosul”*:

“O grande pesadelo dos ambientalistas é a transformação do Uruguai e do Paraguai em entrepostos para despejar no Brasil a carcaça pneumática dos países desenvolvidos. Com produção crescente, descarte constante e legislação ambiental rígida, os europeus não sabem o que fazer com os pneus velhos.”

“Para os importadores, então, é um negócio sem paralelo, embora proibido desde 1991. Eles importam o produto por US\$ 0,58, fazem a reforma com baixo custo e vendem os ‘seminovos’ por até US\$ 25.”

O Impacto da Decisão do Tribunal Arbitral Ad Hoc no Direito Brasileiro

“Não podemos nos transformar no lixão dos países industrializados nem fazer do MERCOSUL a carta de alforria para traficantes internacionais”.
(Antonio Herman Benjamin, Ministro do Superior Tribunal de Justiça e Professor de direito ambiental na Universidade do Texas em Austin (EUA))

O Ministério Público Federal (MPF), em ação civil pública, questionou o Decreto Presidencial No. 4592, de 11 de fevereiro de 2003, que eximiu pneus remoldados importados de outros países do MERCOSUL da multa pecuniária de R\$ 400,00 estabelecida pelo Decreto Presidencial 3919, para quem importa, comercializa, transporta, armazena, guarda ou mantém em depósito pneu usado ou reformado.

A ação civil pública levanta argumentos de natureza ambiental e de saúde pública ainda não utilizados na disputa analisada pelo Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL. O MPF argumenta que a proibição brasileira à importação de pneus remoldados está calcada em interesses ambientais e de saúde pública em razão dos efeitos adversos da liberalização do comércio de pneus remoldados.

O princípio da precaução, que permite que certas medidas sejam adotadas para a proteção do meio ambiente, mesmo que os riscos ainda não estejam cientificamente comprovados, foi um dos principais argumentos utilizados pelo Ministério Público Federal. Ademais, o MPF fez referência ao Artigo 50 do Tratado de Montevideu, o qual permite a adoção de

medidas destinadas a proteção do meio ambiente que, em princípio, seriam restrições ao livre comércio.

A ação civil pública conclui por requerer que a medida brasileira que sujeita a importação de pneu usado ou reformado a uma multa pecuniária de R\$ 400, estabelecida pelo Decreto Presidencial 3919 seja aplicada sem exceção, inclusive para pneus oriundos dos países do MERCOSUL.

Uruguai vs. Argentina

“O caso ... marca o conflito da proteção ambiental e o livre comércio... dois princípios de direito internacional consagrados especificamente no MERCOSUL ... igualmente estruturais.” (Dr. Hermes Marcelo Huck, Presidente do Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL)

Em 26 de julho de 2005, um Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL foi estabelecido, de acordo com o Protocolo de Olivos, para decidir uma disputa apresentada pelo Uruguai contra a Argentina. A controvérsia era relativa às práticas comerciais mantidas pela Argentina que afetavam o comércio uruguaio de pneus remoldados.

Coube ao Tribunal Arbitral Ad Hoc decidir se a Lei No. 25.626, promulgada no dia 8 de agosto de 2002, que estende para todo território argentino a proibição de importação de pneus e câmaras remoldadas (classificados na Subposição e 4012.10 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL) é uma violação ao princípio de livre circulação de bens no território do MERCOSUL; ou se é uma restrição não-tarifária justificada por interesses ambientais, legítimos pelo Artigo 50 do Tratado de Montevidéu – incorporado na normativa do MERCOSUL. Em outras palavras, competiu ao Tribunal Arbitral Ad Hoc definir se a proteção da saúde e da vida das pessoas e animais e a preservação do meio ambiente têm condições jurídicas para se oporem ao princípio do livre comércio, em determinadas condições e/ou circunstâncias.

Uruguai alega que a Lei No. 25626 é incompatível com várias regras da normativa do MERCOSUL. Primeiro, com os Artigos 1 e 5 do Tratado de Assunção, por inibir injustificadamente a livre circulação de bens no âmbito do MERCOSUL. Segundo, com o Anexo I ao Tratado de Assunção, que apresenta o Programa de Liberalização Comercial. Terceiro, a Lei No. 25.626 é incompatível com as Decisões Nos. 22/00 e 57/00, do Conselho Mercado Comum, relativas ao Acesso a Mercados. Quarto, com os Dispositivos de direito internacional, admitidos como direito aplicável segundo o Protocolo de Olivos, especialmente os princípios do *pacta sunt servanda*, boa fé, estoppel e princípios gerais de direito da integração.

Em razão dessas violações, Uruguai requer ao Tribunal Arbitral Ad Hoc que seja declarada a incompatibilidade da Lei No. 25.626 da República Argentina com as normas e princípios vigentes no MERCOSUL, assim como com os princípios e disposições de direito internacional. Em seguida, requer que a República Argentina derroque a referida

lei e que anule todas as medidas com efeitos similares, abstendo-se de adotar no futuro outras medidas que tenham efeitos restritivos e/ou discriminatórios semelhantes às questões da presente disputa.

Argentina, por outro lado, justifica a Lei No. 25.626, caracterizada como uma proibição de caráter não econômico, através da exceção ao livre comércio apresentada pelo Artigo 50 do Tratado de Montevidéu de 1980, incorporado pelo Anexo I ao Tratado de Assunção. Segundo o Artigo 50, nenhuma disposição do Tratado de Montevidéu de 1980 será interpretada como impedimento para adoção e cumprimento de medidas destinadas à proteção da vida e saúde das pessoas, dos animais e vegetais.

Para a Argentina, a Lei 25.626 não só está em conformidade com a normativa do MERCOSUL, como significa um passo adiante para alcançar o bem-estar dos povos da região, através da proteção do meio ambiente e saúde das pessoas, animais e vegetais que habitam no seu território. A referida lei teria caráter preventivo e se destinaria a evitar o dano potencial causado pela importação de pneus remoldados.

Para comprovar a tese de que a Lei No. 25.626 estaria fundada em razões ambientais, Argentina se referiu amplamente ao processo legislativo que deu origem à referida legislação. Neste ponto, Argentina informou que o debate legislativo recaiu sobre o caráter preventivo da lei com relação ao ingresso de resíduos disfarçados de mercadorias com vida útil comprometida, assim como os impactos ambientais desse tipo de produto, tendo em conta a complexidade e os custos de sua gestão. Depois de fundamentar a Lei No. 25.626 no princípio da precaução, Argentina sustentou que a preocupação com o meio ambiente está presente no Preâmbulo ao Tratado de Assunção, no Acordo Marco sobre Meio Ambiente do MERCOSUL, de 22 de julho de 2001, e no Projeto de Gestão Ambiental de Resíduos e Responsabilidade Pós-consumo, em discussão no Conselho do Mercado Comum.

Finalmente, Argentina rebate a argumentação Uruguiaia segundo a qual a Lei No. 25.626 nada mais é do que uma medida comercial disfarçada por falsos interesses ambientais. Para justificar essa defesa, Argentina lembra, em primeiro lugar, que o volume comercial de pneus remoldados entre Uruguai e Argentina é insignificante. Segundo, houve ofertas por parte da Argentina para resolver amigavelmente a controvérsia, mediante exportação temporária de pneus usados argentinos para o Uruguai. Uma vez remoldados, estes pneus retornariam ao território argentino. Por via de consequência, Argentina sustenta que a sua proposta não só serve para comprovar o seu desinteresse econômico no setor, como para enfatizar o problema de política pública da medida, qual seja a redução do passivo ambiental no território argentino.

Concluindo pela requisição ao Tribunal Arbitral Ad Hoc que a Lei No. 25.626 seja declarada compatível com a normativa do MERCOSUL, Argentina sustenta que: a) a referida lei foi adotada em cumprimento ao Artigo 41 da Constituição Nacional da Argentina; b) a preservação do meio ambiente e da saúde das pessoas, animais e vegetais é necessária para alcançar os objetivos do MERCOSUL; c) os princípios de livre comércio e de proteção do meio ambiente integram igualmente as normas do

MERCOSUL; d) o princípio de livre comércio é relativizado pelo Tratado de Assunção ao admitir as exceções do Artigo 50 do Tratado de Montevidéu; e d) não se dispõe de alternativa menos restritiva do comércio intrazona.

A Interpretação do Tribunal Arbitral Ad Hoc e a Aplicação da Normativa do MERCOSUL

“Não acho que no caso dos pneus haja incerteza científica. A certeza é total: o pneu usado cria, pelo menos hoje, um passivo ambiental sem solução.” (Dr. Hermes Marcelo Huck, Presidente do do Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL)

Com relação à Lei No. 25.626, objeto da presente disputa, o Tribunal Arbitral Ad Hoc se propôs a analisar se houve, por parte da Argentina, uma prática reprovável e violadora dos princípios que regem as relações entre os Estados que compõem o MERCOSUL. De início, o Tribunal estabelece que a defesa do meio ambiente, desde que fundada em justas razões, pode ser usada como exceção às normas gerais da integração regional e, particularmente àquelas que regulamentam o livre comércio entre os países do MERCOSUL.

Admitindo estar correndo o risco de “pecar pelo excesso”, inobstante incerteza científica sobre os efeitos danosos ao meio ambiente e saúde pública da manutenção dos pneus no território argentino, o Tribunal decidiu pela aplicação ao caso dos princípios da precaução e prevenção. Tais princípios permitem a utilização de medidas restritivas de caráter não econômico ao comércio internacional, e relativamente a determinado produto, ainda que interrompendo um fluxo comercial anterior permanente e substancial.

Justificando sua empatia pelos argumentos de cunho ambiental e de saúde pública constantes da presente disputa, o Tribunal considerou importante diferenciar o contencioso ora *sub judice* daquele decidido em 2002, também por um Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL, entre Uruguai e Brasil.

Muito embora os elementos fáticos das duas disputas sejam semelhantes, na controvérsia brasileira, o Tribunal Arbitral Ad Hoc se preocupou em analisar se o fluxo comercial de pneus remoldados existia e era substancial, se havia por parte do Brasil uma prática comercial injustificadamente interrompida, afetando o princípio do livre comércio que deve ser protegido contra restrições não-econômicas. A partir desses pressupostos é que aquela controvérsia foi decidida, sem nunca considerar os efeitos ambientais da importação de pneus remoldados.

Em razão daquele Tribunal Arbitral Ad Hoc não ter analisado as exceções ao princípio da livre competição fundadas na proteção da vida e saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais; não ter se preocupado em analisar os princípios de direito internacional, e tampouco os específicos do MERCOSUL, que autorizam relativizar as normas comerciais e econômicas em nome de um ambiente mais sã para a região; e por ter a

Argentina apresentado na presente disputa dados, fatos e argumentos diretamente relacionados ao direito ambiental para justificar a relativização do princípio da livre circulação de bens, o fundamento jurisprudencial do Laudo Uruguai vs. Brasil é inaplicável ao presente caso.

Por maioria dos votos, o Tribunal Arbitral Ad Hoc, em 25 de outubro de 2005, decidiu que a Lei No. 25.626 é compatível com o disposto no Tratado de Assunção e seu Anexo I, com as normas derivadas de tal Tratado, assim como com as disposições de Direito Internacional aplicáveis à matéria.

O Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL

Irresignado com o resultado do Laudo Arbitral de 25 de outubro de 2005, na controvérsia entre Uruguai e Argentina, sobre proibição de pneus remoldados procedentes do Uruguai, este recorre ao Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL (TPR), que emite seu laudo em 20 de dezembro de 2005. De acordo com o Artigo 17(2) do Protocolo de Olivos, o recurso de revisão está limitado a questões de direito e interpretações jurídicas do Tribunal Arbitral Ad Hoc.

O objeto do recurso de revisão foia compatibilidade da Lei 25.626, da República Argentina, promulgada no dia 8 de agosto de 2002, que estende para todo território argentino a proibição de importação de pneus e câmaras remoldadas (classificados na Subposição e 4012.10 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL) com a normativa do MERCOSUL.

A compatibilidade da lei argentina com a normativa do MERCOSUL, foi analisada pelo TPR a partir do confronto entre livre comércio e exceções ao livre comércio (Artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1980, incorporado pelo Artigo 2(b) do Anexo I ao Tratado de Assunção).

No entendimento do TPR, num processo de integração, diferentemente do que sustenta o Tribunal Arbitral Ad Hoc, existe apenas um princípio – o do livre comércio. A este princípio podem-se opor certas exceções, como as de natureza ambiental. Por outro lado, estas exceções ao livre comércio devem passar por um exame rigoroso. Tal rigor no exame diante de potenciais exceções não foi respeitado pelo Tribunal Arbitral Ad Hoc encarregado de decidir a dispute entre Uruguai e Argentina.

Pela ausência, na normativa MERCOSUL, desses critérios rigorosos para analisar a viabilidade de exceções ao princípio do livre comércio, e com vistas a criar este tipo de procedimento, o TPR sugeriu que os Tribunais do MERCOSUL sigam os seguintes passos. Primeiro, examinar se a medida é efetivamente restritiva ao livre comércio. Segundo, sendo a medida em questão efetivamente restritiva ao livre comércio, deve-se avaliar o critério discriminatório ou não da medida. Terceiro, analisar se a medida é justificada ou não. Por último, competem aos Tribunais do MERCOSUL avaliar a

proporcionalidade da medida, considerando que toda medida que obste o livre comércio deve sempre ser examinada sob critérios restritivos.

Com relação ao primeiro critério – análise da efetiva restrição ao livre comércio da medida – o TPR concluiu que a Lei 25.626 é evidentemente uma medida restritiva ao livre comércio.

Com respeito ao critério discriminatório da medida, o TPR sustentou que a Lei 25.626 é diretamente discriminatória porque só afeta pneus remoldados estrangeiros, mesmo que a proibição não se limite ao Uruguai. Esta questão está diretamente conectada com o tratamento diferenciado conferido a pneus remoldados nacionais (argentinos) e estrangeiros.

Respectivamente ao terceiro critério de rigor do procedimento sugerido, o TPR conclui que a justificação ambiental da medida é indevida. Essa conclusão encontra fundamento nos antecedentes legislativos da Lei No. 25.626, que além da proteção do meio ambiente, expressamente mencionam a proteção da indústria nacional provedora de pneus remoldados.

Para o TPR, a questão já estaria encerrada aqui, e a Lei 25.626 seria considerada incompatível com a normativa do MERCOSUL. *Ad Arguendo*, assumindo que a referida medida argentina estaria justificada do ponto de vista ambiental, caberia analisar o último critério de exame sobre a viabilidade da exceção ao livre comércio de pneus remoldados, qual seja a proporcionalidade da medida restritiva.

Com relação ao último critério de rigor, o TPR acolhe a tese uruguaia, segundo a qual a medida argentina é desproporcional frente ao produto pneu remoldado, que não é um resíduo e nem um pneu usado. Ademais, a falta de proporcionalidade entre a medida adotada pela Argentina e o seu objetivo foi ressaltada pelas seguintes razões narradas pelo TPR: 1) o dano alegado, segundo o critério deste TPR, não é grave nem irreversível; 2) não se pode impedir o livre comércio, salvo que seja a única medida disponível; 3) a medida adotada não previne o dano; e 4) as medidas a serem adotadas no presente caso deveriam estar mais bem orientadas à limitação e eliminação dos pneus.

Por fim, o TPR conclui que o laudo arbitral em revisão possui evidentes e graves erros jurídicos. O TPR decide, por maioria, revogar o Laudo do Tribunal Arbitral Ad Hoc e determinar que a Lei No. 25.626 é incompatível com a normativa do MERCOSUL, com base numa correta interpretação e aplicação jurídica das exceções previstas pelo Artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1980 (incorporadas à normativa do MERCOSUL pelo Artigo 2(b) do Anexo I do Tratado de Assunção).

O Contencioso na OMC

Em 7 de janeiro de 2004, as Comunidades Europeias publicaram, no Diário Oficial da União Europeia, uma Notícia que deu início a um procedimento de exame dos obstáculos

ao comércio de acordo com o sentido da Regulamentação do Conselho (CE) No. 3286/94.

A Notícia resultou de uma reclamação trazida pelo *Bureau International Permanent des Associations de Vendeurs et Rechapeurs de Pneumatique* [Escritório Internacional Permanente das Associações de Vendedores de Pneus Reformados] (BIPAVÉR), uma associação de comércio internacional representante dos interesses de fabricantes de pneus reformados dentro da União Européia. A BIPAVÉR congrega associações nacionais da Dinamarca, Finlândia, Portugal, Espanha, Suécia e Reino Unido.

A Notícia informa que as medidas brasileiras que provocam o procedimento investigativo são a Portaria No. 8, de 25 de Setembro de 2000, e o Decreto Presidencial No. 3919, de 14 de Setembro de 2001.

A Notícia classifica as medidas brasileiras como incompatíveis com a normativa do GATT 1994, ao discriminarem entre produtos similares importados e domésticos, em violação aos Artigos I.1 (Nação-Mais-Favorecida), III.4 (Tratamento Nacional) e XI.1 (Eliminação de Restrições Quantitativas) do GATT, sem estarem justificadas pelas exceções do Artigo XX (Exceções Gerais), também do GATT, ou pelos Artigos 2.1, 2.2 e 2.4 (Preparação, Adoção e Aplicação de Regulamentações Técnicas por Entidades Centrais de Governo) do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio.

Respectivamente às exceções gerais, o Artigo XX do GATT 1994 permite aos Membros da OMC aplicarem medidas que, em princípio, seriam atentatórias ao livre comércio. O inciso (b) do Artigo XX permite a adoção de medidas necessárias para proteger a saúde humana, animal ou vegetal. O inciso (g), por sua vez, permite a aplicação de medidas relacionadas à conservação de recursos naturais esgotáveis, se adotadas em conjunto com restrições à produção e consumo domésticos. Finalmente, as medidas restritivas ao comércio internacional as quais visam à proteção do meio ambiente ainda devem atentar para o que prescreve o caput do Artigo XX, o qual veda a adoção de medidas que constituam discriminação arbitrária e não justificada entre países onde as mesmas condições prevalecem, ou restrição disfarçada ao comércio internacional.

A Notícia sustenta que as medidas comerciais brasileiras tiveram um impacto negativo significativo nas exportações da CE de pneus remoldados. Anteriormente à introdução da proibição à importação, as exportações da CE de pneus remoldados resultavam em aproximadamente 2 milhões de unidades por ano, equivalente ao estimado de 25 por cento do mercado brasileiro para tais produtos. A Notícia também enfatiza que as medidas brasileiras acarretaram fechamento de fábricas e perda de empregos dentro da CE. Além disso, aponta para as implicações negativas em termos de políticas públicas, por permitirem tratamento menos favorecido a pneus remoldados oriundos de países membros da OMC fora do MERCOSUL. Finalmente, conclui que há provas suficientes para justificar o início de procedimentos de exame para considerar as questões legais e fáticas envolvidas com respeito ao Artigo 8 do Regulamento de Barreiras Técnicas europeu.

Em 13 de setembro de 2004, a Diretoria-Geral da Comissão Europeia para Comércio publicou uma versão não-confidencial do Relatório para o Comitê de Barreiras Técnicas (doravante Relatório). O Relatório da investigação apontou para claras violações à normativa do GATT 1994, notavelmente os Artigos XI:I, III:4 e XIII:1, que não poderiam ser justificados por razões ambientais ou de proteção à saúde.

O Relatório recomendou que fosse dado o prazo de até outubro de 2004 para que o Brasil retirasse essas medidas. De outra forma, a Comissão requereria o procedimento de consultas na OMC, de acordo com as regras do Entendimento de Solução de Controvérsias (ESC).

Em 2 de maio de 2005, após insatisfatórias negociações diplomáticas entre Brasil e CE, foi expedida uma Decisão da Comissão Europeia relativa a medidas necessárias com relação às práticas comerciais mantidas pelo Brasil afetando o comércio de pneus remoldados.

Em 20 de junho de 2005, a CE requereu consultas com Brasil acerca das medidas que afetam adversamente as exportações de pneus remoldados da CE para o mercado brasileiro. A fase de consultas, que visava a alcançar uma solução mutuamente satisfatória, falhou.

Em 4 de julho de 2005, Argentina requereu participação nas consultas como terceira parte. Em 20 de julho de 2005, Brasil aceitou a solicitação Argentina de participação na fase de consultas.

O requerimento de consultas circulou através do documento WT/DS332/1, datado de 23 de junho de 2005. As consultas ocorreram em 20 de julho de 2005 em Genebra acerca das supra referidas medidas. Nesta ocasião, foi propiciada melhor compreensão das medidas em questão, mas não levou a uma solução satisfatória. Pelo contrário, o governo brasileiro apresentou, em 31 de outubro de 2005, um projeto de lei (No. 6136) ao legislativo, o qual confirmaria em ato parlamentar a proibição à importação de pneus remoldados e a exceção aos outros países do MERCOSUL.

Em 17 de novembro de 2005, a CE requereu o estabelecimento de um painel de arbitragem. Em 28 de novembro de 2005, o Órgão de Solução de Controvérsias prorrogou o estabelecimento do painel até que um segundo pedido de estabelecimento de painel fosse feito pela CE. Em reunião do dia 20 de janeiro de 2006, o OSC estabeleceu um painel de arbitragem para apreciar as reclamações da CE contra o Brasil. Nesta ocasião, Argentina, Austrália, Coréia e Estados Unidos reservaram seus direitos de participar da disputa como terceira parte. Subseqüentemente, China, Cuba, Guatemala, México, Paraguai, Taipei Chinês e Tailândia também fizeram uso de seus direitos de terceira parte.

Em 27 de abril de 2006, a CE apresentou sua primeira petição escrita ao Órgão de solução de Controvérsias da OMC. A CE considera que as medidas brasileiras são

incompatíveis com as obrigações brasileiras assumidas perante a OMC, notadamente: Artigos I:1, III:4, XI:1 e XIII:1 do GATT 1994.

Por um lado, Brasil teria agido de forma incompatível com o Artigo III:4 e/ou Artigo XI:1 do GATT 1994 ao manter proibições sobre a comercialização de pneus importados remoldados e ao impor uma multa no valor de R\$ 400,00 por unidade de pneu remoldado importado, comercializado, transportado, armazenado, guardado ou mantido em depósito. Portanto, Brasil falhou por não conceder, aos produtos oriundos do território da CE importados para o território do Brasil, tratamento não menos favorável que àquele concedido a produtos similares de origem nacional com relação a leis, regulamentações e exigências que afetam venda interna, oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou uso de pneus remoldados.

Por outro lado, Brasil teria agido de maneira incompatível com o Artigo I:1 do GATT 1994 ao eliminar a proibição à importação e a multa pecuniária para pneus remoldados originários de outros países do MERCOSUL, mas manter essas medidas para produtos similares oriundos de terceiros Estados, notadamente da CE. Portanto, Brasil não concedeu uma vantagem dada, com relação a regras e formalidades em conexão com importação, e com respeito a questões referidas no parágrafo 4 do Artigo III, para produtos originários de outros países imediatamente e incondicionalmente, notadamente a produtos similares oriundos do território da CE.

No dia 8 de junho de 2006, Brasil submeteu a sua primeira petição escrita Nesta petição, o Brasil assume a seguinte estratégia argumentativa. Primeiro, que a proibição à importação está justificada pelo Artigo XX(b) do GATT 1994 porque se trata de uma medida necessária para proteger a vida e a saúde humana, animal e vegetal e o meio ambiente. Segundo, que as multas pecuniárias aplicadas a quem importa, comercializa, transporta, armazena, guarda ou mantém em depósito pneu usado ou reformado estão justificadas pelo Artigo XX(b) e (d) do GATT 1994. Terceiro, que o Brasil sustenta que o Artigo XXIV e XX(d) do GATT 1994 autoriza o Brasil a eximir os outros países do MERCOSUL da proibição da importação e das multas pecuniárias. Finalmente, alega que as restrições à comercialização de pneus remoldados importados e outras regulamentações em nível estatal estão justificadas pelo Artigo XX(b) do GATT 1994.

Nos próximos meses, a OMC estará decidindo os vários pontos controversos apresentados pelo caso dos pneus, especialmente se as medidas brasileiras que proíbem o livre comércio de pneus remoldados europeus estão amparadas em legítimos interesses ambientais, que podem se sobrepor aos compromissos comerciais assumidos multilateralmente. Como deveria ser o posicionamento da OMC?

Siglas

BIPAVER	Bureau International Permanent des Associations de Vendeurs et Rechapeurs de Pneumatiques
CE	Comunidades Europeias
CMC	Conselho Mercado Comum
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior
ESC	Entendimento de Solução de Controvérsias
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade 1994
GMC	Grupo Mercado Comum
MDIC	Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MPF	Ministério Público Federal
MRE	Ministério das Relações Exteriores
OMC	Organização Mundial do Comércio
OSC	Órgão de Solução de Controvérsias
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
TPR	Tribunal Permanente de Revisão

Glossário

Ação Civil Pública é o instrumento processual utilizado para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e interesses difusos e coletivos. A Lei nº 7.347/85 disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

Conselho do Mercado Comum do MERCOSUL é o órgão superior do Mercado Comum, correspondendo-lhe a condução política do mesmo e a tomada de decisões para assegurar o cumprimento dos objetivos e prazos estabelecidos para a constituição definitiva do Mercado Comum. O Conselho é integrado pelos Ministros das Relações Exteriores e os Ministros de Economia dos Estados-Partes.

Estoppel é o princípio segundo o qual uma parte, que se compromete de boa fé a adotar um certo comportamento ou a reconhecer uma determinada situação jurídica, se torna impedida de proceder em contradição com esse compromisso e com esses atos, se as outras partes fundamentam seus próprios comportamentos nesse compromisso.

Grupo do Mercado Comum do MERCOSUL é o órgão executivo do Mercado Comum e é coordenado pelos Ministérios das Relações Exteriores. O Grupo tem a função de velar pelo cumprimento do Tratado, tomar providências necessárias ao cumprimento das decisões adotadas pelo Conselho, propor medidas concretas tendentes à aplicação do Programa de Liberação Comercial, à coordenação de política macroeconômica e à negociação de Acordos frente a terceiros e fixar programas de trabalho que assegurem avanços para o estabelecimento do Mercado Comum. O Conselho é integrado por quatro membros titulares e quatro membros alternos por país, que representem o Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Economia e Banco Central.

Ministério Público Federal é Órgão da União, cuja função, autônoma e independente, é defender os interesses da sociedade, bem como promover a ação penal pública e a ação civil pública, e fiscalizar a aplicação e execução das leis.

Nação-Mais-Favorecida é uma obrigação que assegura que qualquer vantagem, favor, privilégio ou imunidade concedido por um país membro da OMC a um produto originário de outro país ou destinado a ele, será concedido imediata e incondicionalmente a todo produto similar originário dos territórios de todos os demais países membros da OMC ou a eles destinados (Artigo I:1 do GATT 1994).

Pneumático é todo artefato inflável, constituído basicamente por borracha e materiais de reforço utilizados para rodagem em veículos;

Pneumático novo é aquele que nunca foi utilizado para rodagem sob qualquer forma;

Pneumático reformado é todo pneumático que foi submetido a algum tipo de processo industrial com o fim específico de aumentar sua vida útil de rodagem em meios de transporte, tais como recapagem, recauchutagem ou remoldagem;

- *Recapagem*: o pneu é reformado com a substituição da banda de rodagem;
- *Recauchutagem*: o pneu é reformado pela substituição da banda de rodagem e dos ombros;
- *Remoldagem*: o pneu é reformado com a substituição da banda de rodagem, dos “ombros” e de toda a superfície de seus flancos.

Pneumático inservível é aquele que não mais se presta a processo de reforma que permita condição de rodagem adicional.

Tratamento Nacional é uma obrigação que assegura que os produtos do território de todos os países membros da OMC importados no território de qualquer outro país membro da OMC não deverão receber tratamento menos favorável que o concedido a produtos similares de origem nacional, no que concerne a qualquer lei, regulamento ou prescrição que afete a venda, a oferta para venda, a compra, o transporte, a distribuição e o uso destes produtos no mercado interno (Artigo III:4 do GATT 1994).

Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL é um tribunal integrado por três (3) árbitros para solucionar controvérsias que não foram satisfatoriamente resolvidas mediante a aplicação dos procedimentos de negociações diretas e intervenção do Grupo Mercado Comum.

Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL é um tribunal integrado por cinco (5) árbitros disponíveis permanentemente para atuarem quando convocados. Este tribunal fica limitado a decidir questões de direito tratadas na controvérsia e às interpretações jurídicas desenvolvidas no laudo do Tribunal Arbitral Ad Hoc.

Anexo Principal

Relação de Documentos do Anexo Principal do Caso

1. Cronologia de Eventos-chave
2. Guia de perguntas que orientaram as entrevistas
 - A. Entrevista com árbitros dos Tribunais Ad Hoc do MERCOSUL e representantes do governo brasileiro.
 - B. Entrevista com representantes da indústria brasileira de pneumáticos
3. Íntegra de entrevistas realizadas
 - A. Vilien José Soares, Diretor Geral da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP
 - B. Francisco Simeão, Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados – ABIP
 - C. Dra. Maristela Basso, Árbitro do Tribunal Ad Hoc do MERCOSUL na disputa entre Uruguay e Brasil
 - D. Dr. Hermes Marcelo Huck, Árbitro do do Tribunal Ad Hoc do MERCOSUL na disputa entre Uruguay e Argentina
 - E. Primeiro-Secretário Haroldo de Macedo Ribeiro (Ministério das Relações Exteriores)
 - F. Maria Grícia Grossi e Geraldo Siqueira (Ministério do Meio Ambiente brasileiro)
4. Portaria n.º 8, de 13 de março de 1991, do Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX)
5. Portaria da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) n.º 17, de 1 de dezembro de 2003
6. Ley No. 25.626, de 8 de agosto de 2002
7. Resolução n.º 258 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), de 26 de agosto de 1999
8. Resolução CONAMA n.º 301, de 21 de março de 2002
9. Portaria da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) n.º 8, de 25 de setembro de 2000
10. Decreto Presidencial n.º 3.919, de 14 de setembro de 2001
11. Decreto Presidencial No. 4592, de 11 de fevereiro de 2003
12. Laudo do Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL na disputa entre UY e BR
13. Ação Civil Pública do Ministério Público Federal
14. Laudo do Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL na disputa entre UY e AR
15. Laudo do Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL
16. Laudo Complementar do Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL
17. Report to the Trade Barriers Regulation Committee
18. Dossiê de pneus do Ministério do Meio Ambiente
19. Brazil imports of retreated tyres notice of initiation
20. Request for consultations by the European Communities
21. Request to join consultations – Communication from Argentina
22. Acceptance by Brazil of the request to join consultations
23. Request for the establishment of a panel by the European Communities

24. Constitution of the Panel Established at the Request of the European Communities - Note by the Secretariat
25. First Written Submission of the EC
26. First Written Submission of Brazil
27. *Amicus Curiae* Brief 1 – Humane Society International
28. *Amicus Curiae* Brief 2 – Associação de Combate aos Poluentes (ACPO) and others

Anexo Complementar

Relação de Documentos do Anexo Complementar do Caso

1. Tratado de Assunção
2. Anexo I ao Tratado de Assunção
3. Decisão No. 22, de 29 de junho de 2000, do Conselho do Mercado Comum
4. Resolução 109/94, de 15 de fevereiro de 1994, do Grupo do Mercado Comum
5. Protocolo de Brasília
6. Protocolo de Olivos
7. Artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1980
8. Artigo XI:1 do GATT 1994
9. Artigo III:4 do GATT 1994
10. Artigo I:1 do GATT 1994
11. Artigo XIII:1 do GATT 1994
12. Artigo XX do GATT 1994
13. Artigo XXIV do GATT 1994