

**A COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE O COMÉRCIO INTERNACIONAL E A  
PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE NO ÂMBITO DA OMC: ANÁLISE DO CASO  
DAS RESTRIÇÕES À IMPORTAÇÃO DE PNEUS RECAUCHUTADOS PELO  
BRASIL.**

João Luis Nogueira Matias<sup>1</sup>

José Maria McCall Zancocchi<sup>2</sup>

**RESUMO**

O impacto da liberalização do comércio internacional sobre o meio ambiente é atualmente um dos temas mais sensíveis nos fóruns internacionais, sobretudo na Organização Mundial do Comércio (OMC) e nas Conferências das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento e Mudanças Climáticas. Se, por um lado, o advento da OMC promoveu a abertura de mercados para países em desenvolvimento e um incremento na competitividade global, nos últimos anos, verificou-se um processo de emigração de indústrias para países com padrões inferiores de proteção ao meio ambiente, bem como um aumento no fluxo internacional de resíduos industriais, o que tem se configurado como hipóteses de dumping ambiental. Decisões recentes no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC têm se debruçado sobre disputas envolvendo medidas relacionadas ao meio ambiente que afetam o comércio internacional. O contencioso envolvendo as restrições impostas pelo Governo brasileiro à importação de pneus recauchutados é emblemático nesse sentido.

**ABSTRACT**

The impact of the liberalization of international trade on the environment is currently one of the most sensitive issues in international forum, particularly at the World Trade Organization (WTO) and the United Nations Conferences on Trade and Development and Climate Change. If, on the one hand, the advent of the WTO promoted the opening of markets for developing countries and an increase in global competitiveness, in recent years, there has been a process of migration of industries to countries with lower standards of environmental protection, as well as an increase in the international flow of industrial waste, which has been marked as hypotheses of environmental dumping. Recent decisions in the Dispute Settlement Body of the WTO have been working on disputes related to environmental measures that affect international trade. The litigation involving the restrictions imposed by the Brazilian government on imports of retreaded tires is emblematic in this regard.

PALAVRAS-CHAVES: MEIO AMBIENTE; COMÉRCIO INTERNACIONAL; ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO; ÓRGÃO DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS; DUMPING AMBIENTAL.

## 1. INTRODUÇÃO

Um dos maiores desafios deste século será conciliar as exigências de desenvolvimento econômico dos povos às necessidades de preservação dos recursos naturais, problema de dimensão internacional.

Embora o tema não seja novo, diversos fatores recentes contribuem para o aumento da importância que se lhe é atribuída nos principais fóruns internacionais, sobretudo na Organização das Nações Unidas e na Organização Mundial do Comércio.

Alguns dos fatores críticos e mais evidentes se referem ao aumento da população mundial, da expectativa de vida e dos níveis de consumo, além da elevação do fluxo internacional de mercadorias e do fenômeno das mudanças climáticas<sup>3</sup>.

A promoção de políticas voltadas para o desenvolvimento sustentável se tornou uma das prioridades da Organização das Nações Unidas - ONU, sendo consagrada como uma das oito metas estabelecidas na Declaração do Milênio<sup>4</sup>. Um dos principais objetivos da meta é alterar os atuais padrões insustentáveis de produção e consumo até o ano de 2015.

Para atingir esses objetivos, os 192 países membros da ONU mantêm fóruns permanentes voltados para a agenda ambiental, donde se destaca a Convenção-Quadro das Nações Unidas Sobre Mudança do Clima e o seu Protocolo de Quioto.

Nesse contexto, o impacto do comércio internacional sobre o meio ambiente e sua relação com essas políticas de desenvolvimento sustentável ganhou destaque nos últimos anos, o que se acentuou com a Rodada de Doha da Organização Mundial do Comércio - OMC<sup>5</sup>.

Um dos assuntos mais controvertidos da agenda de negociações de Doha é a relação entre os compromissos assumidos pelos países membros nas convenções internacionais sobre meio ambiente e as regras da OMC.

Enquanto os países membros da OMC buscam um consenso acerca da matéria, tornaram-se recorrentes as disputas envolvendo a aplicação de medidas relacionadas ao meio

ambiente que afetam o comércio internacional no Órgão de Solução de Controvérsias da entidade.

O objetivo do presente trabalho será a análise do enquadramento legal de medidas relacionadas ao meio ambiente que afetam o comércio internacional segundo as regras da OMC, a partir de um estudo dos casos mais emblemáticos envolvendo estas questões.

Conforme será visto, apesar desta problemática ainda ser tratada de forma incipiente na OMC, o órgão já tem reconhecido a legitimidade de medidas voltadas para a proteção ao meio ambiente no comércio internacional, como no caso envolvendo restrições impostas pelo Governo brasileiro à importação de pneus recauchutados.

Um dos pontos de destaque na temática é a conciliação entre as regras previstas pela OMC com outros compromissos multilaterais assumidos pelos países membros em decorrência da agenda ambiental de outras agências internacionais como a ONU.

## 2. AS ORIGENS HISTÓRICAS DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO

Antes que se possa abordar o objeto específico deste trabalho, preliminarmente se faz necessária uma exposição geral acerca das origens da Organização Mundial do Comércio e as regras básicas que regem o comércio internacional.

As causas históricas remontam à célebre Conferência de *Bretton Woods*, realizada em 1944. Esta reuniu os principais países de economia de mercado para pactuar os fundamentos da ordem econômica internacional pós segunda guerra mundial, com o objetivo de criar um ambiente de maior cooperação econômica internacional<sup>6</sup>. Buscava-se a superação dos conflitos deflagrados nas décadas anteriores pelo protecionismo e nacionalismo exacerbados, causas determinantes das grandes guerras do Século XX, pela disputa bélica por mercados e áreas de influência econômica.

O acordo propugnava pela criação de três instituições internacionais para o cumprimento da sua missão, de inspiração liberal-democrática: o Fundo Monetário Nacional, o Banco Mundial e a Organização Internacional do Comércio (OIC); esta última com a função de supervisionar a negociação de um novo regime para o comércio mundial, baseado nos princípios do multilateralismo e do liberalismo.

Embora o projeto original da OIC tenha falhado com o final da guerra<sup>7</sup>, os entendimentos em torno das suas premissas ditaram as bases para a celebração do Acordo

Geral sobre Tarifas e Comércio ou *General Agreement on Tariff and Trade* (GATT), em 1947.

Este acordo veio a estabelecer um sistema de regras internacionais visando a liberalização das trocas comerciais entre os países signatários, mediante a redução de tarifas alfandegárias, a eliminação de barreiras não tarifárias, a não discriminação entre as nações e produtos e a transparência dos regulamentos nacionais relacionados ao comércio.

Estas regras foram sendo aprofundadas durante oito rodadas de negociação, culminando finalmente com a criação da Organização Mundial do Comércio, em 1995, como resultado da Rodada do Uruguai.

Em consonância com as suas origens históricas, a criação da OMC veio a consagrar, entre os países aderentes, princípios tipicamente liberais como os da livre iniciativa e livre concorrência, propugnando-se assim, a reduzir o poder de intervenção dos Estados sobre a economia e o comércio internacional.

Esta tendência se consagrou como resultado do momento histórico no qual a entidade surgiu, marcado pela substituição do modelo bipolar de poder característico do período da guerra fria, por um modelo multipolar, com a decadência dos países de economia planificada e a formação de blocos regionais.

Ainda, o advento da OMC como órgão internacional dedicado à regulação, coordenação e supervisão das relações comerciais entre seus países membros, também surgiu da necessidade de se gerir de forma multilateral os conflitos comerciais que passaram a se acirrar na década de oitenta como conseqüência do processo de abertura e internacionalização dos mercados.

A disputa por mercados desencadeou a adoção de políticas comerciais protecionistas, sobretudo nos países desenvolvidos, como uma forma de frear a concorrência externa e proteger setores tradicionais da economia interna, frequentemente com menor potencial de competitividade.

Essas políticas se traduziram na adoção indiscriminada de barreiras unilaterais como medidas *anti-dumping*, salvaguardas, quotas, medidas compensatórias, regras de origem, dentre outras, distorcendo profundamente os preços internacionais de produtos e afetando negativamente a economia mundial e a divisão internacional do trabalho.

A solução encontrada para o problema foi a adoção do princípio do *single undertaking*<sup>8</sup> como requisito *sine qua non* para a admissão de um novo membro na OMC. Os países signatários deveriam aceitar todos os acordos resultantes da Rodada Uruguai, num conjunto indissociável de regras, obrigando-se a adaptar as respectivas legislações para o seu cumprimento. Naturalmente, a regra reduziu a margem de manobra dos países, de um modo geral, com relação as medidas que poderiam adotar para a proteção dos seus interesses comerciais.

Desta forma, o acordo de criação da OMC promoveu uma harmonização entre as regras adotadas pelos diversos países membros em matéria de comércio exterior, normatizando, em certa medida, os fluxos comerciais.

Outro aspecto marcante da estrutura legal da OMC foi a adoção de um sistema de solução de controvérsias, por meio do Órgão de Solução de Controvérsias, dotado do poder de impor as suas decisões. Trata-se de inovação em relação ao sistema anterior do GATT, ensejando a possibilidade da aplicação de retaliações comerciais aos países que tenham violado as regras da OMC, dotando as decisões do Órgão de Solução de Controvérsias de um inédito poder de sanção, o que eleva o nível de eficácia das regras do comércio internacional.

### 3. COMÉRCIO INTERNACIONAL E MEIO AMBIENTE NO SÉCULO XXI: O DUMPING AMBIENTAL

O fenômeno da globalização trouxe novos paradigmas à comunidade internacional, aprofundando as relações internacionais nas suas dimensões econômicas, políticas, culturais, sociais, ambientais, além de jurídicas, com repercussões significativas sobre os institutos do Estado e do Direito.

Em tal contexto, a criação da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 1995, promoveu uma maior abertura do comércio internacional, favorecendo a crescente interdependência dos mercados. Como visto, em consonância com os seus antecedentes históricos, o órgão se inspirou em ideais tipicamente liberais para essa nova ordem mundial, preconizada pelos princípios da mínima intervenção estatal na economia, livre iniciativa e livre concorrência.

Contudo, apesar dos benefícios do processo de regulação e liberalização do comércio, estudos demonstram<sup>9</sup> que houve nos últimos anos um processo de emigração de indústrias para países com padrões inferiores de proteção ao meio ambiente ou direitos

sociais, muitas vezes em violação a direitos humanos consagrados internacionalmente, seja na Declaração Universal dos Direitos do Homem e nas Conferências da Organização das Nações Unidas ou nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho.

Essas circunstâncias podem conferir a determinadas indústrias uma vantagem concorrencial, fundada, em parte, na inobservância de padrões mínimos de proteção ao meio ambiente (exploração insustentável de recursos naturais, ausência de regras de licenciamento, monitoramento e preservação ambiental) e direitos sociais, principalmente trabalhistas (trabalho escravo ou forçado, trabalho infantil ou insalubre). Tal fenômeno é mais evidente em países como a China<sup>10</sup> e a Índia, que rapidamente se tornaram grandes exportadores mundiais, ultrapassando potenciais tradicionais como a Alemanha, França e o Japão.

Desta forma, a falta de regulamentação acerca dessas matérias e a inexistência de padrões mínimos de conduta a esse respeito podem, em tese, disseminar, de certa forma, promover, a nível mundial, violações a direitos humanos internacionalmente consagrados.

Diante desse panorama, as atenções serão dirigidas ao chamado *dumping ambiental*, entendido como uma forma de concorrência desleal, geralmente baseada em uma vantagem conferida a uma determinada indústria, em um determinado país, decorrente da inobservância de padrões mínimos de proteção ao meio ambiente internacionalmente reconhecidos, acarretando padrões insustentáveis de exploração de recursos naturais.

A primeira constatação que se pode fazer a respeito deste assunto é que as regras de defesa comercial consagradas nas regras da OMC contra atos de concorrência desleal não contemplaram este tipo de prática predatória e abusiva como caracterizadora de *dumping*.

O *Dumping*, conforme concebido no acordo da OMC, somente estaria caracterizado quando o preço de exportação de um produto é inferior ao preço de venda do mesmo bem no mercado interno do país exportador, a ponto de ocasionar um dano relevante à indústria do país importador<sup>11</sup>.

Contudo, o preço de exportação daquele que não atende a padrões mínimos de direitos ambientais – tal como ocorre também com relação a direitos sociais - não necessariamente seria diferente daquele praticado no próprio mercado interno<sup>12</sup>. Nesses casos, as medidas antidumping consagradas no acordo da OMC não seriam aplicáveis.

Como se vê, apesar de constar da agenda internacional há décadas, a extensão do conceito de dumping às diversidades sócio-econômicas e ambientais entre os países não encontra atualmente base normativa adequada<sup>13</sup>.

Por outro lado, *Dumping* também pode ser interpretado a partir da tradução literal da expressão, derivada do inglês *to dump*, denotando um movimento de atirar algo fora, despejar ou descarregar<sup>14</sup>.

Observa-se, atualmente, que a prática do *dumping* ambiental no comércio internacional tem se tornado um fenômeno comum e digno de regulamentação. Diante disso, Welber Barral registra a tendência de se estender o conceito de *dumping* envolvendo atos de concorrência fundados em diferenças estruturais entre países desenvolvidos e em desenvolvimento. Para ele, o *dumping* ambiental se efetivaria através da transferência de unidades produtivas, relacionadas com indústrias poluentes, dos países desenvolvidos para países onde existem menores exigências de proteção ao meio ambiente, desonerando as empresas dos investimentos necessários à proteção ambiental<sup>15</sup>.

Nesses casos, considera-se que o país possa “exportar” um determinado dano ambiental<sup>16</sup>. Isto ocorrerá, por exemplo, quando um determinado país, adotando padrões insustentáveis de produção, como numa indústria intensiva de carbono, “exporta” um dano ambiental decorrente dessa prática, contribuindo para o efeito estufa, que se materializa além das suas fronteiras. Da mesma forma, a exploração insustentável de recursos naturais, principalmente nos oceanos ou em áreas de fronteira, acaba também “exportando” um dano ocasionado a partir do território soberano de um determinado país.

Contudo, este conceito pode ser ainda mais abrangente. O *dumping* ambiental poderá ocorrer, por exemplo, quando um país despeja seus resíduos industriais em outro<sup>17</sup> e já há diversos casos concretos envolvendo a questão.

Na Europa, o descarte de resíduos – ou simplesmente lixo – em outros países, vizinhos ou não, tornou-se prática comum<sup>18</sup>. Recentemente, no Brasil, um desses casos ocasionou ampla repercussão quando o IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) apreendeu contêineres oriundos do Reino Unido contendo lixo. O material acabou sendo repatriado ao país de origem e iniciou uma operação específica para coibir este tipo de prática<sup>19</sup>.

O presente trabalho abordará esse tipo de *dumping* ambiental – na acepção aqui adotada - a partir do precedente estabelecido no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC

envolvendo as medidas impostas pelo Governo brasileiro na importação de pneus recauchutados, cujo processo foi iniciado pela Comunidade Européia<sup>20</sup>.

Na exposição desse caso, também será exposto o estado da técnica do marco regulatório acerca de medidas de proteção ambiental relacionadas ao comércio internacional no âmbito da OMC.

Conforme será visto, já se admite um maior grau de certeza quanto à legitimidade da aplicação de medidas de proteção ao meio ambiente para prevenir danos ambientais no território do país importador, enquanto que esta legitimidade será mais duvidosa com relação a danos ambientais verificados no país exportador.

Isto porque, apesar do reconhecimento internacional do princípio do desenvolvimento sustentável, também são reconhecidos outros princípios como o da autonomia e autodeterminação dos povos, e assim, as diferenças entre os países, seja com relação aos seus aspectos sociais, econômicas, políticas, culturais, ambientais, dentre outros. Estes princípios vêm sendo sopesados sob o espectro das diversas Convenções internacionais que possam ser aplicadas em cada caso.

Portanto, esta investigação se justifica, na medida em que esta questão tem se tornado da mais alta relevância do ponto de vista ecológico e do direito internacional, tendo em vista a íntima interdependência entre os países com que tange aos recursos naturais e a sua exploração econômica.

A exploração descontrolada dos recursos naturais, os sucessivos desastres ambientais ocasionados pelo homem, as transformações climáticas e seus impactos transfronteiriços revelam, na atualidade, uma dimensão transnacional do direito ambiental, com conseqüências ainda mais profundas para a ordem internacional.

Portanto, o comércio internacional, como uma das principais forças motrizes do processo de integração mundial, torna-se, freqüentemente, palco de violações a direitos fundamentais, notadamente quando, num contexto de livre concorrência, alguns países ou indústrias carregam consigo vantagens comparativas baseadas no desrespeito ao meio ambiente e a padrões mínimos de direitos sociais internacionalmente reconhecidos.

Daí a relevância do debate nos fóruns internacionais acerca da relação entre meio ambiente e comércio internacional, e a tentativa, ainda incipiente, de se conciliar desenvolvimento econômico com padrões adequados de sustentabilidade ambiental.

Percebe-se que as políticas nacionais de proteção ao meio ambiente não são capazes, por si só, de mitigar o processo de degradação ambiental que se verifica no momento. Os danos ambientais, por natureza, têm o potencial de se propagar para além das fronteiras nacionais e seus efeitos podem afetar regiões inteiras, sem importar a sua origem.

Nesse complexo contexto, as concepções tradicionais de soberania, igualdade formal entre os Estados, direito ao desenvolvimento e autodeterminação dos povos parecem incompatíveis com os legítimos anseios dos povos na comunidade internacional para a tutela efetiva do meio ambiente.

Contudo, a inexistência, insuficiência ou ineficiência de regras restritivas e punitivas a violações relacionadas ao meio ambiente no comércio internacional, em particular nas regras da OMC, prenuncia uma crise desse modelo.

As evidências dessa crise já se verificam no marco histórico atual, como ficou evidente na crise financeira de 2008, que desencadeou uma nova geração de políticas protecionistas e a construção de novas barreiras ao livre comércio.

Um exemplo disto são as medidas que vêm sendo cogitadas pela União Européia tendentes à sobretaxação de produtos oriundos de países não signatários do Protocolo de Quito, exigências de etiquetagem técnica e ambiental, dentre outras.<sup>21</sup>

Reclama-se, assim, um novo equilíbrio para as relações de comércio internacional<sup>22</sup>, o que pressupõe, de forma necessária, a atuação da OMC. O argumento da chamada “cláusula ambiental” é tão persuasivo quanto os argumentos que levaram os países a criar a entidade como órgão internacional dedicado à regulação, coordenação e supervisão do comércio internacional entre seus países membros<sup>23</sup>.

Não obstante a inadequação do modelo existente, neste trabalho procura-se apresentar algumas medidas voltadas à proteção do meio ambiente já reconhecidas como legítimas pela OMC, como evidenciado pelos precedentes do Órgão de Solução de Controvérsias nos painéis dedicados à questão.

#### 4. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E COMÉRCIO INTERNACIONAL

Como visto no início do presente trabalho, a consagração do conceito de desenvolvimento sustentável como elemento balizador da atividade econômica é resultado de

um amplo consenso internacional reconhecido em diversas convenções internacionais celebradas sob os auspícios da Organização das Nações Unidas.

Os princípios consagrados na Conferência do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, ocorrida no início dos anos noventa, mais precisamente em 1992, passou a pautar os principais acordos internacionais de caráter econômico celebrados após a sua realização, como foi o caso da OMC.

Um desses princípios, diz respeito, precisamente, à relação que deve haver entre meio ambiente, desenvolvimento econômico e comércio, nos seguintes termos:

*Os Estados devem cooperar na promoção de um sistema econômico internacional aberto e favorável, propício ao crescimento econômico e ao desenvolvimento sustentável em todos os países, de forma a possibilitar o tratamento mais adequado dos problemas da degradação ambiental. As medidas de política comercial para fins ambientais não devem constituir um meio de discriminação arbitrária ou injustificável, ou uma restrição disfarçada ao comércio internacional. Devem ser evitadas ações unilaterais para o tratamento dos desafios internacionais fora da jurisdição do país importador. As medidas internacionais relativas a problemas ambientais transfronteiriços ou globais deve, na medida do possível, basear-se no consenso internacional.<sup>24</sup>*

O que é notável no documento em questão é que, além da promoção do conceito de desenvolvimento sustentável, entendido num contexto propício ao crescimento econômico, já é expressa uma preocupação dos signatários de que as medidas disponíveis para a proteção ao meio ambiente sejam aplicadas de modo unilateral, ou como um meio de discriminação arbitrária e injustificável, ou uma restrição disfarçada ao comércio internacional.

Pela proposição do texto, a legitimidade dessas medidas dependeria da sua devida justificação com relações aos objetivos da própria convenção, inclusive a “promoção de um sistema econômico internacional aberto e favorável, propício ao crescimento econômico e ao desenvolvimento sustentável em todos os países”.

Ainda é curioso notar que o aludido instrumento repreende – embora não proíba - ações que venham a ser adotadas pelos países que visem atingir situações verificadas em outras jurisdições<sup>25</sup>, embora reconheça a existência de “problemas ambientais transfronteiriços ou globais”<sup>26</sup>. As medidas que venham a ser adotadas com relação a estes

últimos, segundo o texto, deveriam ser baseadas, “na medida do possível”, no consenso internacional.

Como pode ser visto, o que Declaração do Rio estabelece é que os países devem, ao menos em princípio, restringir as medidas que venham adotar para a proteção do meio ambiente e promoção do desenvolvimento sustentável ao âmbito das suas próprias jurisdições, abstando-se de enfrentar atos ou fatos ocorridos no território soberano de outro país.

Ora, esta disposição é fundamental para compreender a extensão e aplicabilidade das regras previstas no Acordo da OMC relacionadas ao meio ambiente, à luz do direito internacional vigente, o que se passará a analisar.

## 5. A OMC E A PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE: NOVOS PARADIGMAS

O acordo constitutivo da OMC também consagrou o conceito de desenvolvimento sustentável, tal como propugnado pela Convenção da ONU, como critério balizador do seu sistema de regras, ao estabelecer no preâmbulo do Acordo de Marraqueche que:

*“As partes neste Acordo, reconhecendo que suas relações no campo do comércio e do desenvolvimento econômico devem ser conduzidas visando a aumento do padrão de vida, assegurando o pleno emprego e um alto volume de renda real, com incremento consistente e demanda efetiva, além da expansão da produção de produtos e serviços e o seu comércio, enquanto permitam o uso otimizado dos recursos do mundo de acordo com o objetivo do desenvolvimento sustentável, procurando proteger e preservar o meio ambiente e garantir meios para fazê-lo de modo consistente com suas respectivas necessidades e preocupações em seus diversos níveis de desenvolvimento”.*<sup>27</sup>

O princípio é refletido no arcabouço legal das regras da OMC, sobretudo em acordos especializados, como é o caso do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (relativo a regulamentos técnicos) e do Acordo sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (relativo à segurança alimentar, saúde animal e vegetal), que dispõem sobre questões ambientais e de medidas relacionadas ao meio ambiente que afetam ao comércio que possam ser adotadas.

O Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio, por exemplo, estabelece no seu preâmbulo que:

*“Reconhecendo que nenhum país deve ser impedido de adotar medidas necessárias para assegurar a qualidade das suas exportações, ou a proteção da saúde e vida humana, animal e vegetal, do meio ambiente, ou para a prevenção de práticas deceptivas, no nível que considere adequado, desde que estas não sejam aplicadas de uma maneira que possam constituir um meio arbitrário ou injustificável de discriminação entre os países onde as mesmas condições prevalecem ou uma restrição disfarçada ao comércio internacional, e estejam em consonância com as disposições deste Acordo”.*<sup>28</sup>

Já o Acordo sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias reafirma o modelo ao regulamentar e legitimar as medidas que podem ser adotadas pelos países para assegurar a ampla proteção da saúde e vida humana, animal e vegetal, de acordo com as suas disposições.<sup>29</sup>

Tais regras encontram correspondência no que se encontra consignado no Artigo XX do GATT – *General Agreement on Tariffs and Trade*, incorporado ao acordo constitutivo da OMC, que estabelece as exceções gerais às regras por esta prescritas, nos seguintes termos:

*“Desde que observada a condição de que estas medidas não sejam aplicadas de uma forma que possa constituir um meio de discriminação arbitrária ou injustificada entre os países onde as mesmas condições prevaleçam, ou uma restrição disfarçada ao comércio internacional, nenhuma das disposições deste Acordo será interpretada como uma forma de impedir a adoção, ou o cumprimento, por quaisquer das partes contratantes, de medidas:*

*(b) necessárias à proteção da vida ou saúde humana, animal ou vegetal;*

*(g) relacionadas à conservação de recursos naturais exauríveis, se essas medidas são efetivadas em conjunto com restrições à produção e consumo domésticos”.*<sup>30</sup>

Portanto, em suma, o conjunto de regras da OMC reconhecem a legitimidade de medidas objetivando a proteção do meio ambiente, desde que necessárias e justificáveis, e que não violem os demais princípios básicos da OMC, tais como o da não discriminação,

tratamento nacional e da proibição de restrições quantitativas, ou sejam utilizados de forma arbitrária como um obstáculo ao comércio internacional.

Não obstante o exposto, é forte a defesa de que a OMC não é uma agência de proteção ambiental, cujas demandas são normalmente tratadas no âmbito da Organização das Nações Unidas e suas conferências sobre meio ambiente. Entretanto, são várias as controvérsias envolvendo questões de fundo ambiental nos órgãos de solução de controvérsias da OMC<sup>31</sup>, o que inegavelmente demonstra a sua crescente importância na matéria.

Talvez os mais emblemáticos exemplos tenham sido os relativos às restrições impostas à importação de Organismos Geneticamente Modificados (OGM) na Europa<sup>32</sup> e a de camarões pescados sem dispositivos de pesca equipados para a exclusão de tartarugas (“*The Shrimp-Turtle case*”).

Neste artigo, será focado, especialmente, o caso envolvendo o Brasil, relativo às restrições impostas pelo Governo brasileiro à importação de pneus recauchutados, proposto pela Comunidade Européia<sup>33</sup>.

## 6. A CRESCENTE IMPORTÂNCIA DAS QUESTÕES AMBIENTAIS NA SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS COMERCIAIS: O CASO DAS RESTRIÇÕES À IMPORTAÇÃO DE PNEUS RECAUCHUTADOS PELO BRASIL

Em 02 de dezembro de 1999, o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 (“Política Nacional do Meio Ambiente”), publicou a Resolução CONAMA nº 258/99, que obriga empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos a coletar e dar destinação final, ambientalmente adequada, aos pneus inservíveis<sup>34</sup> existentes no território nacional.

Essa Resolução integra um conjunto de medidas de política ambiental promovida pelo Governo brasileiro, cujo objetivo é o controle do passivo ambiental gerado pelos pneumáticos usados no Brasil.

Sabe-se que os pneus são parte integrante de veículos automotores, cujo uso é amplamente disseminado na sociedade moderna<sup>35</sup>. Após a sua vida útil, os pneumáticos tornam-se um resíduo industrial, cuja acumulação está associada a riscos para a saúde e vida humana, animal ou vegetal.

Alguns dos riscos relacionados a este tipo de resíduo são, por exemplo, a exposição de serem humanos, animais e vegetais a emissões tóxicas resultantes da queima de pneus, além da transmissão de doenças infecciosas, tais como dengue, febre amarela e malária resultantes do acúmulo de pneus como locais propícios à reprodução de transmissores.

Diante disso, o Governo brasileiro passou a estimular o reaproveitamento e reciclagem deste tipo de material, bem como estabelecer regras para o seu descarte, além de restringir a sua importação.

Como parte dessa política ambiental, a primeira medida voltada especificamente para a restrição da importação de pneus foi inaugurada no artigo 6º da Resolução CONAMA nº 258/99, que determina:

*Art. 6º As empresas importadoras deverão, a partir de 1º de janeiro de 2002, comprovar junto ao IBAMA, previamente aos embarques no exterior, a destinação final, de forma ambientalmente adequada, das quantidades de pneus inservíveis estabelecidas no art. 3º desta Resolução, correspondentes às quantidades a serem importadas, para efeitos de liberação de importação junto ao Departamento de Operações de Comércio Exterior-DECEX, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.*

De acordo com o artigo 12, da mesma Resolução, o não cumprimento do disposto nesta implica nas sanções estabelecidas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998<sup>36</sup>, regulamentada pelo Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999<sup>37</sup>.

Em 2001, o Decreto nº 3.179/94 foi modificado pelo Decreto nº 3.919, passando a estipular uma multa no valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) por cada unidade de pneu usado ou reformado importado<sup>38</sup>.

A medida visava penalizar especificamente as importações de pneus recauchutados, apesar das cada vez mais frequentes liminares para a liberação da importação desse produto na Justiça brasileira.

Posteriormente, adveio a Portaria nº. 14 da Secretaria de Comércio Exterior – SECEX<sup>39</sup>, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior brasileiro, que, ao consolidar as disposições regulamentares das operações de importação, determinou que:

*“Art. 40. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como*

*matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 e 4012.19.00, originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Econômica nº 18.”*

Para agravar a polêmica, em atendimento às recomendações de um laudo arbitral do Tribunal do MERCOSUL, o Brasil se viu obrigado a admitir importações oriundas da União Aduaneira<sup>40</sup>, conforme ficou refletido no dispositivo transcrito acima.

Em face disto, em 20 de junho de 2005, a Comunidade Européia – CE iniciou um procedimento de consultas com o Brasil, questionando essas medidas, nomeadamente:

- a) Imposição pelo Brasil de uma proibição de importação de pneus recauchutados;
- b) Adoção pelo Brasil de um conjunto de medidas que proíbem a importação de pneus usados, que, por vezes, se aplica às importações de pneus recauchutados, apesar do fato de que estes não são pneus usados;
- c) Imposição pelo Brasil de uma multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) por unidade na importação, bem como na comercialização, transporte, armazenagem, conservação ou manutenção em depósito ou em armazéns a pneus recauchutados importados, mas não para os domésticos e
- d) Isenção do Brasil à proibição das importações e das penalidades acima mencionadas para pneus recauchutados importados de outros países do Mercosul, em resposta à decisão de um painel do MERCOSUL, estabelecido a pedido do Uruguai.

A CE considerou que essas medidas seriam incompatíveis com as obrigações do Brasil decorrentes dos Artigos I: 1 (cláusula da não mais favorecida), III: 4 (princípio do tratamento nacional), XI: 1 (proibição à restrições quantitativas) e XIII: 1 (princípio da não discriminação) do GATT 1994, solicitando ao Órgão de Solução de Controvérsias da OMC a abertura de um painel especificamente para o caso, o que foi deferido em 28 de novembro de 2005. Em 12 de junho de 2007, o relatório do Painel foi distribuído, tendo sido decidido que:

- a) com relação à proibição das importações pelo Brasil de pneus recauchutados, (i) a Portaria SECEX 14/2004 é incompatível com o Artigo XI:1 do GATT 1994, na medida em que proíbe a emissão de licenças de

importação de pneus recauchutados, e não se justifica sob o Artigo XX (b) do GATT de 1994; (ii) a Portaria DECEX 8 / 1991, na medida em que a proibição de pneus recauchutados é incompatível com o Artigo XI: 1 e não é justificada pelo Artigo XX (b) do GATT 1994, e (iii) Resolução CONAMA 23/1996 não é incompatível com o Artigo XI: 1;

b) com relação às multas impostas pelo Brasil à importação, comercialização, transporte, armazenagem, conservação ou armazenagem de pneus recauchutados, o Decreto Presidencial 3.179, alterado pelo Decreto Presidencial 3.919, é incompatível com o Artigo XI: 1 do GATT 1994 na medida em que impõe condições limitativas em relação à importação de pneus recauchutados e não se justifica, quer sob o Artigo XX (b) ou o Artigo XX (d) do GATT 1994

Em 03 de setembro de 2007, a Comunidade Européia notificou sua intenção de recorrer para o Órgão de Apelação de certas questões de direito tratadas no relatório do Painel e certas interpretações jurídicas desenvolvidas pelo Painel.

Em 03 de dezembro de 2007, foi distribuído o relatório do Órgão de Apelação com a decisão final sobre o caso em que este:

a) confirmou a decisão do Painel de que a proibição de importação pode ser considerada "necessária", na acepção do artigo XX (b) e é, portanto, provisoriamente justificada sob essa disposição e entendeu que o Painel não violou suas obrigações ao abrigo do artigo 11 do DSU (Dispute Settlement Understanding) para fazer uma avaliação objetiva dos fatos;

b) reverteu as conclusões do Painel de que a isenção do MERCOSUL resultaria em que a proibição de importação seria aplicada de uma maneira que constitui uma discriminação injustificável e uma restrição disfarçada ao comércio internacional apenas na medida em que resulta em volumes de importações de pneus recauchutados que prejudique significativamente a realização do objetivo da proibição de importação;

c) reverteu as conclusões do Painel de que a isenção do MERCOSUL não resultou em discriminação arbitrária e que a isenção do MERCOSUL não resultou em discriminação injustificável, e entendeu, pelo contrário, que a isenção do MERCOSUL resultou em que a proibição de importação fosse

aplicada de uma maneira que constitui discriminação arbitrária ou injustificável nos termos do caput do artigo XX;

d) reverteu as conclusões do Painel de que a importação de pneus usados por meio de liminares resultou em que a proibição de importação fosse aplicada de uma maneira que constitui uma discriminação injustificável e uma restrição disfarçada ao comércio internacional, apenas na medida em que tais importações sejam realizadas em volumes que prejudiquem significativamente a realização do objetivo da proibição de importação, e entendeu, pelo contrário, que as importações de pneus usados por meio de liminares resultaram em que a proibição de importação fosse aplicada de uma maneira que constitui uma discriminação arbitrária ou injustificável nos termos do caput do artigo XX, e

e) com relação ao artigo XX do GATT 1994, o Órgão de Apelação manteve, embora por razões diferentes, as conclusões do Painel de que a proibição da importação não se justifica sob o Artigo XX do GATT 1994.

Importante destacar que, neste caso, o painel reconheceu que a proibição à importação de pneus era “apta a produzir uma contribuição material para o atendimento do seu objetivo”, isto é, a redução de volumes de acúmulo de pneumáticos inservíveis. Outrossim, o painel reconheceu que a adoção de outros remédios alternativos, como o gerenciamento do descarte, não consistiam em alternativas adequadas para prevenir a acumulação de pneus inservíveis.

Portanto, é clara a sinalização da OMC para a necessidade de buscar o equilíbrio entre o interesse no desenvolvimento do comércio internacional e a proteção ao meio ambiente, entretanto, devendo ser combatido o uso falacioso do argumento, com a finalidade de conceder privilégios comerciais indevidos<sup>41</sup>.

Flagrante, assim, a importância das questões ambientais para as deliberações adotadas pelo Órgão de Solução de Controvérsias da OMC, sendo certo que tal importância tende a se acentuar cada vez mais.

## 7. CONCLUSÕES

A sociedade contemporânea é marcada pela considerável ampliação do acesso a bens de consumo, decorrente, entre outros fatores, do grande incremento do comércio

internacional. Ao mesmo tempo, é certo que se impõe a busca pelo desenvolvimento sustentável, uma das oito metas estabelecidas na Declaração do Milênio. Postula-se a alteração dos atuais padrões insustentáveis de produção e consumo até o ano de 2015.

A partir da Rodada de Doha da Organização Mundial do Comércio, o impacto do comércio internacional sobre o meio ambiente e a sua relação com as políticas de desenvolvimento sustentável passou a ter considerável destaque, sendo buscado o equilíbrio entre os compromissos assumidos pelos países membros nas convenções internacionais sobre meio ambiente e as regras da OMC.

Em tal contexto, o Órgão de Solução de Controvérsias da OMC tem se posicionado em diversos casos em que a ponderação entre o livre comércio e a questão ambiental é a tônica, evitando ou punindo situações de *dumping* ambiental.

No episódio do Painel em que foi discutida a restrição imposta pelo Brasil à importação de pneus recauchutados, há a demonstração flagrante da ponderação entre os interesses em uma ampliação do comércio, o que pressupõe a realização de negócios em padrões de livre concorrência, e a proteção ao meio ambiente, que deve ser efetiva. Deve-se atentar, contudo, para a utilização falaciosa do argumento da proteção ao meio ambiente com o objetivo de conceder vantagens indevidas a parceiros comerciais preferenciais.

Percebe-se, assim, que muito ainda há por realizar a fim de que seja alcançado um equilíbrio entre o interesse no desenvolvimento do comércio e a proteção ao meio ambiente, sendo inegável a importância da OMC em tal contexto.

## 8. BIBLIOGRAFIA

\_\_\_\_\_. A nova configuração mundial do poder / Gilberto Dupas, Celso Lafer e Carlos Eduardo Lins da Silva. São Paulo: Paz e Terra, 2008.

BARRAL, Welber. Dumping e comércio internacional: a regulamentação antidumping após a Rodada do Uruguai. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

BARROS, Alexandre Rands. Dependência, Dumping Social e Nacionalismo. Revista de Economia Política. Vol. 15, 3 (59), julho/setembro, 2005.

DEAL, Timothy E. WTO Rules and Procedures and Their Implication for the Kyoto Protocol. UNITED STATES COUNCIL FOR INTERNATIONAL BUSINESS - USCIB. Disponível em: <[www.uscib.org/docs/wto\\_and\\_kyoto\\_2008.pdf](http://www.uscib.org/docs/wto_and_kyoto_2008.pdf)>. Acesso em: 30 mar. 2011.

GEORGIEVA, Kristalina; MANI, Muthukumara. Trade and the Environment Debate: WTO, Kyoto and Beyond. Disponível em:

<sitesources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Topics/Accession/438734-110970>. Acesso em: 05 abr. 2011.

JOHANNPETER, Guilherme Chagas Gerdau. Antidumping: prática desleal no comércio internacional. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1996.

OLIVEIRA, Bárbara da Costa Pinto. Meio Ambiente e Desenvolvimento na Organização do Comércio – Normas para um comércio internacional sustentável. São Paulo: IOB Thompson, 2007.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Declaração do Milênio. Disponível em: <<http://www.unric.org/html/portuguese/uninfo/DecdoMil.pdf>>. Acesso em: 30 mar. 2011.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Disponível em: <[http://www.mma.gov.br/port/sdi/ea/documentos/convs/decl\\_rio92.pdf](http://www.mma.gov.br/port/sdi/ea/documentos/convs/decl_rio92.pdf)>. Acesso em: 04 abr. 2011.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. Agreement establishing the World Trade Organization. Tradução livre. Disponível em: <[http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/04-wto.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/04-wto.pdf)>. Acesso em: 04 abr. 2011.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. Agreement on Technical Barriers to Trade. Tradução livre. Disponível em: <[http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/17-tbt.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/17-tbt.pdf)>. Acesso em: 05 abr. 2011.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. General Agreement on Tariffs and Trade. Disponível em: <[http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/gatt47\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47_e.pdf)>. Acesso em: 06 abr. 2011.

PIFFER, Carla. Direitos sociais em tempos neoliberais: uma análise do dumping social no comércio internacional. 2008. Tese (Mestrado em Ciência Jurídica) – Universidade do Vale do Itajaí- UNIVALI.

PIRES, Adilson Rodrigues. Práticas abusivas no comércio internacional. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

SÁLVIO, Gabriella Giovanna Lucarelli de. Combate ao Dumping Ambiental e Social no Comércio Internacional: uma real tentativa de proteção dos direitos fundamentais. In VOXJURIS, Ano 1, v. 1, N. 1.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. The Road to Rio+20. For a development led Green Economy. New York and Geneva, 2011.

WORLD TRADE ORGANIZATION. Understanding the WTO: the Doha Agenda. Trade and Environment. Disponível em: <[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/doha1\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/doha1_e.htm)>. Acesso em: 30 mar. 2011.

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

---

<sup>1</sup> Juiz Federal. Doutor em Direito Público pela UFPE (2003). Doutor em Direito Comercial pela USP (2009). Coordenador do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará.

<sup>2</sup> Advogado. Mestrando em Direito pela UFC. Especialista em Direito da Propriedade Intelectual pela PUC-Rio (2003).

<sup>3</sup> UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. The Road to Rio+20. For a development led Green Economy. New York and Geneva, 2011. Disponível em: <[http://www.unctad.org/en/docs/ditcted20108\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/ditcted20108_en.pdf)>. Acesso em: 30 mar. 2011.

<sup>4</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Declaração do Milênio. Disponível em: <<http://www.unric.org/html/portuguese/uninfo/DecdoMil.pdf>>. Acesso em: 30 mar. 2011.

<sup>5</sup> WORLD TRADE ORGANIZATION. Understanding the WTO: the Doha Agenda. Trade and Environment. Disponível em: <[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/doha1\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/doha1_e.htm)>. Acesso em: 30 mar. 2011.

<sup>6</sup> THORSTENSEN, Vera. OMC - Organização Mundial do Comércio: as regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001. p. 29.

<sup>7</sup> \_\_\_\_\_. A nova configuração mundial do poder / Gilberto Dupas, Celso Lafer e Carlos Eduardo Lins da Silva. São Paulo: Paz e Terra, 2008, p. 66.

<sup>8</sup> Segundo Vera Thorstensen: “Um dos principais pontos da Rodada do Uruguai foi a determinação de que só poderiam ser membros da OMC os participantes que aceitassem todos os acordos como um conjunto não dissociável (*single undertaking*), em que os países foram obrigados a aceitar todos os pontos negociados (...)”. THORSTENSEN, Vera. OMC - Organização Mundial do Comércio: as regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001, p. 43.

<sup>9</sup> BARROS, Alexandre Rands. Dependência, Dumping Social e Nacionalismo. Revista de Economia Política. Vol. 15, 3 (59), julho/setembro, 2005. p. 32 e 33.

<sup>10</sup> PIFFER, Carla. Direitos sociais em tempos neoliberais: uma análise do dumping social no comércio internacional. 2008, p. 106. Tese (Mestrado em Ciência Jurídica) – Universidade do Vale do Itajaí- UNIVALI.

<sup>11</sup> Acordo sobre a Implementação do Artigo VI do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio 1994. (“Acordo Antidumping da Rodada do Uruguai”). “Artigo 2 - Determinação de Dumping. 1. Para as finalidades do presente Acordo, considera-se haver prática de dumping, isto é, oferta de um produto no comércio de outro país a preço inferior a seu valor normal, no caso de o preço de exportação do produto ser inferior àquele praticado, no curso normal das

atividades comerciais, para o mesmo produto quando destinado ao consumo no país exportador.” Disponível em: [http://www2.mre.gov.br/dai/omc\\_ata003.htm](http://www2.mre.gov.br/dai/omc_ata003.htm). Acesso em 20/11/2010.

<sup>12</sup> SÁLVIO, Gabriella Giovanna Lucarelli de. Combate ao Dumping Ambiental e Social no Comércio Internacional: uma real tentativa de proteção dos direitos fundamentais. In VOXJURIS, Ano 1, v. 1, N. 1. P. 67.

Formatado: Espanhol  
(Espanha-moderno)

<sup>13</sup> BARRAL, Welber. Dumping e comércio internacional: a regulamentação antidumping após a Rodada do Uruguai. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 15.

<sup>14</sup> MARCEAU, 1994 apud Ibid, 8.

<sup>15</sup> Ibid, 13.

<sup>16</sup> PIRES, Adilson Rodrigues. Práticas abusivas no comércio internacional. Rio de Janeiro: Forense, 2001, p. 132-133.

<sup>17</sup> JOHANNPETER, Guilherme Chagas Gerdau. Antidumping: prática desleal no comércio internacional. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1996. p. 87.

<sup>18</sup> Gabriela de Sálvio enfatiza que “dentre as medidas ambientalmente adequadas, traçadas por Diretiva sobre Aterros das Comunidades Europeias que proíbe a partir de 2006 que se destinem pneus (mesmo que triturados) para aterros sanitários em seu território permite que os mesmos sejam exportados (sic). SÁLVIO, Gabriella Giovanna Lucarelli de, op. cit., p. 73.

<sup>19</sup> LANG, Marina. Contêineres de lixo enviados ao Brasil são repatriados ao Reino Unido. Folha de São Paulo, São Paulo. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/foalha/ambiente/ult10007u605441.shtml>> Acesso em 10/04/2011.

<sup>20</sup> SÁLVIO, Gabriella Giovanna Lucarelli de, op. cit., p. 72.

<sup>21</sup> DEAL, Timothy E. WTO Rules and Procedures and Their Implication for the Kyoto Protocol. UNITED STATES COUNCIL FOR INTERNATIONAL BUSINESS - USCIB. Disponível em: <[www.uscib.org/docs/wto\\_and\\_kyoto\\_2008.pdf](http://www.uscib.org/docs/wto_and_kyoto_2008.pdf)>. Acesso em: 30 mar. 2011.

<sup>22</sup> GEORGIEVA, Kristalina; MANI, Muthukumara. Trade and the Environment Debate: WTO, Kyoto and Beyond. Disponível em: <[siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Topics/Accession/438734-110970](http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Topics/Accession/438734-110970)>. Acesso em: 05 abr. 2011.

<sup>23</sup> OLIVEIRA, Bárbara da Costa Pinto. Meio Ambiente e Desenvolvimento na Organização do Comércio – Normas para um comércio internacional sustentável. São Paulo: IOB Thompson, 2007, p. 98-99.

<sup>24</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Disponível em:

---

[http://www.mma.gov.br/port/sdi/ea/documentos/convs/decl\\_rio92.pdf](http://www.mma.gov.br/port/sdi/ea/documentos/convs/decl_rio92.pdf). Acesso em: 04 abr. 2011.

<sup>25</sup> “Devem ser evitadas ações unilaterais para o tratamento dos desafios internacionais fora da jurisdição do país importador”.

<sup>26</sup> “As medidas internacionais relativas a problemas ambientais transfronteiriços ou globais deve, na medida do possível, basear-se no consenso internacional”.

<sup>27</sup> ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. Agreement establishing the World Trade Organization. Tradução livre. Disponível em: [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/04-wto.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/04-wto.pdf). Acesso em: 04 abr. 2011.

<sup>28</sup> ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. Agreement on Technical Barriers to Trade. Tradução livre. Disponível em: [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/17-tbt.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/17-tbt.pdf). Acesso em: 05 abr. 2011.

<sup>29</sup> ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. Agreement on Technical Barriers to Trade. Disponível em: [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/15-sps.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/15-sps.pdf). Acesso em: 05 abr. 2011.

<sup>30</sup> ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. General Agreement on Tariffs and Trade. Disponível em: [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/gatt47\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47_e.pdf). Acesso em: 06 abr. 2011.

<sup>31</sup> Algumas disputas envolvendo questões ambientais no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC: EUA – Atum Canadense; Canadá – Salmão Herring; EUA – Pesca de Atum e Captura de Golfinhos I e II; EUA – Pesca de Camarão e Captura de Tartaruga; CE – Sardinhas; Japão – Maçãs; CE – Organismos Geneticamente Modificados. Disponível em [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_subjects\\_index\\_e.htm#selected\\_subject](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_subjects_index_e.htm#selected_subject) > Acesso em 25/11/2010.

<sup>32</sup> WORD TRADE ORGANIZATION. DS291: European Communities — Measures Affecting the Approval and Marketing of Biotech Products (Complainant: United States of America), 13 May 2003; DS292: European Communities — Measures Affecting the Approval and Marketing of Biotech Products (Complainant: Canada), 13 May 2003. DS293: European Communities — Measures Affecting the Approval and Marketing of Biotech Products (Complainant: Argentina), 14 May 2003. Disponível em [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_subjects\\_index\\_e.htm#selected\\_subject](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_subjects_index_e.htm#selected_subject) > Acesso em 25/11/2010.

<sup>33</sup> WORD TRADE ORGANIZATION. Brazil — Measures Affecting Imports of Retreaded Tyres (Complainant: European Communities). Disponível em [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_subjects\\_index\\_e.htm#selected\\_subjec](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_subjects_index_e.htm#selected_subjec) > Acesso em 25/11/2010.

<sup>34</sup> Resolução CONAMA nº 258/99. Art. 2º. Para os fins do disposto nesta Resolução, considera-se: (...) IV - pneu ou pneumático inservível: aquele que não mais se presta a processo de reforma que permita condição de rodagem adicional.

---

<sup>35</sup> A produção mundial de pneus novos em 2006 foi de 1,353 bilhões em todo o mundo. Já o descarte de pneus usados chega a atingir, anualmente, a marca de quase 1 bilhão de unidades. THE JAPAN AUTOMOBILE TYRE MANUFACTURERS ASSOCIATION. Tire industry of Japan 2008. [S.l.]: JATMA, 2008. 32 p.

<sup>36</sup> Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

<sup>37</sup> Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

<sup>38</sup> Art. 47-A. Importar pneu usado ou reformado: (Incluído pelo Decreto nº 3.919, de 2001)  
Multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), por unidade. (Incluído pelo Decreto nº 3.919, de 2001)

§ 1º Incorre na mesma pena, quem comercializa, transporta, armazena, guarda ou mantém em depósito pneu usado ou reformado, importado nessas condições. (Renumerado do Parágrafo Único pelo Decreto nº 4.592, de 2003)

§ 2º Ficam isentas do pagamento da multa a que se refere este artigo as importações de pneumáticos reformados classificados nas NCM 4012.1100, 4012.1200, 4012.1300 e 4012.1900, procedentes dos Estados Partes do MERCOSUL, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica nº 18. (Incluído pelo Decreto nº 4.592, de 2003)

<sup>39</sup> Portaria nº. 14, de 17 de Novembro de 2004 (Publicada no DOU de 23/11/2004).

<sup>40</sup> LAUDO Nº 01/2006. Laudo Complementario del Tribunal Permanente de Revisión que Resuelve el Recurso de Aclaratoria interpuesto por la República Argentina en relación al Laudo Arbitral dictado por éste entre el 20 de Diciembre de 2005 en la Controversia "Prohibición de Importación de Neumáticos Remoldeados procedentes de Uruguay". Disponível em [http://www.mercosur.int/t\\_generic.jsp?contentid=375&site=1&channel=secretaria&seccion=6](http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=375&site=1&channel=secretaria&seccion=6) Acesso em 14/04/2011.

<sup>41</sup> SÁLVIO, Gabriella Giovanna Lucarelli de, op. cit., p. 74.