

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CURSO DE PÓS GRADUAÇÃO EM ECONOMIA  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA: ÁREA  
COMÉRCIO EXTERIOR E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

**HELINE NOBRE BARBOSA**

**O NOVO PROTECIONISMO E O SISTEMA DE SOLUÇÃO DE  
CONTROVÉRSIAS DO MERCOSUL – ESTUDO DE CASOS  
JULGADOS PELOS TRIBUNAIS DO BLOCO**

Recife, 2010

Barbosa, Heline Nobre

O novo protecionismo e o sistema de solução de controvérsias do MercosuL – estudo de casos julgados pelos tribunais do Bloco / Heline Nobre Barbosa. - Recife : O Autor, 2010.

140 folhas : fig., tab., quadro, abrev. e siglas.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CCSA. Economia, 2010.

Inclui bibliografia e anexos.

1. Mercosul. 2. Área de livre comércio das Américas (organização). 3. Política comercial. 4. Comércio internacional. 5. Protecionismo e livre câmbio. I. Título.

339.54  
337

CDU (1997)  
CDD (22.ed.)

UFPE  
CSA2010 - 079

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA  
PIMES/PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO DO  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA DE

HELINE NOBRE BARBOSA

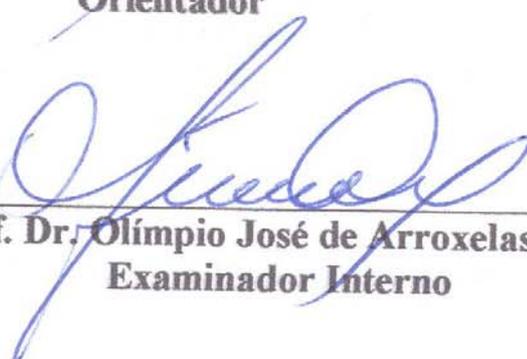
A Comissão Examinadora composta pelos professores abaixo, sob a presidência do primeiro, considera a Candidata **APROVADA**.

Recife, 12/07/2010



---

**Prof. Dr. Álvaro Barrantes Hidalgo**  
**Orientador**



---

**Prof. Dr. Olímpio José de Arroxelas Galvão**  
**Examinador Interno**



---

**Prof. Dr. Paulo Amilton Maia Leite Filho**  
**Examinador Externo/UFPE**

Podemos falar então do Mercosul máximo e do Mercosul mínimo.

No Mercosul máximo, o mínimo é a comunidade. O máximo é a união política, econômica e social. No Mercosul mínimo, o mínimo é a zona de livre comércio, e o máximo é a união aduaneira.

No campo das instituições e no Mercosul máximo,  
as mínimas instituições são comunitárias,  
as máximas instituições são uma federação.

No Mercosul, as instituições mínimas são instâncias ad hoc  
para resolver situações casuísticas,  
e aqui há uma grande diferença de perspectivas.

No Mercosul máximo há perspectiva,  
esforço para resolver o problema e para evitar as crises,  
visto que sempre se suportou as crises que se apresentaram,  
mas há uma vontade política de prever essas crises.

No Mercosul mínimo, as instâncias ad hoc atendem as urgências e  
as crises de forma casuística e representam um grande perigo,  
o de que muitos problemas individuais frustrem o processo, por não  
existirem os mecanismos para evitar uma crise generalizada.

Aqui, então, vamos ter que fazer nesta etapa da integração,  
um profundo debate.

Diego Guelar, *in* A Integração na América Latina.

“Ler torna o homem completo, ensinar lhe dá preparo e escrever lhe torna consciente”.  
(Francis Bacon)

À Lia, Yuri e Junior.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço ao meu irmão Alexandre pelas horas de lazer dispensadas, destinadas a me auxiliar nas tabelas, planilhas e fluxogramas deste trabalho, ao professor Álvaro, meu orientador, pelas críticas construtivas e pelas informações, sempre tão precisas e acertadas, e, principalmente, pela paciência, no decorrer da elaboração do presente trabalho; ao professor Olímpio, pelos seus brilhantes e inestimáveis ensinamentos e conselhos; aos meus colegas de trabalho e amigos do coração, Ricardo e Rosalmeida, pelas sugestões, opiniões e incentivos maravilhosos, que tanto me estimularam a continuar, quando das minhas dúvidas e angústias ao longo dessa minha fase acadêmica; às minhas colegas de mestrado, Joaquina e Priscila, pelo companheirismo e amizade nesses quase dois anos de convívio nos bancos da universidade e por último à Secretaria da Receita Federal do Brasil que me proporcionou essa oportunidade única de aprimoramento profissional e pessoal.

## RESUMO

O presente trabalho tenta apresentar um estudo acerca do funcionamento do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul, bem como dos entendimentos dados por ele nas disputas travadas no âmbito desse bloco econômico, quanto à utilização de barreiras não-tarifárias ao livre comércio intrabloco. Para tanto, procuramos contextualizar o referido sistema dentro do processo de integração do Mercosul, ressaltando, também, ao longo do trabalho, a relevância que vem tendo nos últimos tempos as barreiras não tarifárias ao comércio internacional. E como meio de exemplificar o embate entre o princípio do livre comércio e uma de suas exceções, representada pelo princípio da proteção ambiental, estudamos o caso dos pneus, travado entre o Brasil e o Uruguai na esfera do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul, comparando-o com a interpretação dada pela Organização Mundial do Comércio (OMC) em caso semelhante.

**Palavras-chave:** Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul; Barreiras não tarifárias; Livre comércio; Caso dos Pneus.

## **ABSTRACT**

This paper attempts to present a study of the functioning of the Dispute Settlement System of Mercosur, as well as its understanding about the conflicts within that bloc, on the use of non-tariff barriers to free trade bloc. For that, we contextualise this system within the Mercosur integration process, noting, too, throughout the paper, the relevance that has had in recent times non-tariff barriers to international trade. And as a means to illustrate the clash between the principle of free trade and one of its exceptions, represented by the principle of environmental protection, we studied the case of tires, caught between Brazil and Uruguay in the sphere of the Dispute Settlement System of Mercosur, comparing you with the interpretation given by the World Trade Organization (WTO) in a similar case.

**Key words:** Dispute Settlement System of Mercosur; Non-tariff barriers, free trade, tires's case.

---

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

---

MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
SSCM	Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul
OMC	Organização Mundial do Comércio
BNT	Barreira não Tarifária
UE	União Européia
CE	Comunidade Européia
SRF	Secretaria da Receita Federal
RFB	Receita Federal do Brasil
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
TEC	Tarifa Externa Comum
GATT	Acordo Geral de Tarifas e Comércio (General Agreement on Tariffs and Trade)
II	Imposto de Importação
NCM	Nomenclatura Comum do Mercosul
SH	Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
NESH	Notas Explicativas do Sistema Harmonizado
ESAF	Escola de Administração Fazendária
RGI	Regras Gerais para Interpretação do Sistema Harmonizado
RGC	Regras Gerais Complementares (Mercosul)
CCM	Comissão de Comércio do Mercosul
GMC	Grupo do Mercado Comum
IN SRF	Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal
COANA	Coordenação Geral de Administração Aduaneira
TBT	Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio da OMC
SPS	Acordo sobre o Uso de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias da OMC
UA	União Aduaneira
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
PIB	Produto Interno Bruto
TA	Tratado de Assunção
POP	Protocolo de Ouro Preto
CMC	Conselho do Mercado Comum
CPC	Comissão Parlamentar Conjunta
SAM	Secretaria Administrativa do Mercosul
FCES	Fórum Consultivo Econômico e Social
PB	Protocolo de Brasília
PO	Protocolo de Olivos
TPR	Tribunal Permanente de Revisão
OSC	Órgão de Solução de Controvérsias da OMC
ESC	Entendimento Relativo às Normas e Procedimentos sobre Solução de Controvérsias da OMC

DSU	Dispute Settlement Understanding (=ESC)
OAP	Órgão de Apelação da OMC
PED	País em Desenvolvimento
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior (integrante da
SECEX)	
ACE	Acordo de Complementação Econômica
RNT	Restrição não Tarifária
TM	Tratado de Montevideo
PROEX	Programa de Financiamento de Exportações
CONAB	Companhia Nacional de Abastecimento
ACC	Adiantamento de Contrato de Câmbio
ASMC	Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias da OMC
ATV	Acordo sobre Têxteis e Vestimenta da OMC
ME	Ministério de Economia da Argentina
EPM	Estado(s)-Parte(s) do Mercosul
MN	Marco Normativo
AD-OMC	Acordo Antidumping da OMC
AFIP	Administração Federal de Ingressos Públicos (Argentina)
FOB	Livre a bordo ( <i>free on board</i> )
ADPF	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
STF	Supremo Tribunal Federal

---

## LISTA DE FIGURAS E FLUXOGRAMAS

---

Figura 1 – Notificações SPS – OMC 2007.....	11
Figura 2 – Acordo de Barreiras Técnicas – Número de Notificações de Barreiras Técnicas (OMC) .....	11
Figura 3 – Importação de Pneus Usados e Reformados pelo Brasil em Kg, das CE .....	92
Fluxograma 1 – Funcionamento do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul .....	45
Fluxograma 2 - Funcionamento do Sistema de Solução de Controvérsias da OMC .....	46

---

## LISTA DE TABELAS

---

Tabela 1 – Brasil - Obstáculos às Exportações no Mercosul .....	13
Tabela 2 – Brasil: Número de Restrições às Exportações .....	13
Tabela 3 – Brasil: Restrições não Tarifárias às Exportações Brasileiras no Mercosul .....	14
Tabela 4 – Brasil: Procedimentos Adotados para Superar as Restrições Impostas às Exportações no Mercosul .....	14/15
Tabela 5 – Contencioso na OMC no período de 1995 – 2010 .....	43
Tabela 6 – Importação Brasileira de Pneus Reformados do Mercosul .....	85
Tabela 7 – Importação Brasileira de Pneus Usados e Reformados da CE .....	92

---

## LISTA DE QUADROS

---

Quadro 1 – Crescimento Anual do PIB (Preços Constantes de 1995) .....	22
Quadro 2 – Exportações e Importações de Bens (FOB) (US\$ Bilhões Correntes) .....	23
Quadro 3 – Exportações (US\$ Milhões) de Produtos Seleccionados Pelos Países do Mercosul .....	23/24
Quadro 4 – A Convergência Macroeconômica no Mercosul .....	24

---

## SUMÁRIO

---

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	01
1.1 – OBJETIVOS .....	02
1.1.1 – OBJETIVO GERAL.....	02
1.1.2 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	03
1.2 – ABORDAGEM DO ESTUDO .....	04
<b>2 LIVRE COMÉRCIO VERSUS PROTECIONISMO</b> .....	06
2.1 – AS BARREIRAS AO COMÉRCIO INTERNACIONAL – O PROTECIONISMO E O NEOPROTECIONISMO .....	08
2.1.1 – AS BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS AO COMÉRCIO .....	10
2.1.1.1 – BARREIRA DE CLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA .....	15
2.1.1.2 – BARREIRA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL .....	18
<b>3 O MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL)</b> .....	21
3.1 – ORIGEM, EVOLUÇÃO HISTÓRICA E IMPORTÂNCIA DO BLOCO .....	21
3.2 - OBJETIVOS E PRINCÍPIOS .....	25
3.3 - ESTRUTURA INSTITUCIONAL .....	26
3.4 - ENTRAVES AO BOM DESEMPENHO DO BLOCO .....	28
<b>4 O SISTEMA DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DO MERCOSUL</b> ..	
4.1 – ORIGEM E FORMAÇÃO .....	31
4.2 - ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO .....	34
4.3 – COMPARAÇÃO COM O SISTEMA DA UNIÃO EUROPÉIA E DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC) .....	38
4.4 OS CASOS JULGADOS NOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL .....	48

4.5 O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS E O ENTENDIMENTO DOMINANTE DOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL NAS CONTROVÉRSIAS ESTUDADAS .....	74
<b>5 O CASO DOS PNEUS REMOLDADOS .....</b>	<b>80</b>
5.1 – A PROBLEMÁTICA DOS PNEUS .....	80
5.2 – O CASO ENVOLVENDO O BRASIL NO MERCOSUL - LAUDO ARBITRAL DE 09/01/2002 .....	83
5.3 – O IMPACTO NA OMC DO LAUDO ARBITRAL DO MERCOSUL DE 09/01/2002 – O CASO UNIÃO EUROPEIA VERSUS BRASIL .....	90
5.4 – A QUESTÃO COMERCIAL VERSUS A QUESTÃO AMBIENTAL NOS CASOS DOS PNEUS .....	97
<b>6 COMPARATIVO COM POSICIONAMENTOS APRESENTADOS PELA OMC EM PAINEIS ENVOLVENDO BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS (BNT) .....</b>	<b>103</b>
<b>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES .....</b>	<b>110</b>
<b>8 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>117</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>121</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Quando se leva em consideração as disputas entre as nações, constata-se a importância que têm as relações comerciais, através de inúmeros exemplos emblemáticos ao longo da história. As guerras nos mostram, a incapacidade dos países de resolverem pacificamente suas divergências, mostrando ser o comércio, muitas vezes, um dificultador para a manutenção da paz entre os países.

Sob essa ótica, segundo Gehrke (2003), se do comércio procede grande parte dos conflitos e se da ausência de uma solução pacífica aos mesmos surgem os golpes à estabilidade e harmonia nas relações interestatais, nada seria mais elementar que a premente necessidade de um sistema sólido e eficaz para a resolução pacífica das diferenças comerciais surgidas entre os Estados.

Em litígios internacionais de natureza econômica, alguns fatores favorecem para que os Estados confiem a atividade de solução de controvérsias a órgãos das próprias organizações internacionais especializadas, em detrimento da utilização dos modos diplomáticos ou do recurso aos tribunais internacionais de caráter permanente. [...] Nesse sentido, o exemplo mais admirável é o mecanismo de solução de controvérsias da Organização Mundial do Comércio (SALVIO & CABRAL, 2006).

O mesmo raciocínio se dá com os blocos econômicos e os acordos preferenciais de livre-comércio que também estabelecem mecanismos de solução de controvérsias específicos, próprios, os quais irão depender da espécie de integração escolhida.

À margem dos problemas em seu bojo, o Mercosul tem sido um processo benéfico para seus membros, em decorrência do processo de integração econômica, considerando o crescimento do comércio e dos investimentos entre os quatro países, desde sua criação. Entretanto, o aprofundamento de um processo de integração leva à descoberta de temas sensíveis em relação aos quais o posicionamento conjunto dos países integrantes de um bloco são mais difíceis de serem alcançados.

Dentro desse enfoque, quando dos primórdios do Mercosul, seus fundadores constataram a necessidade de se criar um sistema que desse subsídio para que essa integração continuasse a prosperar pacificamente, ou seja, formar um sistema para a solução das controvérsias que surgiriam, com a consequente aplicação das legislações e penalidades cabíveis em cada caso.

A motivação para se proceder a um estudo mais aprofundado do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul, relacionando e analisando sumariamente, nesse estudo, os casos julgados em seus tribunais, é tentar conhecer a formação do referido sistema, observando a possibilidade de sua criação estar relacionada ao desempenho do bloco econômico em questão, além de trazer à luz a discussão, por demais relevante, da soberania dos Estados frente à globalização e a discussão quanto às novas medidas protecionistas (Barreiras não Tarifárias – BNT) adotadas pelos Estados-membros do bloco para a defesa dos seus interesses comerciais.

E como forma de exemplificar a natureza dos casos julgados nos tribunais do Mercosul consideramos importante, como fechamento do presente trabalho, proceder a um estudo mais detalhado do Laudo VI, de 09 de janeiro de 2002, do Tribunal Arbitral Ad Hoc do Mercosul, o qual se refere à solução dada por esse tribunal para a controvérsia existente entre o Brasil e o Uruguai quanto ao comércio de pneus remoldados (ou remodelados) e sua repercussão no caso travado no âmbito da OMC.

## **1.1 - OBJETIVOS**

### **1.1.1 – OBJETIVO GERAL**

Partindo do contexto acima, segundo Bechara e Redenschi (2002), não é possível se imaginar uma integração ou associação, sem que exista um instrumento que, tal como um autêntico “para-raios”, receba as disputas oriundas desse relacionamento, absorva-as e dê uma solução às mesmas, sempre, salientando-se, à luz dos acordos previamente estabelecidos, e nunca sob a ótica de uma ou de outra legislação nacional.

A presente dissertação tem, portanto, como objetivo geral, compreender mais profundamente o Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul, detalhando para isso, ao longo do seu desenvolvimento, a estrutura, funcionamento e trajetória histórica

do referido sistema desde a formação do bloco regional pelo tratado de Assunção, demonstrando, por fim, que ao longo dos quase dezoito anos de existência do Mercosul, os Estados-Partes procuraram, por meio de 03 (três) protocolos, melhorar o mecanismo inicialmente implementado.

### **1.1.2 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Com o intuito de tornar factível o cumprimento desse objetivo maior, o trabalho proposto terá como objetivo específico, dentre outros, fazer uma comparação do mecanismo de controvérsias estudado com o sistema utilizado, por exemplo, na esfera da Organização Mundial do Comércio (OMC) e com o sistema das CE (TJCE), verificando as diferenças e particularidades comuns entre eles, com a finalidade de descobrir se o posicionamento apresentado pelos tribunais do Mercosul é similar ao apresentado pelo Sistema de Solução de Controvérsias da referida organização, em especial no tratamento das controvérsias envolvendo o uso (ou, no mínimo, o argumento de uso) de Barreiras não Tarifárias (BNT) pelos Estados-Partes do bloco e pelos membros da OMC.

O estudo tem também como propostas específicas: (1) observar uma possível relação entre a existência das controvérsias julgadas nos tribunais do Mercosul com o seu desempenho, (2) proceder a uma análise dos casos julgados nos tribunais do Mercosul, tentando compreender a natureza e a motivação dessas controvérsias, em especial no uso de novas formas de protecionismo pelos países-membros do bloco, na figura das barreiras não tarifárias; (3) analisar as sentenças exaradas pelos tribunais do Mercosul, ponderando-se acerca dos argumentos referentes aos princípios de livre-comércio estabelecidos pelo bloco econômico e arguidos pelos países-membros envolvidos nas controvérsias versus os princípios relativos a soberania nacional, usados como justificativa para a utilização de medidas protecionistas; e (4) estudar mais detalhadamente, o Laudo VI de 09/01/2002 do Tribunal Arbitral Ad Hoc do Mercosul, referente à proibição brasileira de importação de pneumáticos remodelados procedentes do Uruguai, mostrando, por final, o impacto do referido laudo no âmbito da OMC, onde caso semelhante foi aberto pela CE (Comunidade Européia) contra o Brasil, sendo utilizado, dessa vez, pelo Brasil, o argumento de proteção ambiental em sua defesa.

## **1.2 – ABORDAGEM DO ESTUDO**

Primeiramente, o presente trabalho procurou mostrar sucintamente o caminho percorrido pelo MERCOSUL ao longo de sua existência, analisando o seu desempenho e os entraves a seu crescimento, bem como discorrendo sobre as controvérsias entre seus países-membros, as quais, por sua existência, justificam o surgimento de um mecanismo internacional voltado para a cooperação e a tomada de decisões do bloco.

O estudo foi conduzido, então, de forma a traçar a evolução histórica do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul, assim como sua estrutura e funcionamento, desde a instituição do bloco econômico, através da pesquisa bibliográfica, coleta e compilação de dados sobre o referido sistema, tentando obter informações, paralelamente, sobre o organograma e desempenho do Sistema de Solução de Controvérsias da Organização Mundial do Comércio (OMC), com a finalidade de se fazer uma comparação quanto às suas diferenças e similaridades. Procuramos, logo após, obter uma conclusão quanto a se há ou não um posicionamento dominante nos tribunais do Mercosul no que se refere às diversas situações apresentadas pelos Países-Membros do bloco, nos seus foros de discussão.

Nesse contexto, tentamos demonstrar quais os tipos de barreiras não tarifárias se fizeram presentes nas controvérsias levadas aos tribunais do bloco, de que maneira foram as mesmas utilizadas como argumento pelos países envolvidos nos casos em questão e qual foi o entendimento dos tribunais do Mercosul quanto a essas barreiras.

Para tanto, procuramos, através da produção de planilha específica, compilar a relação das controvérsias surgidas entre os países-membros do bloco, os temas das referidas controvérsias, as partes envolvidas nos embates, as regras aplicadas pelos tribunais específicos, suas decisões e o cumprimento ou não dos Laudos Arbitrais pelas nações penalizadas, acompanhada de uma dissertação mais detalhada dos diversos casos julgados pelos tribunais arbitrais do Mercosul, procurando, em um capítulo posterior, identificar os pontos em comum entre eles e entre as decisões exaradas pelos tribunais em cada caso, a título de caracterizar o entendimento corrente dos referidos tribunais, nas controvérsias levadas à discussão no âmbito desse bloco econômico.

E por último, a título de exemplificação de um caso tratado na esfera do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul, e que teve repercussão no âmbito da OMC, passamos a um estudo mais analítico, do Laudo VI de 09/01/2002 do Tribunal Arbitral

Ad Hoc, referente à proibição, pelo Brasil, de importação de pneumáticos remodelados procedentes do Uruguai, tentando ressaltar, na análise da controvérsia em questão, a abordagem das normas técnicas de classificação tarifária de mercadorias como barreira não-tarifária, em contraponto com o argumento de proteção ambiental utilizado pelo Brasil, no âmbito da OMC, em caso semelhante. Como método de coleta de dados, sobre os pneus, utilizamos sistemas extratores de dados utilizados na Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), como o sistema DW ADUANEIRO, além de dados extraídos do sistema ALICEWEB do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC, de forma a identificar o perfil das importações brasileiras de pneus ao longo do período estudado.

## 2 – LIVRE COMÉRCIO VERSUS PROTECIONISMO

Após o século XVIII, segundo Barral (2002), principalmente com a teoria das vantagens absolutas de Smith, continuada posteriormente por Ricardo, com as vantagens comparativas, o livre comércio foi defendido como o melhor mecanismo para desenvolver o comércio e levar as nações ao progresso. O liberalismo, também conhecido como doutrina do Laisser Faire (o Estado deixa de fazer), teve como grandes defensores John Stuart Mill, David Ricardo, Jean Baptiste Say e Adam Smith, esse último seu maior expoente.

Pode-se dizer que as principais características do liberalismo são: a) mercado livre, em que o Estado não intervém; b) livre concorrência; c) iniciativa individual, em que qualquer pessoa pode exercer qualquer ofício; d) desregulamentação, onde o Estado retira os empecilhos legais que cerceiam a atividade econômica; e) divisão internacional da produção, onde as nações produzem somente aquilo que for economicamente mais viável e, através do comércio internacional, trocam seus excedentes (MAIA, 2003).

Na literatura econômica, por outro lado, os tratados mercantilistas foram os primeiros a defender o uso de medidas protecionistas, com a finalidade de se obter excedentes na balança comercial, para que uma nação pudesse prosperar.

Tem-se por protecionismo a medida governamental adotada com a finalidade de garantir mercado interno para produtores domésticos, mantendo-se distante a concorrência externa, ou seja, com o intuito de assegurar proteção a indústrias nacionais. O protecionismo acaba, portanto, por se contrapor ao livre-cambismo, entendido como a não-intervenção do Estado na economia (PRAZERES, 2003).

Várias foram as razões usadas ao longo da história em defesa do protecionismo a setores específicos, dentre as quais, podemos destacar: a) segurança nacional; b) argumento da indústria nascente, isto é, proteção à indústria doméstica durante a sua infância até que ela possa competir com a concorrência externa; c) setores economicamente essenciais à nação, como a agricultura e; d) setores que usam grande quantidade de mão-de-obra, para proteção quanto à mão-de-obra estrangeira barata.

Com o intuito de fazer frente às medidas protecionistas, alavancar a liberalização do comércio e regular as relações comerciais internacionais, foi instituído, em

30/10/1947, o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), que levou, posteriormente, à criação da Organização Mundial do Comércio (OMC), estabelecida em 1994, como um dos principais resultados da Rodada Uruguai do GATT.

Apesar do comércio internacional atual, estruturado a partir da 2ª Guerra Mundial, basear-se nos princípios da cláusula de “nação mais favorecida”, “reciprocidade” e “não discriminação” (postos pelo GATT/47), verifica-se uma tendência protecionista e discriminatória crescente na economia. Os países procuram cada vez mais fechar os seus mercados, embora defendam a sua liberalização e a desregulamentação do comércio mundial.

Esse “surto” protecionista a partir de 1960-80 deveu-se a uma série de razões: a) o desemprego nos países desenvolvidos e a recessão mundial, oriundos da crise fiscal da década de 80 e da crise do petróleo; b) o surgimento de novos países exportadores de produtos manufaturados, como as potências asiáticas e o Japão; c) o problema dos EUA com sua balança comercial, levando-o a adotar, ainda mais, práticas protecionistas, internacionalmente; d) problemas na Rodada Uruguai do GATT, devido à dificuldade das nações industrializadas em concluírem acordos satisfatórios; e) o aumento da busca, principalmente das indústrias intensivas em mão-de-obra dos países industrializados, por maior proteção, frente à concorrência internacional, acirrada à época (GALVÃO, 2000).

A liberalização do comércio tem aberto, à concorrência internacional, muitas empresas anteriormente protegidas, surgindo, em decorrência disso, um dilema para os governos, em especial, para os dos países em desenvolvimento, que precisam agora buscar o equilíbrio entre sua necessidade de exportar para os mercados dos países industrializados e sua necessidade de proteger as indústrias nacionais em processo de adaptação ao ambiente de livre comércio.

Prazeres (2003) afirma que:

O contexto internacional atual parece mostrar a existência de um liberalismo comercial moderado. O liberalismo é demonstrado, teoricamente, pelos acordos de liberalização comercial e, na prática, pelo incremento do fluxo de comércio internacional. O aspecto abrandado do liberalismo pode, entretanto, ser identificado pelas exceções ao livre comércio previstas nos próprios Acordos da OMC e pela ocorrência de práticas

protecionistas disfarçadas pelos próprios membros da OMC, como o fazem prova as sucessivas condenações confirmadas pelo Órgão de Solução de Controvérsias da Organização (2003, p.78).

Para Barral (2002), uma das causas para o uso de medidas protecionistas é a formação de acordos de integração regional. Embora esses acordos incluam a liberalização e redução de barreiras intrabloco, é comum envolverem, também, o incremento de barreiras, aplicadas em conjunto pelo países-membros do bloco, contra bens oriundos de Estados não membros do acordo regional.

## **2.1 – AS BARREIRAS AO COMÉRCIO INTERNACIONAL – O PROTECIONISMO E O NEOPROTECIONISMO**

As medidas protecionistas, no item classificação, dividem-se em barreiras tarifárias (BT) e barreiras não tarifárias (BNT). No 1º caso, a proteção ao comércio e indústria nacionais se dá por meio da aplicação de uma tarifa aduaneira sobre os bens oriundos do exterior, isto é, um imposto aplicado sobre a mercadoria no instante em que ela entra no país. O Imposto de Importação (II), exemplo de tarifa alfandegária, tem por finalidade básica a proteção ao trabalho e à produção nacional, podendo ser alterado pelo governo de forma imediata, conforme a realidade do comércio exterior.

A política tarifária, apesar dessa flexibilidade, enfrenta, por outro lado, dificuldades de implementação, principalmente quando se refere à elevação dos tributos aduaneiros, em virtude da estrutura tarifária acordada no âmbito do GATT/OMC e, atualmente, por conta do Mercosul, do qual o Brasil é membro.

Embora as tarifas tenham sido, historicamente, o método mais importante de restrição comercial, há diversos outros tipos de barreiras comerciais. As barreiras não tarifárias (BNT), por exemplo, são consideradas como qualquer restrição, que não seja uma tarifa, que limite ou interrompa o acesso de produtos importados a mercados internos. Essas barreiras não são aplicadas, *a priori*, com a intenção de restringir o comércio, mas, sim, de impedir ações desleais, proteger a saúde, o meio-ambiente, etc. Todavia, pode-se observar a utilização discriminatória de tais medidas com fins meramente comerciais e protecionistas.

Um fenômeno impressionante do comércio internacional atual é o crescimento da utilização de BNT. Segundo Prazeres (2003), novos mecanismos de protecionismo ganham força num período identificado como de liberalização dos fluxos de comércio. Essa incoerência é explicada pelo fato de os países adotarem discurso liberal e prática protecionista. Algumas nações querem gozar os benefícios do livre comércio, sem arcar com os riscos de expor suas economias à concorrência internacional. Essa contradição é o que leva ao aparecimento de práticas dissimuladas de protecionismo, ligadas, principalmente, ao uso de barreiras não tarifárias.

São exemplos de barreiras não-tarifárias: restrições voluntárias às exportações, controles de qualidade, certificados de origem exigidos nas importações, inspeções pré-embarque das mercadorias ao exterior, barreiras técnicas e burocráticas, controles zoonos, fitosanitários e ecológicos (ambientais), subsídios à produção e às exportações, direitos antidumping, salvaguardas e vários outros (GALVAO, 2000).

Três medidas merecem destaque especial, pela crescente utilização no comércio internacional, quais sejam: direitos antidumping, salvaguardas e subsídios.

Dentre outras diversas definições, podemos conceituar dumping como a venda de um produto num mercado estrangeiro quando, após se deduzirem os custos de transferência (frete, seguro, etc), o preço da venda externa do bem é diferente (geralmente, inferior) ao vigente no mercado interno. Conseqüentemente, o direito antidumping seria o equalizador do dano sofrido pelas empresas domésticas, traduzido em um adicional suficiente apenas para sanar tal prejuízo (D'AMORIM, 2000).

Em economias abertas, a experiência mostra que nenhuma outra ferramenta foi tão eficaz quanto os direitos antidumping (AD) para impedir aumentos bruscos de importações de determinados bens, tendo se tornado, assim, o instrumento preferido dos governos para dar proteção temporária às indústrias que, por algum motivo, perderam competitividade internacional, além de, supostamente, servirem para manutenção de monopólios locais e/ou cartéis domésticos.

Já as salvaguardas, são medidas governamentais, tais como estabelecimentos de quotas, com o fim de dar proteção temporária à indústria doméstica contra importações crescentes que estiverem causando ou ameaçando causar um grave prejuízo à mesma, não sendo, em geral, consideradas práticas desleais de comércio (D'AMORIM, 2000).

Os subsídios, por sua vez, ainda segundo a autora acima, referem-se a contribuições financeiras por governo ou órgão público que implique em transferência direta de fundos, receitas públicas devidas, que sejam perdoadas ou deixem de ser recolhidas ou, fornecimento de bens e serviços, além daqueles destinados à infraestrutura geral. No caso de subsídios que estejam causando dano à indústria doméstica, um país pode optar como forma de proteção, a aplicação de medidas compensatórias.

Enquanto os mecanismos clássicos de proteção eram, basicamente, tarifas e cotas, o neoprotecionismo (ou novo protecionismo) identifica-se pelo uso de maneiras mais sofisticadas de proteção não-tarifária, mesmo que sejam utilizadas com a mesma finalidade das medidas protecionistas tradicionais.

### **2.1.1 – AS BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS AO COMÉRCIO**

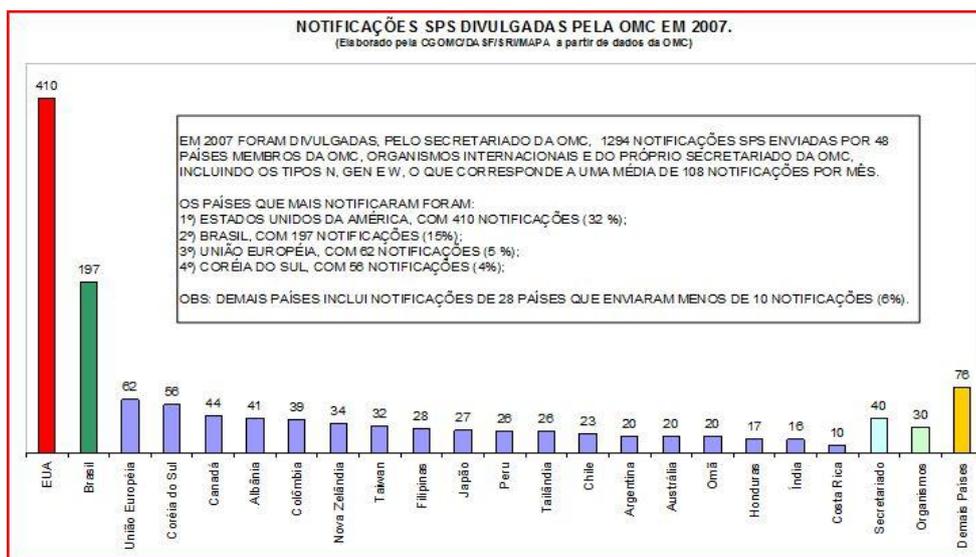
As discussões referentes às novas formas de protecionismo tornam-se cada vez mais complexas e acaloradas, tendo em vista as preocupações existentes com os direitos humanos, o meio ambiente, a paz, a segurança nacional, o direito do consumidor, do trabalhador, etc, e determinar o que é legítimo e necessário para a proteção desses diversos direitos é uma tarefa complexa na prática.

Um fato largamente aceito é que as BNT são mais distorcivas ao comércio e à eficiência econômica da nação importadora se comparadas às barreiras tarifárias, haja vista limitarem o acesso ao mercado importador de forma não transparente, imprevisível e sua aplicação é caracterizada por um alto grau de discricionariedade por parte dos Estados [...] e uma BNT legítima para um país é facilmente considerada por outro país como uma barreira injustificada às suas exportações (OLIVEIRA, 2005).

Nos itens 2.2.1.1 e 2.2.1.2, a seguir, discutiremos um pouco sobre duas BNT em particular: de classificação tarifária e de proteção ambiental.

Para o sistema multilateral do comércio, tanto no antigo GATT 1947 como na Organização Mundial de Comércio (OMC), o *princípio da interdição das barreiras não tarifárias* já é estabelecido e a prova disso são os dois acordos sobre barreiras firmados na esfera dessa última Organização. O Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (TBT) e o Acordo sobre o Uso de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS).

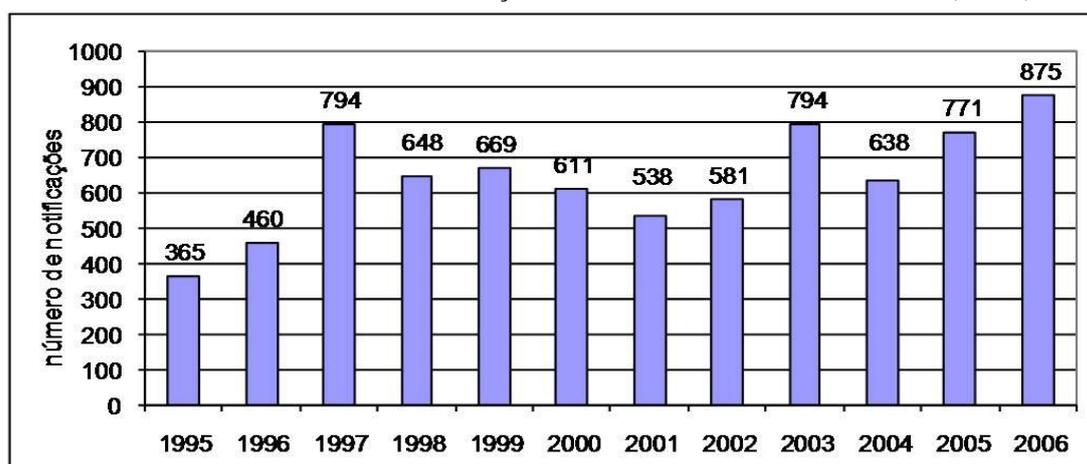
FIGURA 1– NOTIFICAÇÕES SPS – OMC 2007



Fonte: Superintendência Federal do MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) a partir de dados da OMC.

Quanto às barreiras técnicas, observa-se que embora elas devam representar segurança e proteção à vida e ao meio-ambiente verifica-se que são, comumente, usadas como ferramentas de protecionismo disfarçado por demandas dos setores empresariais dos Estados. Como exemplos, tomem-se os Regulamentos Ambientais que nada mais representam do que meios dissimulados de proteger o mercado nacional sob o pretexto de proteção ambiental.

FIGURA 2 - ACORDO DE BARREIRAS TÉCNICAS  
NÚMERO DE NOTIFICAÇÕES DE BARREIRAS TÉCNICAS (OMC)



Fonte OMC

Barreiras técnicas que enfatizam a concorrência desigual são as normas sanitárias, fitossanitárias e zoonosológicas, porque a maior parte dos produtos exportados

pelos países em desenvolvimento (PED) são produtos primários, de baixo grau de sofisticação, que não acompanham os regulamentos técnicos internacionais, se sujeitando, assim, a exigências que, sob o disfarce de impedir a disseminação de doenças entre plantas e animais e de dar proteção à saúde do consumidor, na prática prejudicam e, às vezes, inviabilizam as exportações desses bens. Ademais, quando esses mecanismos não cumprem a sua finalidade de dar segurança ao homem e ao meio-ambiente, tornam-se barreiras, caracterizando protecionismo.

O Tratado de Assunção, no âmbito do Mercosul, deu destaque ao livre comércio, determinando que tal liberdade deve ser atingida por meio da extinção de restrições alfandegárias, **barreiras não tarifárias** e outros mecanismos semelhantes.

Há, no bloco, um Subgrupo de Trabalho específico do Grupo Mercado Comum (GMC) discutindo sobre barreiras técnicas (Subgrupo nº 3). Ele cuida dos Regulamentos Técnicos para impedir que esses regulamentos imponham barreiras ao comércio regional, tentando, assegurar, também, as condições necessárias de saúde, segurança e proteção ambiental.

O que se observou, no âmbito do Mercosul, foi que à medida que se desenrolava o processo de integração entre os países do bloco, a atenção da política comercial tendia a desviar-se da consolidação de uma tarifa comum para o uso de medidas não tarifárias, contra importações. Nos últimos anos, mesmo que a Tarifa Externa Comum (TEC) não seja mais aplicada nas importações oriundas de países membros (salvo exceções), as empresas exportadoras brasileiras têm reclamado de restrições não tarifárias que dificultam suas vendas neste mercado, como nos casos dos setores de calçados, carne de frango e produtos siderúrgicos e outros.

Berlinski (2006) condensou diversos dados estatísticos, levantados de pesquisa elaborada por Kume, Anderson e Oliveira (2001), relativos às barreiras não tarifárias (BNT), no âmbito do Mercosul. Apresentamos alguns deles nas tabelas a seguir.

As restrições sofridas pelas firmas exportadoras brasileiras, à época da pesquisa, são as seguintes<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Nas tabelas 1, 3 e 4, a seguir, a 2ª coluna fornece a média aritmética de notas atribuídas pelas empresas para a importância de cada entrave, em uma escala de um (pouco importante) a seis (muito importante).

**TABELA 1**  
**BRASIL: OBSTÁCULOS ÀS EXPORTAÇÕES NO MERCOSUL**

Fatores	Nº de Firmas	Média Aritmética	Desvio padrão
Preço	333	4,4	0,95
Concorrência de 3ºs Países	324	3,8	1,0
Qualidade do Produto	313	3,4	0,92
<b>Barreiras não Tarifárias</b>	<b>310</b>	<b>3,8</b>	<b>0,85</b> ←
Canais de Distribuição	307	3,7	0,79
Outros	42	5,9	0,13

Fonte: Kume, Anderson e Oliveira (2001) *in* Berlinski (2006)

As BNT, segundo o autor, foram consideradas por 310 empresas brasileiras como um dificultador para a expansão de suas vendas. Entre os setores que deram notas 5 e 6 a esse item (restrições mais fortes), destacam-se o de calçados, material elétrico, artigos de vestuário, veículos/peças e produtos alimentícios.

As tabelas a seguir mostram o número de BNT impostas às exportações brasileiras segundo o país importador, as espécies de restrições enfrentadas pelo país, bem como os procedimentos adotados, pelo Brasil, para superar as barreiras impostas às suas exportações, no âmbito do Mercosul.

**TABELA 2**  
**BRASIL: NÚMERO DE RESTRIÇÕES ÀS EXPORTAÇÕES**  
**(segundo países importadores e firmas pesquisadas)**

Setor	Argentina	Paraguai	Uruguai	Firmas Pesquisadas
Outros Produtos Metalúrgicos	15	4	2	32
Máquinas e Tratores	21	3	4	40
Motores e Peças p/Veículos	7	1	4	20
Madeira e Mobiliário	15	4	5	48
Celulose, Papel e Impressão	5	2	2	12
Artigos Plásticos	5	1	2	7
Indústria Têxtil	18	4	5	35
Calçados	8	0	1	12
<b>Açúcar</b>	5	1	2	15
Outros Produtos Alimentícios	7	4	5	11
Indústrias Diversas	7	3	5	21
Comércio	10	1	4	22
<b>Subtotal</b>	<b>123</b>	<b>28</b>	<b>41</b>	<b>275</b>
Resto de Atividades	37	8	14	137
<b>Total</b>	<b>160</b>	<b>36</b>	<b>55</b>	<b>412</b>

Fonte: Kume, Anderson e Oliveira (2001) *in* Berlinski (2006)

O resultado acima não significa que a Argentina seja o sócio comercial do Mercosul que mais impõe restrições ao Brasil, tendo em vista que o volume de vendas brasileiras a esse país é consideravelmente maior que o montante destinado aos mercados Paraguai e Uruguai.

**TABELA 3**  
**BRASIL: RESTRIÇÕES NÃO TARIFÁRIAS ÀS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS NO MERCOSUL**

BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS	Nº DE FIRMAS	MÉDIA ARITMÉTICA	DESVIO PADRÃO
Seguro e Frete	201	3,8	0,8
Gastos na Aduana no Importador	197	3,9	1,2
Requisitos de Etiquetas	196	3,8	1,3
Trâmites Aduaneiros Excessivos	145	4,5	1,1
Inspeção Prévia	132	4,0	1,2
Requisitos de Inspeções/Testes	129	4,3	1,1
Licença de Importação	95	3,9	1,3
Registro do Produto	85	4,2	1,4
Certificações Técnicas	79	4,4	1,3
Registro do Estabelecimento Exportador	66	3,3	1,4
Regulamentos de Transporte	60	3,5	1,6
Sanitárias e Fitosanitárias	58	3,7	1,9
Exigência de Patentes	37	2,8	1,3

Fonte: Kume, Anderson e Oliveira (2001) *in* Berlinski (2006)

Os principais setores afetados pelas barreiras relacionadas acima se encontram discriminados em quadro constante no Anexo B ao presente trabalho.

**TABELA 4**  
**BRASIL: PROCEDIMENTOS ADOTADOS PARA SUPERAR AS RESTRIÇÕES IMPOSTAS ÀS EXPORTAÇÕES NO MERCOSUL**

PROCEDIMENTOS	Nº DE PRODUTOS	MÉDIA ARITMÉTICA	DESVIO PADRÃO
Adaptação às normas técnicas do país importador	104	4,0	1,0
Certificações e Testes	98	4,1	1,1
Modificações de rótulos e embalagens	96	3,8	1,2
Modificação na especificação do produto	82	3,8	1,2
Modificação no processo produtivo	77	3,5	1,3
Exportação com marca do importador	68	3,1	1,0
Inspeção de plantas industriais pelo importador	65	3,4	1,4

Fonte: Kume, Anderson e Oliveira (2001) *in* Berlinski (2006)

### **2.1.1.1 – BARREIRA DE CLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA**

Como o presente estudo aborda, em um caso particular, a barreira técnica originada a partir da classificação tarifária de mercadorias (codificação internacional), arguida pelo Brasil no caso “pneus”, este item discorre sobre a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), adotada pelos países membros do bloco, destacando neste relato a nomenclatura do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH), de onde a NCM foi baseada, quando da sua criação.

Todos os países utilizam um modelo de classificação de mercadorias, geralmente conhecido como Nomenclatura. A Nomenclatura nada mais é do que uma lista exaustiva de mercadorias, que cobre praticamente todos os bens que podem ser comercializados, e que torna possível a cobrança dos tributos que o importador paga pelo bem importado.

Todo produto se encaixa em algum código da Nomenclatura, dessa maneira, a cada numeração da Nomenclatura corresponde um direito de importação e a tabela que indica os tributos de importação que correspondem a cada código da Nomenclatura chama-se tarifa. No âmbito do Mercosul, tem-se a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), com sua tarifa correspondente, a Tarifa Externa Comum (TEC).

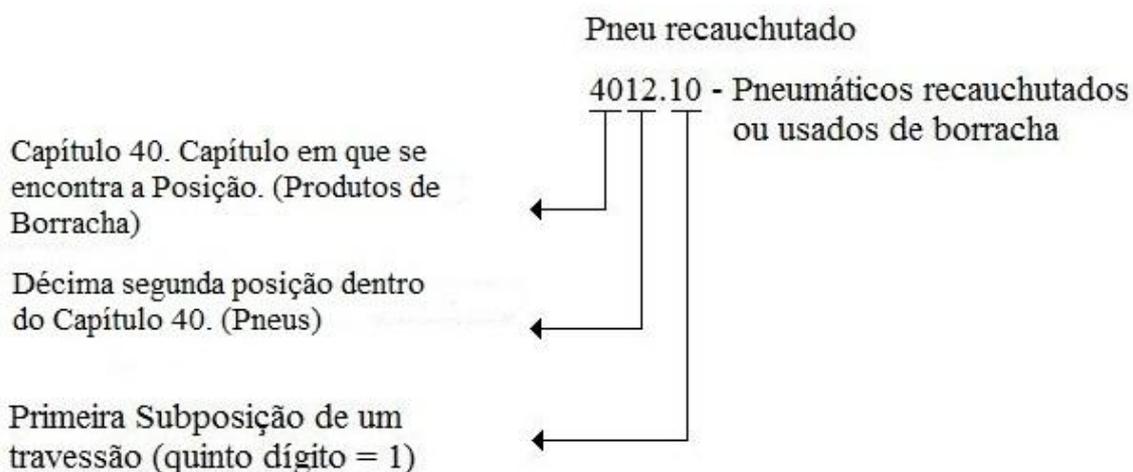
#### **a) Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH)**

A Nomenclatura de Mercadorias, sob a denominação de Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, ou, apenas, Sistema Harmonizado (SH), foi firmada em junho de 1983, em convenção internacional. Segundo a Organização Mundial das Alfândegas (OMA), o SH é usado por quase todos os Estados que participam do comércio internacional – noventa e oito países são partes contratantes da Convenção do SH e cento e setenta e seis países utilizam o sistema – o que perfaz mais de 98% do comércio mundial. A Nomenclatura apresenta, sob uma forma sistemática, as mercadorias objeto de comércio internacional (DIAS e OUTROS, 2006).

O Sistema Harmonizado (SH) foi estruturado, em geral, pelo grau de elaboração das mercadorias. Começa com os menos elaborados, os Animais Vivos (capítulo 01) e vai até os mais elaborados, as Obras de Arte (capítulo 97). O código internacional de mercadorias é formado por 06 dígitos: os dois primeiros do Capítulo, os dois seguintes

da Posição (denominando-se genericamente esses 04 dígitos, de Posição) e os dois últimos, Subposição de 1º nível e de 2º nível, nessa ordem.

Exemplo:



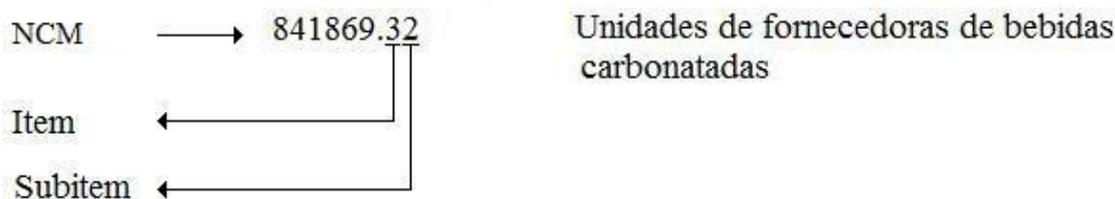
Segundo Dias e outros (2006), a fim de ser coerente, um sistema de classificação deve vincular uma mercadoria a um único código numérico, de maneira inequívoca. Para tanto, o SH contém 06 (seis) Regras Gerais de Interpretação (RGI), responsáveis pelo correto enquadramento das mercadorias nas respectivas posições e subposições dentro do SH.

#### **b) Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM)**

Com o advento do Mercosul, a necessidade de uma nomenclatura unificada para ser usada entre os quatro Países-membros do bloco econômico levou à criação da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), baseada no Sistema Harmonizado (SH). A NCM acrescentou aos 06 dígitos do SH mais dois, que constituem o Item e o Subitem, totalizando, assim, um código numérico de 08 dígitos, de maneira a haver um melhor detalhamento das mercadorias e a satisfazer os interesses dos Estados-Partes do Mercosul. Além das 06 Regras Gerais de Interpretação (RGI) do SH, a NCM contém, ainda, 02 Regras Gerais Complementares (RGC). [...] Essa nomenclatura serviu de base para a criação da Tarifa Externa Comum (TEC) (BIZELLI, 2008).

A TEC, como já destacamos anteriormente, nada mais é que uma tarifa. Ela é externa porque se aplica somente às importações oriundas de nações não membros do Mercosul. As Tarifas dentro do bloco são zero, com exceções. As alíquotas da TEC são, de uma maneira geral, mais baixas do que as alíquotas da Tarifa brasileira antes vigente.

Exemplo:



Exemplo de Classificação Tarifária de mercadoria, acompanhada da respectiva Nota Explicativa do Sistema Harmonizado (NESH) quanto a essa classificação, encontra-se no Anexo C do presente trabalho.

Se não houver consenso acerca da classificação de uma mercadoria na NCM e se a controvérsia for referente ao 7º e 8º dígitos da codificação (parte regional do código), o Comitê Técnico nº 1, da Comissão de Comércio do Mercosul (CCM), específico para Tarifas, Nomenclatura e Classificação de Mercadorias, elevará o caso ao Grupo do Mercado Comum (GMC), para sua apreciação, conforme **o Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul**. A decisão será comunicada a cada um dos países-membros, que deverão adotá-la obrigatoriamente. As diretivas da CCM sobre classificação de mercadorias tem validade no Mercosul a partir da publicação oficial na esfera do bloco.

**A utilização da NCM**, além da cobrança do Imposto de Importação (II), através da Tarifa Externa Comum (TEC), e do estabelecimento de direitos de defesa comercial (antidumping, compensatórios e salvaguarda), **também se dá, no âmbito do sistema administrativo das importações, através de proibições, anuências e licenciamentos referentes às mercadorias importadas, restrições essas identificadas por meio dessa nomenclatura** (Bizelli, 2008, grifo nosso). O 1º Laudo Arbitral a ser abordado neste trabalho versará sobre uma BNT na figura de licenciamentos de importação.

### c) A Classificação de Mercadoria como barreira não-tarifária (BNT)

O ponto central do debate sobre BNT, conforme Prazeres (*apud* BARRAL, 2002), está na dificuldade em se estabelecer se uma regra particular serve ao interesse público ou a motivações protecionistas. O problema é maior quando se verifica que, na realidade, ambos os aspectos estão, muitas vezes, combinados em uma só restrição técnica.

Provém desse contexto a relevância do estudo da barreira de classificação fiscal de mercadorias (modalidade de restrição não-tarifária - RNT), também empregada no comércio internacional como instrumento protecionista, especialmente no que se refere ao caso específico dos “pneus remoldados, travado entre o Brasil e o Uruguai, no âmbito do Mercosul, esfera em que é utilizada a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) com a estrutura abordada no item “b” do presente tópico.

### **2.1.1.2 – BARREIRA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL**

Em decorrência do impacto no âmbito da OMC, do Laudo VI, exarado pelo Tribunal Arbitral Ad-Hoc do Mercosul, acerca da controvérsia dos pneus remoldados, envolvendo o Brasil e, motivada pelo fato de esse país ter feito, na esfera daquela Organização, uso do argumento de proteção ambiental em sua defesa, destacaremos neste quesito a importância que vem apresentando o debate entre comércio e meio ambiente na esfera global, bem como a utilização frequente desse argumento como barreira não-tarifária (BNT).

Em 1971, a Secretaria do GATT demonstrou, em um documento, o receio de que as políticas de proteção ambiental pudessem constituir-se de barreira ao comércio internacional. É o chamado “protecionismo verde”, ou “barreira verde”.

Já o GATT-1992, numa publicação sobre comércio e meio-ambiente, para justificar a preferência pela adoção do livre comércio, argumentou que com o crescimento da renda, o cidadão médio gasta mais recursos com a preservação do meio-ambiente; o comércio é um mecanismo propício para difusão de tecnologias menos poluidoras, tornando, também, disponível uma maior variedade de produtos “verdes” aos consumidores. Por conseguinte, o livre comércio não deveria sofrer restrições motivadas por questões ambientais, pois havia o risco de que a questão ambiental fosse utilizada como mais um tipo de protecionismo camuflado (GUTIERREZ, 1997).

Por outro lado, a autora acima registra que, historicamente, o crescimento econômico, oriundo do comércio, veio atrelado à deterioração ambiental. Tal crescimento tenderia, então, a agravar os problemas ambientais, dentre outros, a criação de lixo, as emissões de dióxido de carbono, a poluição de águas subterrâneas, o esgotamento dos solos, o buraco na camada de ozônio e a redução da biodiversidade.

Padrões ambientais multiplicam-se nas legislações comerciais domésticas e as normas regulatórias do comércio internacional, visando adaptação a esses padrões, vêm se tornando uma das formas mais maléficas do novo protecionismo.

As barreiras não-tarifárias de proteção ambiental podem assumir, dentre outras, as seguintes formas: a) restrições quanto às embalagens; b) obrigatoriedade de “selos verdes” nos produtos, os quais atestam que esses bens foram produzidos por processos menos danosos ao meio ambiente; c) restrições ou proibições de importação para poluentes; d) medidas excepcionais para proteção à vida ou à saúde ou para preservação de recursos naturais não renováveis; e) empecilhos ao movimento fronteiro de certos produtos, decorrentes de convenções multilaterais ambientais.

Conforme Cardoso (*apud* BARRAL, 2002):

Considera-se protecionismo regulatório ambiental a imposição de dificuldades ou a proibição à importação de bens que, apesar de motivadas pela defesa do ambiente, têm o verdadeiro intuito de proteção de produtores domésticos contra competição externa. [...] É característica do protecionismo regulatório, portanto, ser sempre dissimulado, encoberto, disfarçado...

Nesse contexto, o artigo XX do GATT-1994, o Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (TBT) e o Acordo sobre o uso de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS), na esfera da Organização Mundial do Comércio (OMC), e, posteriormente, a Conferência Ministerial dessa organização em Doha (2001), admitem, *a priori*, que se limite o comércio internacional, com objetivos legítimos de proteção ambiental, proteção à vida ou à saúde dos seres vivos ou de preservação de recursos esgotáveis. Tais práticas, contudo, não podem ser usadas de maneira discriminatória, nem podem consistir em entrave disfarçado ao comércio internacional. Já o princípio da não discriminação, é um forte argumento a favor da liberalização dos mercados, pois assegura que as medidas de proteção ao meio ambiente não sejam usadas de modo a discriminar arbitrariamente entre bens equivalentes produzidos domesticamente ou no exterior ou entre bens equivalentes importados de diferentes parceiros comerciais (artigos I, III e XX do GATT/94).

Cardoso (*apud* BARRAL, 2002), coloca que nações em desenvolvimento sempre demonstraram preocupação de que seus bens e serviços pudessem enfrentar barreiras não tarifárias em virtude dos padrões ambientais rigorosos exigidos pelos

países desenvolvidos. Esses últimos, por sua vez, associam os padrões ambientais mais rígidos à perda de competitividade em relação aos produtos fabricados em outros países, mais permissivos ambientalmente, os quais, por esse motivo, conseguem vantagens nos preços de seus bens, já que os custos da degradação ambiental não são internalizados nos produtos exportados.

Conforme Cardoso, mesmo entre nações em desenvolvimento ou subdesenvolvidas essa questão é debatida. Como exemplo, dentro do Subgrupo de Trabalho sobre Meio Ambiente do Mercosul, a Argentina recusou-se a assinar o Programa Ambiental Comum sob o pretexto de que se estariam nivelando por cima as exigências referentes ao meio ambiente a partir dos padrões brasileiros, em claro prejuízo para a competitividade dos outros membros do bloco econômico.

Pode-se concluir, por conseguinte, que o ponto crucial da questão gira em torno da compatibilização das normas que regulam o comércio internacional com as de proteção ambiental. Essas últimas, apesar de terem um poder de coerção menor na esfera internacional, possuem uma grande penetração na opinião pública doméstica e internacional em decorrência dos valores que pretendem preservar.

### **3. O MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL)**

#### **3.1 – ORIGEM, EVOLUÇÃO HISTÓRICA E IMPORTÂNCIA DO BLOCO**

Com a adesão do Paraguai e do Uruguai aos propósitos do Brasil e da Argentina, constantes no Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, firmado pelos dois últimos em 1988, foi assinado, em 26 de março de 1991, no Paraguai, um novo tratado, o Tratado de Assunção (TA), no qual se criava um mercado comum entre os quatro países, denominado de Mercado Comum do Sul (Mercosul). A partir de 1995, estabeleceu-se no Mercosul a Zona de Livre Comércio, com a retirada de barreiras não tarifárias entre os quatro Estados-Partes (com exceção dos setores automotivo e açucareiro), e a União Aduaneira (UA), com a aplicação de uma Tarifa Externa Comum (TEC) de 0% a 20%, para 85% dos bens produzidos. [...] Chile e Bolívia assinaram, posteriormente (em 1996), com o Mercosul, Acordos de Complementação Econômica, na qualidade de associados ao bloco (BECHARA & REDENSCHI, 2002). Atualmente, está em discussão a entrada da Venezuela no bloco econômico.

Para Florêncio e Araújo (1998), o Mercosul foi assentado sobre uma base tríplice: jurídica, política e econômica. A jurídica representada pela ALADI (Associação Latino-Americana de Integração), na forma de um Acordo de Complementação Econômica; a política, vinda do processo de redemocratização, vivenciado pelos quatro Estados na década de 80 e; a base econômica, caracterizada pela liberalização dos mercados.

A integração econômica do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai é baseada na Teoria da Integração, pois tenta cumprir certas fases de integração (Zona de Livre Comércio, União Aduaneira e Mercado Comum) e procura atingir o desenvolvimento dos países envolvidos por meio dessa integração. Nesse sentido, o Mercosul faz parte de um novo modelo de integração para a América Latina, baseado no conceito de Regionalismo Aberto da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), no qual uma integração econômica regional aumenta o grau de inserção internacional dos Estados-membros. À margem disso, o Mercosul segue o objetivo do livre-comércio mundial, visto que, como acordo regional aberto, submete-se legalmente aos princípios do GATT e da OMC (BALBÉ & MACHADO, 2008).

Para Sabbatini (2003), o desempenho favorável de vários setores no comércio entre os quatro países do Mercosul atende às novas teorias do comércio regional, quanto ao aproveitamento de economias de escala (um mercado regional expandido exige maior oferta), complementaridade das economias dos Estados-membros e uso constante de comércio intra-industrial.

O passo seguinte à assinatura do Tratado de Assunção (TA) foi a adoção de uma Tarifa Externa Comum (TEC), a partir de 1994, a qual representou um aprofundamento no compromisso dos Estados-membros do Mercosul com o processo de integração, não só pela característica da TEC ser comum, mas em virtude de ela só poder ser alterada em comum. Na prática, no entanto, a TEC contém diversas exceções e poucas ações foram efetivadas para a chegada do Mercosul ao estágio de um mercado comum.

A trajetória de crescimento do Mercosul tem se dado de forma instável e insuficiente e a implantação completa do Mercado Comum ainda está longe de ocorrer, em função dos ajustes necessários nas políticas econômicas e setoriais, para harmonização das legislações internas dos Estados-membros. Todavia, segundo Balbé e Machado (2008), os fluxos comerciais dos quatro países com o resto do mundo aumentaram consideravelmente, bem como as exportações entre eles. Uma parcela significativa desse intercâmbio é de transações intra-setoriais. No período de 2000 a 2008, por exemplo, o crescimento das exportações totais do Brasil foi na ordem de 259,12%, enquanto que as exportações para o Mercosul mostraram um crescimento de 180,87% no mesmo período, segundo dados do MDIC.

Na realidade, o incremento das relações comerciais do Brasil com o Mercosul é mesmo mais observado nas exportações. Enquanto a participação do Mercosul nas exportações brasileiras era de apenas 4,3% do total, antes da integração, essas exportações atingiram aproximadamente 14,2% em 1999, após a integração econômica. Em 2004, as exportações brasileiras para esse bloco chegaram a 9,2% e, embora menores que no ano de 1999, foram em mais que o dobro que aquelas realizadas para o mesmo bloco em 1990 (FEISTEL E HIDALGO, 2009).

Esses dados, segundo Feistel (2006), demonstram a consolidação do processo de integração regional iniciado na década de 90 que, mesmo com os problemas macroeconômicos enfrentados pelo Brasil e Argentina, superou em termos relativos os mercados tradicionais como a Ásia.

Em 1999, há mais de dez anos, por exemplo, a soma do Produto Interno Bruto (PIB) dessas quatro nações atingiu cerca de 01 (um) trilhão de dólares, colocando o Mercosul entre as maiores economias do mundo.

**QUADRO 1 – CRESCIMENTO ANUAL DO PIB (PREÇOS CONSTANTES DE 1995)**

	<u>1980-90</u>	<u>1991-95</u>	<u>1996-2005</u>	<u>1991-2005</u>
Argentina	-0,7	5,8	2,4	3,6
Brasil	1,6	3,1	2,2	2,4
Paraguai	3,0	2,7	1,2	1,6
Uruguai	0,0	4,1	1,7	2,3

Fonte: CEPAL (2005a) CEPAL (2005B)

Giambiagi e Barenboim (2005) ressaltam que apesar das turbulências macroeconômicas que devastaram os países do Mercosul do final dos anos 90 até o começo desta década, nos últimos anos em torno de 35% das importações argentinas são oriundas do Brasil, ao mesmo tempo em que quase 10% das exportações brasileiras têm como destino a Argentina. [...] Entre 2002 e 2004, por exemplo, as exportações para a Argentina cresceram 215%, contra um aumento das exportações brasileiras para o resto do mundo de 54%. No mesmo período, enquanto a balança comercial com a China melhorou apenas US\$ 800 milhões, a do Brasil com a Argentina melhorou US\$ 4,2 bilhões, pela expansão da venda de manufaturados.

**QUADRO 2 – EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES DE BENS (FOB) (US\$ BILHÕES CORRENTES)**

	<u>1990</u>	<u>1995</u>	<u>2000</u>	<u>2005</u>	<u>2009</u>
<b>Exportações</b>					
Argentina	12,3	21,1	26,4	40,1	55,8
Brasil	31,4	46,5	55,1	117,7	153,0
Paraguai	2,1	4,2	2,3	2,8	3,2
Uruguai	1,7	2,1	2,4	3,5	5,2
<b>Importações</b>					
Argentina	3,7	18,8	23,8	27,7	38,8
Brasil	20,7	49,7	55,8	73,5	127,64
Paraguai	1,7	4,5	2,9	3,4	6,8
Uruguai	1,3	2,7	3,3	3,6	6,9

Fontes: CEPAL (2004), CEPAL (2005b) MDIC/SECEX (2009)

**QUADRO 3 - EXPORTAÇÕES (US\$ MILHÕES) DE PRODUTOS SELECIONADOS PELOS PAÍSES DO MERCOSUL**

	<u>1990-92</u>	<u>2001-03</u>	Variação (%)
Exportações agrícolas, produtos de caça, pesca e florestais			
Argentina	3541	5812	64,1
Brasil	3431	7275	112,0
Paraguai	500	575	15,2
Uruguai	241	329	36,6
Exportações de alimentos, bebidas e fumo			
Argentina	3936	7060	79,4
Brasil	5363	11057	106,2
Paraguai	153	279	82,2
Uruguai	495	742	49,9
Exportações de produtos de mineração			
Argentina	266	3452	1199,7
Brasil	2814	5157	83,3
Paraguai	0	1	66,7
Uruguai	3	2	-36,7
Exportações de manufaturas			
Argentina	3397	8156	140,1
Brasil	18041	33599	86,2
Paraguai	93	158	70,2
Uruguai	650	758	16,5
Exportações de bens de consumo não-duráveis			
Argentina	936	1451	54,9
Brasil	3154	4653	47,6
Paraguai	52	91	75,5
Uruguai	645	527	-18,4

Fonte: CEPAL (2004), CEPAL (2005a)

Quanto à política de convergência macroeconômica do Mercosul, segundo Baumann e Mussi (2006), os quatro países assinaram, em 2000, uma declaração com metas de inflação de 5% entre 2001-2005, 3% ao ano, a partir de 2006 e limite da dívida pública para 2010 em 40% do PIB. Atualmente, os Estados-Partes do bloco estão tentando coordenar, dentro do possível, as principais variáveis macroeconômicas, como taxa de câmbio, controle fiscal, taxas de juros reais positivas, estímulo a poupança interna e metas de inflação, mas, paralelamente, eles têm obtido crescimento limitado do produto e formação de capital fixo longe do desejável.

#### QUADRO 4 – A CONVERGÊNCIA MACROECONÔMICA NO MERCOSUL

	Argentina	Brasil	Paraguai	Uruguai
Estabilização (inflação anual inferior a 10%)	Desde 1993	Desde 1996	Desde 1996	Desde 1998
Exceto	2002-2003	2002	2002 e 2005	2002-2003
Sistema Cambial				
Regime Flexível	Até 1990	Até 1994		
Paridade/Banda	1991-2001	1994-1999		1991-2002
Flutuação Livre	Desde 2002	Desde 1999	Desde 1991	Desde 2002
Superávit Comercial	2000-2005	2001-2005	(*)	2002-2005
Superávit em Transações Correntes	2002-2005	1992-1993 2003-2005	2002-2004	2002
Dívida Pública/PIB				
Em 2004	116,3% (dez)	45,5% (dez)	25,5% (dez)	90,4% (jun)
Em 2005	54,2% (dez)	42,9% (dez)	20,3% (dez)	

Fonte: CEPAL (1998), CEPAL (2001), CEPAL (2004); <http://gmm/mecon.gov.ar>

### 3.2 – OBJETIVOS E PRINCÍPIOS

Segundo o artigo 1º do Tratado de Assunção (TA), o Mercosul implica a

‘coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados-Partes – de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem – a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados-Partes’.

Para o alcance da meta supracitada, pode-se dizer, de forma reduzida, que constituem objetivos do Mercosul: a) a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre Estados-membros, através da eliminação de barreiras alfandegárias e não-tarifárias à circulação de mercadorias; b) o estabelecimento de uma tarifa externa comum (TEC) e de uma política comercial comum em relação ao resto do mundo; c) a coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os países-membros, e; d) a harmonização das legislações dos Estados-Partes, para o fortalecimento do processo de integração (Tratado de Assunção (TA), artigo 1).

Na consecução dos objetivos estabelecidos, o Tratado de Assunção foram estabelecidos, dentre outros, o princípio da isonomia tributária entre os bens nacionais e aqueles oriundos dos demais Estados-partes; o da não-discriminação; da reciprocidade de direitos e obrigações e; o princípio da transparência das políticas nacionais nas transações com terceiros países.

Também com o propósito dos objetivos estabelecidos serem atingidos, o TA previu a adoção, na esfera do bloco, dos seguintes instrumentos: a) um programa de liberação comercial, com reduções tarifárias progressivas, junto com retirada de barreiras não tarifárias, para se chegar à alíquota zero; b) a coordenação de políticas macroeconômicas de forma gradual e convergente; c) um Regime Geral de Origem, um **Sistema de Solução de Controvérsias** e Cláusulas de Salvaguarda durante o período de transição (grifo nosso); e, d) o compromisso de conservação dos acordos já assumidos antes do Tratado, como a ALADI (TA, artigos 3 e 5).

### **3.3 – ESTRUTURA INSTITUCIONAL**

O Tratado de Assunção (TA) foi o responsável pela estrutura inicial do Mercosul, entretanto, a configuração institucional com que o bloco se apresenta atualmente foi estabelecida pelo Protocolo de Ouro Preto (POP), em 1994.

Os órgãos de decisão do Mercosul adotam, de uma maneira geral, o sistema intergovernamental, embora isso não elimine totalmente o caráter supranacional da normativa de integração do bloco econômico.

Órgãos intergovernamentais são aqueles constituídos por representantes dos governos, isto é, funcionários que exercem uma função na administração interna de cada país e que são encarregados, também, de participar das negociações na esfera do bloco. A decisão de um órgão intergovernamental é, simplesmente, uma decisão conjunta dos governos nele representados. Já os órgãos supranacionais são constituídos por um quadro próprio de servidores, desvinculados dos governos dos Estados-Partes, e suas decisões são autônomas em relação a esses governos (FLORÊNCIO & ARAUJO, 1998).

O Tratado de Assunção optou, assim, segundo os autores acima, por um esquema em que as decisões tomadas em todos os níveis são da responsabilidade dos quatro governos. [...] Nesse sistema de consenso que funciona no Mercosul, cada nação

vê-se, portanto, o tempo todo obrigada a saber até que ponto ceder em seus interesses para a formação do consenso e a partir de que ponto não pode ceder, e sim impedir uma decisão que lhe desfavorece.

Segundo Lupi (2001), o modelo de integração, adotado pelo Mercosul, preponderantemente de cooperação intergovernamental (de natureza cooperativa e consensual), é defendido pela diplomacia brasileira, por evitar uma estrutura mais rígida, pois, pelo bloco se tratar de uma integração de países em diferentes estágios de desenvolvimento e com proporções diversas, um modelo diferente, como o da UE (União Européia), traria dificuldades às políticas nacionais de desenvolvimento dos países.

Esse formato institucional tem sido, entretanto, criticado por especialistas que julgam necessária uma maior capacidade supranacional para a imposição das decisões exaradas no âmbito do bloco.

Sintetizando, no Mercosul, o direito de integração é exercido em um mecanismo de co-participação dos órgãos comunitários (órgãos comuns do bloco) e dos órgãos estatais (de cada país-membro), pois sua vigência depende da edição de atos unilaterais dos Estados, para que as decisões exaradas no âmbito do bloco integrem a legislação de cada país (CARNEIRO, 2007).

Passando à estrutura do Mercosul, propriamente dita, as seguintes instituições podem ser consideradas como órgãos do Mercosul: o Conselho do Mercado Comum (CMC), o Grupo Mercado Comum (GMC), a Comissão de Comércio do Mercosul (CCM), os Subgrupos de Trabalho, a Comissão Parlamentar Conjunta (CPC), a Secretaria Administrativa (SAM) e o Fórum Consultivo Econômico e Social (FCES). O CMC, o GMC e a CCM são órgãos com capacidade decisória, de natureza intergovernamental (TA, capítulo II). As atribuições de cada uma são, resumidamente:

O Conselho do Mercado Comum (CMC) é, por assim dizer, o órgão máximo (superior) do Mercosul, responsável pelo cumprimento dos objetivos e prazos estabelecidos no Tratado de Assunção (TA) e pela tomada de decisões em nome do bloco econômico. Pode negociar e firmar acordos com o resto do mundo.

O Grupo Mercado Comum (GMC) é o órgão de execução do Mercosul, administrado pelos Ministérios das Relações Exteriores dos Países-membros. Suas

atribuições, dentre outras, é tomar as resoluções para a implementação das decisões do GMC, além de participar, quando requerido, da **solução de controvérsias na esfera do bloco**.

A Comissão de Comércio do Mercosul (CCM) funciona na prestação de assistência ao GMC, acompanhando as matérias relativas às políticas comerciais comuns, ao comércio interno no Mercosul e ao comércio com terceiros países e dentro dessa assistência cabe à CCM cuidar do regime contra práticas comerciais desleais.

Quanto a possíveis controvérsias oriundas da aplicação, interpretação ou cumprimento dos atos emitidos pela CCM, essas deverão ser encaminhadas ao GMC e resolvidas através do **Sistema de Solução de Controvérsias** adotado na esfera do bloco, sistema esse objeto de estudo do próximo capítulo deste trabalho (TA, Anexo III).

O TA previu ainda, dentro da estrutura do Mercosul, os Subgrupos de Trabalho, subordinados ao GMC, que têm como funções, dentre outras, a preparação das “minutas” das decisões a serem analisadas pelo GMC e o estudo das matérias específicas tratadas no âmbito do Mercosul (TA, artigo 13). Existem vários Subgrupos de Trabalho em setores específicos, como: comunicações, normas técnicas, transporte e infra-estrutura, meio-ambiente, indústria, agricultura, energia, saúde, etc.

A Comissão Parlamentar Conjunta é o órgão que representa os legislativos dos países-membros do Mercosul. Tem caráter consultivo e deliberativo, podendo, ainda, formular propostas.

A Secretaria Administrativa tem como principais funções a guarda de documentos e a edição do Boletim Oficial do Mercosul, cuidando, ainda, da comunicação das atividades do GMC.

O Fórum Consultivo Econômico e Social tem caráter consultivo e representa os setores econômicos e sociais dos países-membros.

### **3.4 – ENTRAVES AO BOM DESEMPENHO DO BLOCO**

Apesar das conquistas provenientes da formação do Mercosul, no âmbito econômico, a intensificação do processo integracionista levou ao descobrimento de

áreas sensíveis e de questões em relação as quais as posições conjuntas são difíceis de serem atingidas.

O ano de 1999, por exemplo, foi a época em que as divergências entre os Países-Membros do bloco, principalmente entre Brasil-Argentina, estiveram mais acentuadas. Segundo Giambiagi e Barenboim (2005), no período de 1999-2001 a coexistência do regime de livre flutuação no Brasil com a taxa de câmbio fixa na Argentina foi um fator de inibição para um aprofundamento nas relações entre os dois.

O Mercosul, cujo objetivo inicial era ser um Mercado Comum, se encontra, atualmente, mais na situação de uma União Aduaneira imperfeita, em razão da Lista de Exceções Nacionais, constante na Tarifa Externa Comum (TEC) e do regime de salvaguardas que beneficia o Paraguai e o Uruguai.

Vários foram os quesitos, conforme Balbé e Machado (2008), que podem ter influenciado negativamente a evolução do bloco, dentre os quais se destacam: a) a falta de simetria entre os Países-Membros, em termos de desenvolvimento econômico e de tamanho dos mercados consumidores nacionais; b) inexistência de uma identidade integracionista na área social, levando ao não rompimento da proteção nacional em áreas sensíveis, protegidas pela Tarifa Externa Comum (TEC). Também é empecilho para a formação de uma cidadania própria do bloco, a rivalidade alimentada pelos meios de comunicação referente ao Brasil e a Argentina e, c) não convergência das políticas macroeconômicas nacionais. Só nos últimos anos é que as principais variáveis macroeconômicas passaram a ser utilizadas de maneira semelhante nos países do bloco.

Para Giambiagi e Barenboim (2005), as dificuldades enfrentadas pelo Mercosul são resultado de deficiências institucionais e consequência da instabilidade macroeconômica que atingiu os Estados-Partes, com os problemas oriundos de processos incompletos de estabilização.

No caso brasileiro, de acordo com esses autores, tivemos a alta inflação de mais de 200% a.a. até 1986, após o que, cinco planos de estabilização fracassados em cinco anos; o confisco do Plano Collor em 1990; taxas de juros reais de 22% a.a. no 1º. Governo FHC; as incertezas quanto à crise Mexicana em 1995, asiática em 1997, russa em 1998, do próprio Brasil em 1999, da Argentina em 2001; incerteza eleitoral em 2002 e duas ameaças de retorno à inflação, em 1999 e 2002/2003.

Já na Argentina, eles ressaltam que houve a erupção de uma guerra (Malvinas) em 1982; a alta inflação na década de 80; diversos planos de estabilização fracassados; três surtos de hiperinflação entre 1989 e 1991; a ameaça do fim da conversibilidade em 1995; o mesmo clima no período de 1999-2001; uma saída conturbada da conversibilidade em 2002; quatro anos de sucessivas quedas do Produto Interno Bruto (PIB) entre 1998 e 2002; o plano Bonex, o “corralito” e a moratória da dívida externa.

Essa instabilidade macroeconômica e o baixo grau de interação entre as quatro economias implicaram em prejuízos para o clima de negócios nesses países. [...] A diferença de moedas é, também, um poderoso obstáculo, tanto para o comércio como para a localização de investimentos.

Assim é que ao completar quase duas décadas, o Mercosul apresenta avanços, mas também, grandes distorções e entraves. Muitos produtos comercializados no âmbito do bloco ainda estão sem aplicação da TEC; não há um código aduaneiro comum, e, como consequência, uma harmonização aduaneira entre os Países-membros; não há políticas comuns, quanto a aplicação de salvaguardas e direitos antidumping contra práticas protecionistas de terceiros países e há restrições a setores importantes como o automotivo, dentre outros percalços.

O ponto crucial é que os quatro países iniciaram o processo de integração com diferenças estruturais marcantes e cada qual encontrou o seu caminho de maneira individual, não negociada e nem sempre compatível com o objetivo de convergência das economias. O tratamento das assimetrias entre os Estados nem sempre esteve presente de forma suficiente para neutralizar as diferenças (BAUMANN & MUSSI, 2006).

Para os autores acima, embora tenha diminuído o grau de dispersão comercial entre os Estados-Partes do Mercosul com a adoção da TEC, as diferenças de competitividade e a economia política têm contribuído para dificuldades constantes nas relações comerciais. [...] Além disso, as diferenças de estrutura produtiva e de fluxos de comércio têm representado entraves para identificar posições comuns nas negociações com terceiros países. Como exemplo, entre 1987 e 2000 a Argentina sofreu 22 ações iniciadas e o Brasil 104 ações, na OMC, quanto à aplicação de direitos antidumping, enquanto o Paraguai passou por 02 ações e o Uruguai por 03. Com interesses distintos no que se refere a aplicação dessas medidas, as dificuldades devem ser esperadas na definição de outros posicionamentos comuns.

Resumindo, diversos pontos atrapalham a integração efetiva do bloco. Observa-se, então, que para atingir o nível de Mercado Comum, o Mercosul ainda terá que efetivar objetivos grandes, dentre os quais: diminuição das assimetrias entre os Estados-membros, formação de uma identidade regional, liberalização do comércio de serviços, livre circulação de mão-de-obra e capitais, Sistema de Solução de Controvérsias mais autônomo e eficiente, estudo de mecanismos que possam permitir aos dois sócios menores do bloco uma participação mais integrada no processo econômico conjunto e a efetivação de políticas macroeconômicas convergentes.

Por conseguinte, registram Baumann e Mussi (2006), se a integração entre vizinhos do Cone Sul é, como se tem dito, um destino histórico, as diferenças estruturais no início do Mercosul, os problemas devidos a trajetórias macroeconômicas diferentes e os traumas decorrentes de alguns resultados ruins, fazem com que a integração dos quatro países do bloco precise de imensa vontade política dos seus governos, aliada a ações efetivas, de forma a trazer ajustes nas legislações e instituições nacionais e, por que não dizer, no mecanismo de solução de controvérsias do Mercosul, essenciais para a sustentabilidade do processo de integração do bloco econômico.

## 4. O SISTEMA DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DO MERCOSUL

Depois da 2ª. Guerra Mundial, os países passaram a pensar em diferentes sistemas de solução de controvérsias, em particular, nos relativos ao comércio internacional, os quais adquirem grande importância no atual momento de integração, principalmente devido à relevância que as medidas protecionistas vêm adquirindo.

Todo processo de integração ou união de países leva à discussão sobre a criação de um **sistema de solução pacífica de controvérsias**, sob pena de fracassar, pois sem tal sistema essa integração tenderia à efemeridade ou correria o risco permanente de transformar-se em guerras ou represálias (LUPI, 2001, grifo nosso).

O mecanismo de solução de controvérsias do Mercosul, na forma que se apresenta atualmente, parece ter sido inspirado no Sistema de Solução de Controvérsias da OMC.

O Anexo III ao Tratado de Assunção, tido como a primeira norma do sistema de solução de controvérsias do bloco, vigente desde 29 de novembro de 1991, determina que as divergências entre os Estados-Partes seriam resolvidas, inicialmente, somente através de negociações diretas e, caso não se alcançasse solução, mediante o encaminhamento da divergência ao Grupo Mercado Comum (GMC). Não se alcançando a solução tampouco no âmbito do GMC, a controvérsia deveria seguir para o Conselho do Mercado Comum (CMC) para a adoção das orientações cabíveis.

Ao longo dos dezenove anos de existência do Mercosul, os Estados-Partes procuraram, através de três protocolos, melhorar o mecanismo inicialmente estabelecido e é desse mecanismo que procuraremos estudar mais cuidadosamente neste capítulo.

### 4.1 – ORIGEM E FORMAÇÃO

Para compreendermos o processo de origem e evolução do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul (SSCM), faz-se necessário analisar o sistema a partir dos seguintes tratados e protocolos: Tratado de Assunção, Protocolo de Brasília, Protocolo de Ouro Preto e Protocolo de Olivos.

Conforme relatamos no Capítulo anterior, o Mercosul surgiu com a assinatura do Tratado de Assunção (TA), em 26 de março de 1991. O anexo III, ao referido tratado

definiu procedimentos simples para a **solução de controvérsias**, isto é, tratou da matéria de forma incipiente. Entretanto, estabeleceu em seu item 3, que até 31 de dezembro, daquele ano, os Estados-membros adotariam um **Sistema de Solução de Controvérsias** para o bloco (TA, Anexo III, item 3).

Cumprindo o previsto no TA, os Estados-Partes do Mercosul assinaram, em 17.12.1991, o Protocolo de Brasília (PB), que definiu o **Sistema de Controvérsias** para o período de transição do bloco. O sistema definitivo deveria ser implementado quando o Mercosul atingisse o modelo de mercado comum (PB, capítulo IV, artigo 34).

O Protocolo de Brasília trouxe uma inovação importante em relação ao Anexo III do TA: a possibilidade de recurso, pelos Estados, aos Tribunais Arbitrais *Ad Hoc*, isto é, a faculdade dos países acionarem a via arbitral para solução de conflitos (PB, capítulo IV, artigos 7 e 8).

No caso de particulares, eles não teriam como acessar o sistema de forma direta, somente indiretamente, por não serem considerados pessoas de Direito Internacional. Quanto ao Tribunal *Ad Hoc*, seu laudo arbitral deveria ser adotado por maioria, ser fundamentado (ter motivação), ter votação confidencial, ser inapelável e de cumprimento obrigatório (PB, capítulo IV, artigos, 21 e 25/32).

O Protocolo de Brasília (PB) previa, então, três fases: a) Negociações diretas entre as partes na controvérsia (15 dias); b) Intervenção do GMC (30 dias); e c) Tribunal Arbitral *Ad Hoc* (60 a 90 dias). O Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul foi acionado algumas vezes sob a vigência do PB. Dez tribunais *Ad Hoc* foram formados, sendo as decisões proferidas, devidamente cumpridas. Os referidos casos serão tratados mais detalhadamente no quesito 4.4 deste capítulo.

O PB permaneceu vigente até 1º. de janeiro de 1995, quando entrou em vigor o Protocolo de Ouro Preto (POP). O POP incluiu certas mudanças no texto do PB, quanto ao SSCM (POP, capítulo VI, artigo 43). O GMC passou a funcionar como uma esfera de recurso para as questões não resolvidas no âmbito da CCM, ainda que pudesse ser acessado diretamente.

O artigo 44 do POP previu a possibilidade de revisão do **Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul** antes do final do processo de convergência da Tarifa Externa Comum (TEC) e foi que ocorreu pois, em 18 de fevereiro de 2002, foi assinado

pelos Países-membros do bloco, o Protocolo de Olivos (PO) que estabelece, desde essa data, a operacionalização do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul. O PO derogou, a partir do início da sua vigência, o Protocolo de Brasília, contudo, o Protocolo de Ouro Preto permaneceu em vigor, bem como os seus dispositivos (PO, artigo 55).

#### **4.2 – ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO**

Atualmente, o Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul (SSCM) se encontra regulado pelo Protocolo de Olivos (PO), assinado em 18/02/2002, mas em vigor, internacionalmente, somente a partir de janeiro de 2004. No Brasil, foi promulgado, em 09 de fevereiro de 2004, pelo Decreto nº 4.982/04.

O Protocolo de Olivos é um “divisor de águas” do Sistema de Solução de Controvérsias (SSC), como registra Gomes (2005), tendo em vista a reformulação do sistema antes adotado. Ele traz a criação de um procedimento permanente para a solução de litígios, o que contribui para a geração de uma jurisprudência para o bloco, aumentando o respaldo internacional do Mercosul, na proporção em que traz uma maior seriedade e confiabilidade no contexto global.

Pelas regras do PO, não há restrição quanto à matéria a ser tratada pelo SSCM, desde que ela seja referente aos países integrantes do bloco e esteja estabelecida no Tratado de Assunção. O PO também introduziu a opção do foro no SSCM, ou seja, quando uma controvérsia puder ser submetida a mais de um foro internacional, sendo um deles o Mercosul, é permitida à parte reclamante ou, opcionalmente, às partes na controvérsia, de comum acordo, a escolha do foro em que a disputa será submetida, sendo proibida a repetição de uma mesma solicitação em mais de um foro e de se alterar o foro da disputa, relativo ao mesmo objeto, uma vez iniciada a controvérsia (PO, capítulo 1, artigo 1).

Para Sálvio e Cabral (2006), há quem critique essa novidade, achando que se deveria privilegiar, sempre, o Mercosul, como foro regional. Alegam que a chance de escolha de foro diferente prejudica o andamento da integração, além de deixar que outros países tenham acesso às desavenças surgidas no âmbito do Mercosul.

No que se refere ao acesso dos particulares ao sistema, o PO não trouxe mudanças, considerando-se que esses continuam sem ter acesso direto ao tribunal, a não ser nas questões de não-cumprimento dos temas acertados entre os países-membros (PO, capítulo XI, artigos 39/44).

Uma alteração importante no novo Protocolo é que uma vez terminadas as negociações diretas, os países podem agora acionar diretamente os Tribunais Arbitrais Ad Hoc ou o Tribunal Permanente de Revisão (TPR), sem a intervenção anterior do Grupo Mercado Comum (GMC) ou da Comissão de Comércio do Mercosul (CCM). Os laudos emitidos pelos Tribunais são obrigatórios para os Estados-Partes a partir da sua notificação (PO, artigos 6 e 26, grifo nosso).

Mas, sem dúvida alguma, é consenso geral que a maior e mais importante novidade do Protocolo de Olivos (PO) é o procedimento de revisão exercido por um tribunal internacional permanente. De acordo com seu artigo 17, os países-membros do Mercosul poderão apresentar recurso de revisão do laudo arbitral, emitido pelo Tribunal *Ad Hoc* (TAH), diante de um Tribunal Permanente de Revisão (TPR), com sede na cidade de Assunção, no Paraguai, desde agosto de 2004. Conforme o artigo 22 do PO, o TPR poderá confirmar, modificar ou revogar a base jurídica e as decisões do TAH. Seu laudo será definitivo, inapelável e obrigatório para as partes e prevalecerá sobre o laudo do Tribunal Arbitral (PO, artigo 26).

O PO faculta ainda, em seu artigo 23, que as partes nas controvérsias possam escolher por submeter-se diretamente e em estância única ao TPR, que, nesse caso, possuirá as mesmas competências do TAH. Nas situações de acesso direto ao TPR, seus laudos não estarão sujeitos à revisão e terão qualidade de decisão de último grau. É importante frisar que os Tribunais *ad hoc* serão suprimidos somente nos casos em que os países, voluntariamente, resolvam se submeter, em única estância, ao TPR. Exclusivamente nessas situações, o TPR assume a função de órgão de estância única.

Conforme seu artigo 28, o PO estabelece, também, que “qualquer dos Estados partes na controvérsia poderá solicitar um esclarecimento do laudo do Tribunal Arbitral *Ad Hoc* ou do Tribunal Permanente de Revisão e sobre a forma com que deverá cumprir-se o laudo, dentro de quinze (15) dias subseqüentes à sua notificação”.

Além das suas atribuições, relacionadas à Soluções de Controvérsias, o TPR também funciona como um órgão consultivo.

Outras mudanças importantes dispostas pelo Protocolo de Olivos foram: a) unificação da representação, isto é, possibilidade de dois ou mais países nomearem um mesmo árbitro quando tenham a mesma posição na controvérsia (artigo 13); b) regras mais definidas sobre a aplicação de medidas provisórias, caso haja indícios de que a permanência da situação tema do litígio pode levar a danos irreparáveis para uma das partes (artigo 15) e; c) medidas compensatórias, que podem ser estabelecidas pelo país vencedor em caso de não cumprimento, total ou parcial, de laudo emitido por Tribunal *Ad Hoc* ou pelo TPR, em até 01 (um) ano a partir do prazo para cumprimento do correspondente laudo (capítulo IX).

Embora o PO permita ao Estado vencedor da controvérsia a aplicação de medidas compensatórias, essas medidas estão sujeitas ao controle do Tribunal, pois o país perdedor poderá acionar o TPR para questionar a proporcionalidade na aplicação de tais medidas ou para provar que as disposições do laudo do Tribunal já foram cumpridas (artigo 32). Um exemplo dessa situação é o recurso, contra o Uruguai, levado ao TPR pela Argentina, que será tratado no quesito 4.4 do presente trabalho.

E, por último, o PO dispôs, em seu artigo 24, a possibilidade do estabelecimento, pelo CMC, no âmbito do SSCM, de procedimentos especiais para atender casos excepcionais de urgência, interpostos por qualquer dos Países-membros do Mercosul.

Diante de todo o exposto, podemos sistematizar as etapas estabelecidas pelo Protocolo de Olivos para a Solução de Controvérsias no âmbito do Mercosul, da seguinte maneira (ver, também, o Fluxograma às fls. 62) :

a) Exames Técnicos – dispostos, se necessário, para resolver divergências entre Estados Partes sobre aspectos técnicos referentes a políticas comerciais comuns. As regras de funcionamento serão definidas e aprovadas pelo Conselho do Mercado Comum (CMC);

b) Negociação Direta – Os países-membros numa controvérsia procurarão resolvê-la, antes de tudo, mediante negociações diretas. As custas que envolvem o Sistema de Solução de Controvérsias são muito altas, sendo considerada, portanto uma alternativa de último caso;

c) Intervenção do GMC – Quando não se alcançar um acordo na fase anterior ou se a controvérsia for resolvida apenas parcialmente, poderá ser iniciado

diretamente o procedimento arbitral. Todavia, os Estados-Partes no litígio poderão, de comum acordo, submetê-lo à consideração do Grupo Mercado Comum, o qual solicitará o assessoramento de especialistas selecionados, se necessário;

d) Procedimento Arbitral Ad-Hoc – Tribunal Arbitral composto de 03 (três) árbitros, onde 02 (dois) serão escolhidos de lista com árbitros designados por cada país-membro envolvido na disputa e o terceiro (também o presidente do tribunal) será escolhido de comum acordo entre os Estados envolvidos;

e) Unificação de Representação – Quando dois ou mais Estados-membros sustentarem a mesma posição com relação a determinada controvérsia;

f) Laudo Arbitral - O Tribunal *Ad-Hoc* emitirá o laudo, sobre a matéria em discussão, num prazo de 60 (sessenta) dias, prorrogável, no máximo, por mais 30 (trinta) dias;

g) Recurso de Revisão – Quando qualquer uma das partes na controvérsia apresentar recurso de revisão relacionado ao laudo arbitral, perante o (TPR). Tal recurso é limitado às questões e interpretações jurídicas constantes no laudo. Não há, portanto, o que se falar em recursos quando se tratar de questões técnicas. O TPR será composto por 05 (cinco) árbitros, 04 (quatro) deles designados por cada Estado-membro, para um período de dois anos, e o quinto, escolhido, por unanimidade, por todos os Países-membros, com nacionalidade de algum dos Estados-Partes do Mercosul;

h) Possibilidade de Aplicação de Medidas Compensatórias - Podem ser aplicadas pelo país vencedor em caso de não cumprimento, total ou parcial, de laudo emitido por Tribunal Ad Hoc ou pelo TPR, em até 01 (um) ano a partir do prazo para cumprimento do correspondente laudo. Exemplo: suspensão de concessões, no mesmo setor ou setores afetados;

i) Possibilidade de Questionamento de Medidas Compensatórias – Faculdade, do país perdedor, notificar o Tribunal Arbitral *Ad-Hoc* ou o TPR, para combater as medidas compensatórias que considere exageradas.

### **4.3 – COMPARAÇÃO COM O SISTEMA DA UNIÃO EUROPÉIA E O SISTEMA DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC)**

Tendo em vista o propósito da presente seção em proceder a uma análise comparativa entre o Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul e o da Organização Mundial de Comércio (OMC) e com o TJCE, discorreremos, sinteticamente, acerca do último, com o intuito de conhecer um pouco de suas estruturas e funcionamentos.

**O Mecanismo de Solução de Controvérsia da União Européia (UE)** – O sistema europeu adotou uma esfera judicial internacional permanente, o Tribunal de Justiça das Comunidades Européias (TJCE), tido como uma instituição comunitária. O referido Tribunal estabelece os seguintes princípios, em sua atuação: o princípio da precedência do direito comunitário sobre o direito nacional, devendo as autoridades dos Países-membros considerar inaplicável qualquer legislação nacional, que esteja em desacordo com a norma comunitária (norma comum do bloco, emitida pelo tribunal da UE). Ou seja, implica na impossibilidade do Estado-membro de opor sua legislação às normas comunitárias; o princípio da aplicabilidade direta das normas comuns do bloco, que consiste da não necessidade de qualquer atividade por parte do Estado-membro para que a norma comunitária (exarada pelo tribunal da UE) seja incorporada à legislação nacional, para que a mesma produza seus efeitos no território nacional e o princípio do efeito direto da norma comunitária, que implica na criação, por essa norma, de direitos e obrigações para os particulares – pessoas físicas ou jurídicas – os quais podem ser invocados diante dos tribunais internos dos países-membros, contra o Estado, uma autoridade comunitária ou outro particular.

O sistema europeu de solução de controvérsias é formado pelo Tribunal de Justiça e pelo Tribunal de Primeira Instância, sendo sua principal função o exame da legalidade dos atos comunitários da UE .

O Tribunal de Justiça (TJ) tem como componentes: 01(um) juiz para cada Estado-membro e 08 advogados gerais como um mandato de 06 anos (renovável). Suas funções, dentre outras, são: ações de descumprimentos, ações por omissão, recursos contra decisões do Tribunal de Primeira Instância e análise de reapreciações especiais.

O Tribunal de Primeira Instância (TPI): composto por 01(um) juiz de cada Estado-membro, também com mandato de 06 anos, cujas atribuições são: ações e recursos de pessoas físicas ou jurídicas, recursos dos Estados-Partes contra a Comissão Europeia ou contra o Conselho da UE e ações de ressarcimento, dentre outras.

Há ainda o Tribunal da Função Pública (TFP), composto de 07 juízes, com mandato de seis anos (também renovável), que analisa e julga os litígios entre qualquer órgão da UE e seus servidores.

**O Mecanismo de Solução de Controvérsia da OMC** – O órgão utilizado pelos Estados-Partes da Organização Mundial do Comércio (OMC) quando outros Países-membros estão violando (ou tentam violar) as normas e tratados que regem o comércio internacional é o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) ou *Dispute Settlement Body (DSB)*, criado pelo Anexo 2 do Tratado de Marrakesk, após o final da chamada “Rodada Uruguai” do GATT (ESC, art.2, item 1). Seu objetivo primordial é dar segurança e confiabilidade ao sistema multilateral de comércio da OMC e suas regras e disposições se encontram no Entendimento Relativo às Normas e Procedimentos sobre Solução de Controvérsias da OMC (ESC) ou *Dispute Settlement Understanding (DSU)*.

O procedimento de solução de controvérsias na OMC é, essencialmente, dividido em quatro fases: consultas, painel, apelação e implementação ou, mais detalhadamente, as seguintes etapas:

- a) Consultas bilaterais (ESC, art.4);
- b) Processo de conciliação, mediação e bons ofícios (*good officies*) (ESC, art.5);
- c) Abertura de Painel, se não tiver havido entendimento entre os países em litígio na etapa anterior (ESC, art.6);
- d) Recurso ao Órgão de Apelação (OAP) (ESC, art.17);
- e) Controle do cumprimento do relatório do Painel quanto à decisão do OAP (ESC. Art.21);
- f) Sanção pelo descumprimento do relatório do Painel aprovado pelo Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) (ESC, art.22 e 23).

O sistema adotado pelo ESC (DSU) não pretende promover o início de litígios, sendo assim, existem formas de solução de controvérsias que não necessitam de abertura de Painel ou Recurso ao Órgão de Apelação (OAP). São os bons serviços (good offices), a conciliação e a mediação, que podem ser solicitados por qualquer parte (ESC, art.5).

Nesse sentido, duas fases podem preceder a instauração de um Painel na OMC, ambas diplomáticas: uma delas obrigatória (consultas) e a outra facultativa (conciliação, mediação, etc). Não havendo acordo entre as partes, o(s) país(es) que se julga(m) prejudicado(s) na contenda, pede(m) a abertura do procedimento denominado Painel (Panel), que avaliará as alegações das partes, conforme as regras do Entendimento Relativo às Normas e Procedimentos sobre Solução de Controvérsias da OMC (ESC).

Uma grande novidade do sistema da OMC é a chamada regra do consenso negativo, ou seja, é necessário que todos os membros recusem o Painel, para que ele não seja aberto. O mesmo se dá com a decisão do Painel. A mesma só não será aplicada se as nações contratantes conseguirem derrubá-la através do consenso (ESC, art.2, item 4).

Quanto ao Corpo de Apelação ou Órgão de Apelação (OAP), o mesmo é estabelecido pelo Órgão de Solução de Controvérsias da OMC (OSC) e tem a função de analisar recursos contra decisões dos painéis. Suas decisões seguem, também, a regra do consenso negativo (ESC, art,17).

Encerrada a análise da controvérsia, o(s) país(es) perdedor(es) deve(m) apresentar ao OSC o compromisso de corrigir a prática julgada violadora da normativa OMC, negociando com o país vencedor compensações comerciais (medidas compensatórias). Caso não o faça(m), estará(o) sujeito(s) a sanções exigidas pela parte vencedora, por autorização do OSC (ESC, art.22).

Igualmente, caso as partes não concordem quanto ao meio de implementação da decisão do Painel, o país vencedor pode adotar contra-medidas (retaliações), suspendendo concessões comerciais previamente dadas ao(s) país(es) perdedor(es) pela OMC, com autorização do OSC.

Na ocorrência, ainda, de divergência quanto ao grau de suspensão de concessões, as partes podem solicitar a manifestação de um árbitro (arbitragem) que

decidirá em definitivo, e, assim, encerra-se o processo de solução de controvérsias, como disposto no ESC (ESC, art.22, itens 6 e 7).

### **O Tribunal de Justiça das Comunidades Européias (TJCE) X O Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul**

Levando-se em conta os diferentes níveis de integração da União Européia (UE) e do Mercosul, algumas semelhanças e diferenças podem ser salientadas entre os seus Sistemas de Solução de Controvérsias (SSC).

Primeiramente o sistema europeu, como já ressaltado, procedeu à adoção de um Tribunal internacional permanente, o TJCE, enquanto o sistema do Mercosul juntou uma fase de negociações com a interferência do Grupo Mercado Comum (GMC), que a partir do Protocolo de Olivos é opcional, com outra fase, na esfera arbitral, representada pelo Tribunal Arbitral *Ad Hoc* e pelo Tribunal Permanente de Revisão (TPR).

Entretanto, o aspecto mais relevante entre os dois mecanismos de solução de controvérsias é que no Mercosul a elaboração e a internalização de suas normas segue um sistema tradicional (é necessário a regulamentação das normas internacionais, internamente, através do legislativo), enquanto que na UE o procedimento é feito através de instituições próprias, que cuidam da elaboração de normas comuns. Ressalte-se que, diferentemente do que ocorre no Mercosul, essas normas produzem efeito direto na legislação dos Estados-Membros e prevalecem em relação à legislação interna desses Países. Em resumo, enquanto na UE predomina a atuação de órgãos supranacionais, no Mercosul prevalecem as relações intergovernamentais.

Argumentações diversas pregam a necessidade da instalação de um sistema de solução de controvérsias no Mercosul embasado em instituições supranacionais, assim como ocorreu na União Européia, que garantam a uniformidade de interpretação e aplicação das decisões, entretanto, para muitos, um mecanismo supranacional, no estágio atual de integração que se encontra o Mercosul, seria fadado ao fracasso, devido à ausência de uma mentalidade comunitária profunda no bloco e devido à renúncia de soberania que seria necessária nesse formato de sistema, a qual não seria acatada pelos Países-membros do Mercosul. O Brasil e o Uruguai, por exemplo, não alteraram suas constituições – como a Argentina e o Paraguai – para dar às normas do Mercosul

precedência sobre as legislações internas. Como a constituição brasileira não permite internalização automática do direito internacional, o próprio Supremo Tribunal Federal já se manifestou várias vezes no sentido de que o direito interno tem supremacia sobre o externo.

O Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul não prevê, portanto, um Tribunal como o existente na União Européia. O TJCE emite sentenças com força executória nos territórios dos Estados-Partes. Assim, o cumprimento das decisões judiciais comunitárias não ficam dependentes da boa-fé do Estado perdedor, o que garante eficácia às suas decisões. Muito diferente da UE e suas instâncias de Tribunais, a jurisdicionalidade do Mercosul é gradativa, em etapas.

Baumann (2001) entende que a flexibilidade da metodologia adotada pelo Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul, por não se submeter às restrições que a criação de uma burocracia supranacional pode trazer, tem sido até pouco tempo um ponto valioso. [...] A questão essencial é se, no caso do Mercosul, “não se estaria chegando ao limite suportável para essa flexibilidade e se não seria necessário, portanto, um grau maior de comprometimento supranacional”.

### **O Sistema de Solução de Controvérsias da Organização Mundial do Comércio (OMC) X O Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul**

Na OMC, as principais fases para a solução de controvérsias entre os países envolvidos são: (I) o pedido de estabelecimento de Painel – que equivale ao envio da reclamação ao Grupo Mercado Comum (GMC) no âmbito do Mercosul, e/ou ao Tribunal Arbitral; e (II) o recurso ao Órgão de Apelação (OAP) – que equivale, no âmbito do Mercosul, ao recurso ao Tribunal Permanente de Revisão (TPR).

A diferença dos dois sistemas é que os relatórios do Painel e/ou Órgão de Apelação, no âmbito da OMC, ao contrário do que ocorre no mecanismo de solução de controvérsias do Mercosul, devem ser aprovados por todos os demais Estados-Partes da organização. O mecanismo do Mercosul, por sua vez, não exige a aprovação dos laudos emitidos pelo Tribunal Arbitral e pelo Tribunal Permanente de Revisão (TPR) pelos outros países afastados da disputa (ESC, art.2, item 4).

Outra diferença entre os dois mecanismos é na composição, quantitativa e qualitativa, dos seus Órgãos de Solução das Controvérsias, ressaltando-se que no

Mercosul, os árbitros escolhidos para os seus dois Tribunais (TAH e TPR) devem ser juristas, enquanto na OMC apenas os membros do OAP devem sê-lo (ESC, art.8 e PO, arts. 10, 11 e 18).

A par dessas diferenças, algumas fases do Sistema de Solução de Controvérsias da OMC, como o Painel de Revisão e a suspensão de concessões e obrigações, têm semelhanças com etapas do sistema do Mercosul. Nesse último, por exemplo, é possível se aplicar, como na OMC, medidas compensatórias se o País-membro perdedor na controvérsia não tiver cumprido (total ou parcialmente) a decisão do Tribunal Arbitral (*Ad Hoc* ou Permanente de Revisão) em até um ano depois da notificação do Laudo (PO, artigo 31). No Mercosul há também um procedimento análogo ao “painel de revisão” da OMC, mas com o objetivo apenas de esclarecer sobre a forma como deverá ser cumprido o Laudo (PO, artigo 28).

Como diferença entre os dois sistemas podemos destacar a etapa de arbitragem, para a determinação do montante relativo às medidas compensatórias, ausente no mecanismo do Mercosul, mas presente no da OMC (ESC, arts.22 e 23). No Mercosul os próprios Tribunais Arbitrais *Ad Hoc* ou ao TPR, conforme o caso, podem se pronunciar sobre a questão (PO, artigo 32).

Uma característica peculiar ao Sistema de Solução de Controvérsias da OMC, não encontrada no Sistema do Mercosul, talvez até pela diferença de grandeza entre a Organização e o bloco econômico, é que quaisquer outros países que se julgarem interessados em uma disputa instaurada podem solicitar a sua participação como parte interessada, seja do lado do país reclamante, seja do lado do país reclamado (ESC, art.4, item 11 e art.10).

Essa característica, para Bechara e Redenschi (2002), reforça o caráter multilateral em que se baseia a OMC, na medida em que há possibilidade de nações, que não se encontram diretamente afetadas por determinada prática comercial, ingressarem em uma controvérsia por verem na prática contestada violação, em geral, às normas dos Tratados firmados na esfera da OMC e com reflexos sobre a sua economia.

É oportuno ressaltar que, como acontece no Mercosul, mesmo as decisões finais do Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) são não “executórias” por natureza, uma vez que a OMC não tem como obrigar as Partes em litígio a dar cumprimento às Recomendações do Painel. A única maneira de forçar o cumprimento é por meio da

autorização ao Membro afetado de retaliação, geralmente, no âmbito do Acordo em que se deu a ilegalidade. Em situações especiais, pode ser autorizada a retaliação envolvendo outros Acordos da OMC (ESC, arts. 22 e 23).

Para Mavroidis (2003, p.263 *in* AMARAL, 2009), os Estados-membros da OMC têm, para com a organização uma obrigação expressa no artigo 23.2 do ESC segundo o qual “os membros da OMC concordaram em assinar compulsoriamente a adjudicação da terceira parte para resolver seus litígios relacionados ao comércio em favor dos órgãos adjudicantes da OMC”. [...] Sendo assim, ele coloca que “as Recomendações são obrigatórias para seus destinatários. Seguir as sugestões dos “panels” e dos Órgãos de Apelação é uma estratégia jurídica altamente recomendada”.

Em decorrência desse entendimento já bastante firmado, Prazeres (2003) registra que a sanção, com retaliações e suspensão de benefícios faz com que a procura pelo OSC seja muito superior que o recurso a outros “tribunais internacionais”, inclusive, à própria Corte Internacional de Justiça (CIJ) e que o índice de cumprimento das decisões do OSC seja muito significativo<sup>2</sup>.

O Brasil, por exemplo, é o país em desenvolvimento (PED) que mais utilizou o mecanismo de solução de controvérsias da OMC. Mais especificamente, 38 casos em que o país se viu envolvido: 24, como reclamante e 14, como reclamado (site WTO, *disputes by country*, acesso em 01/02/10).

TABELA 5 – CONTENCIOSO NO ÂMBITO DA OMC - 1995 A 2010

<b>CONTENCIOSOS NA OMC 1995 – 2010</b>		
<b>PAÍS/BLOCO</b>	<b>Nº DE CASOS COMO RECLAMANTE</b>	<b>Nº DE CASOS COMO RECLAMADO</b>
COMUNIDADE EUROPÉIA	81	67
EUA	94	109
BRASIL	24	14

Elaboração Própria Fonte: OMC

Entretanto, mesmo diante desse contexto, a operacionalização de penalidades, na esfera da OMC é complicada, principalmente quando um país desenvolvido é acusado por um país em desenvolvimento (PED). Para Annoni (*apud* BARRAL, 2002), a

<sup>2</sup> Em 63 anos (1946-2009), 120 casos foram submetidos à CIJ. Em quinze anos (1995-2010), 405 casos foram submetidos à OMC. Cf. <http://www.icj-cij.org> e <http://www.wto.org>. Em apenas 05 (cinco) dos 239 casos submetidos à OMC até 2001 houve manifestação do OSC quanto à autorização para “retaliação” em função de não-cumprimento da decisão do painel ou do OAP. Cf. [http://www-svca.wto-ministerial.org/spanish/thewto\\_s/minist\\_s/min01\\_s/brief17\\_s.htm](http://www-svca.wto-ministerial.org/spanish/thewto_s/minist_s/min01_s/brief17_s.htm).

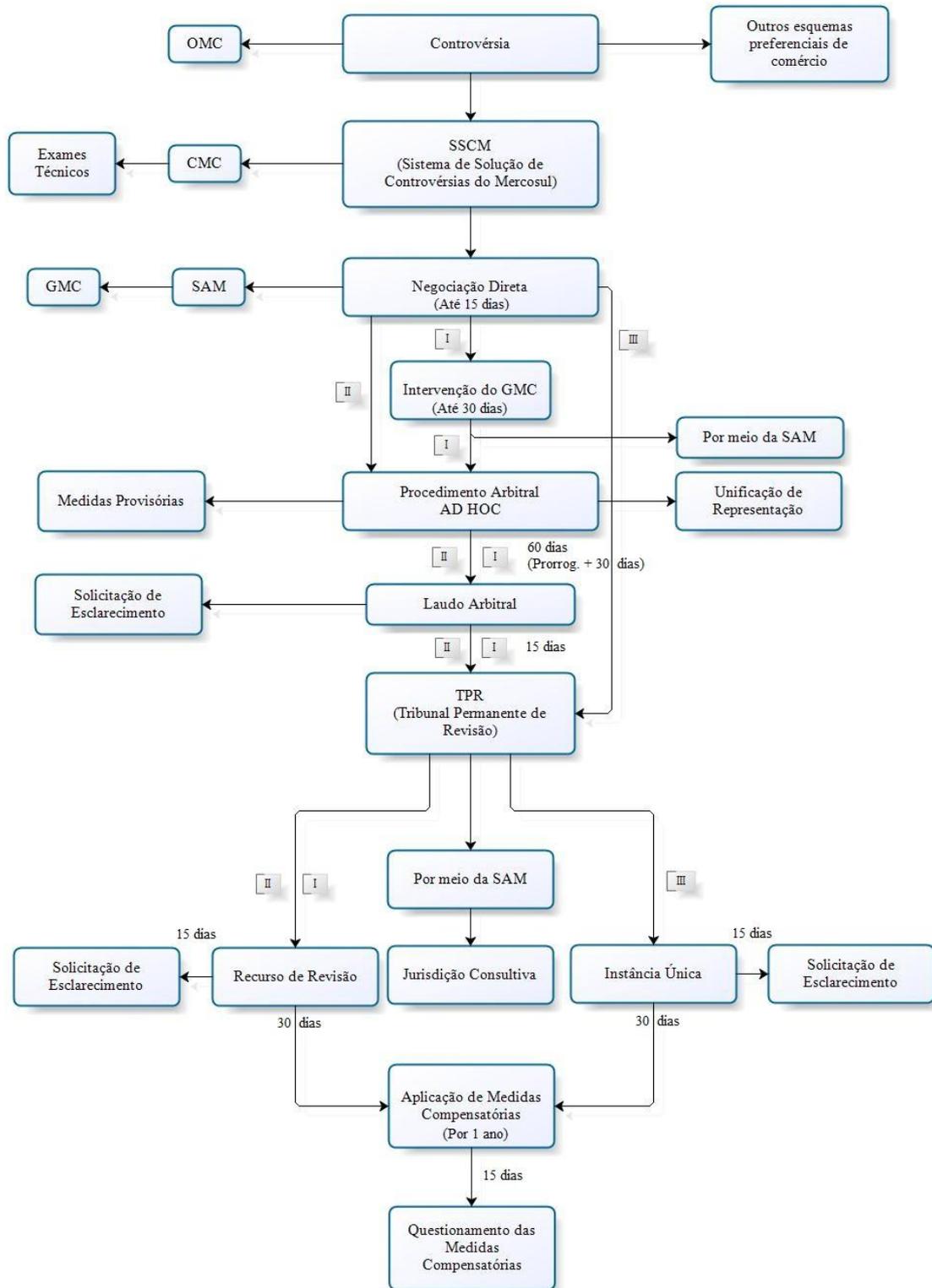
questão da dificuldade de acesso ao sistema, por parte dos PED, refere-se ao alto custo do processo, envolvendo fatores financeiros, políticos e de recursos humanos.

As pressões políticas de submeter uma reclamação contra um país desenvolvido levam, na maioria dos casos, o PED a não efetivá-la, pois ele tanto poderá sofrer retaliações, difíceis de serem suportadas, quanto poderá correr o risco de trazer prejuízos ao produtor interno, no momento em que aplicar uma medida que encarecer o produto importado.

No entanto, a alta credibilidade do Sistema de Solução de Controvérsias da OMC (se comparada, principalmente, com a do Sistema do Mercosul) decorre do seu amplo uso desde a criação da Organização, do alto grau de implementação das determinações do OSC e da concordância, expressa no ESC, de todos os membros no sentido de ser o Sistema da Organização o único recurso para resolver disputas relativas aos Acordos da OMC por ele abrangidos (ESC, art.1).

# FLUXOGRAMA 1

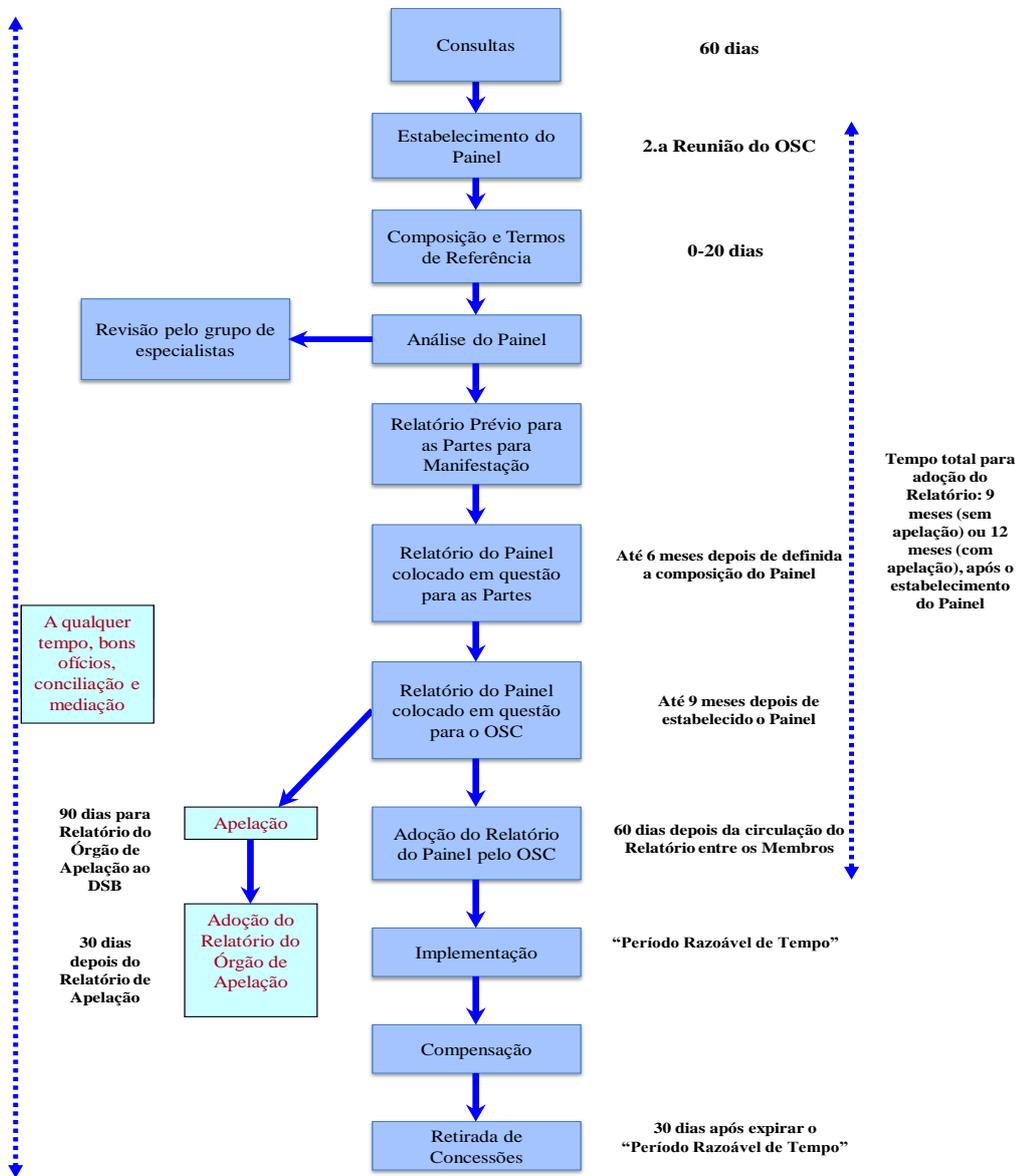
## Fluxograma Simplificado do Funcionamento do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul



Elaboração própria Fonte: Protocolo de Olivos

## FLUXOGRAMA 2

### Fluxograma Simplificado do Funcionamento do Sistema de Solução de Controvérsias da OMC



Fonte: Entendimento Relativo às Normas e Procedimentos sobre Solução de Controvérsias da OMC (ESC) ou Dispute Settlement Understanding (DSU).

#### 4.4 – OS CASOS JULGADOS NOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL

O Mercosul é um processo de constante enfrentamento de dificuldades, de tensão permanente. As tensões existentes dentro do bloco indicam que a integração está trazendo à luz problemas latentes [...] (FLORENCIO & ARAUJO, 1998).

Para conhecermos esse problemas, o presente estudo, passará, nesta seção, a discorrer sobre os casos julgados no âmbito do Mercosul, isto é, discorreremos a respeito do contencioso no bloco, prendendo-se, essencialmente, às controvérsias surgidas entre os países-membros e julgadas nos tribunais que compõem o seu **Sistema de Solução de Controvérsias**, com o intuito de observarmos a relevância que têm tido **as barreiras não tarifárias (BNT)** no decorrer da abertura dos mercados das nações em desenvolvimento, como é o caso dos países-membros do Mercosul, bem como, verificarmos quais os entendimentos dados por esses tribunais à matéria em questão.

Os laudos emitidos pelos tribunais do Mercosul em decorrência das referidas controvérsias foram extraídos do “Sistema de Informacion sobre Comercio Exterior de la Organizacion de los Estados Americanos” (SICE).

##### **A - LAUDO I de 28 de abril de 1999 - Aplicação, pelo Brasil, de medidas restritivas à Argentina de acesso ao mercado recíproco**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal Ad Hoc foi constituído, neste caso, em conformidade com o Protocolo de Brasília (PB) e com o Protocolo de Ouro Preto (POP) para análise da controvérsia instaurada entre a Argentina (parte reclamante) e o Brasil (parte reclamada), tendo essa disputa como objeto, **a aplicação, pelo Brasil, de medidas restritivas ao comércio recíproco**, pela exigência excessiva de Licenciamento às Importações provenientes da Argentina, através do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), exigência essa fundamentada nos Comunicados nº 37 de 17/12/1997 e nº 07 de 20/02/1998, do Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX) da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Brasil.

Alegações da reclamante (Argentina) – Os comunicados em questão aumentaram, consideravelmente, o número de capítulos e de produtos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) sujeitos a Licenciamento de Importação não automático e

a Licenciamento automático com condições e procedimentos especiais, inclusive, para produtos que haviam sido, anteriormente, dispensados dessas obrigações. As medidas implantadas, através do SISCOMEX, atingiam 61% das exportações argentinas, sobre produtos dos quais o Brasil era o mercado principal, descumprindo, assim, os princípios do Tratado de Assunção (TA) e o disposto no Acordo de Complementação Econômica (ACE) nº 18, prejudicando, desse modo, o processo de integração do Mercosul (itens 20 e 21 do Laudo Arbitral).

Alegações do reclamado (Brasil) – Os comunicados DECEX questionados incluíam alterações no sistema de Licenciamento de Importações para consolidar controles sanitários, fitossanitários e de segurança preexistentes, evitando que fossem realizados na fronteira do país (item 40 do Laudo Arbitral). O TA e o ACE 18 foram alterados por legislações posteriores para novas considerações quanto a **medidas e restrições não tarifárias (RNT)**. Nesse sentido, a Decisão CMC nº 3/94 fazia distinção entre medidas e restrições não tarifárias, entendendo que nem todas deviam ser eliminadas. Elas deviam ser estudadas caso a caso, tendo em vista não haver regras gerais sobre o assunto (itens 43 e 44 do Laudo). Seguindo tal entendimento, nem o SISCOMEX, nem os Comunicados 37/97 e 07/98, deveriam ser considerados como **restrições não tarifárias (RNT)**, nem como medidas a eliminar. Os comunicados eram compatíveis com o TA e com as respectivas normas do Mercosul (grifos nossos).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – O tribunal analisou a compatibilidade do sistema de Licenciamento de Importações do Brasil com a normativa do Mercosul. Afirmou que o programa de liberação comercial é peça estratégica no processo de integração e na configuração do Mercosul e que esse programa forma-se, conjuntamente, com as **vertentes tarifárias e não tarifárias**. Assim sendo, os países-membros são obrigados a eliminar as **RNT** em prazos determinados, paralelamente à queda de todas as tarifas a zero. Tal eliminação não fica ao arbítrio da decisão das Partes, considerando que, no contexto dos processos de integração, são incompatíveis medidas unilaterais dos Estados-Partes nas matérias nas quais a legislação requer procedimentos multilaterais e que o adiamento do Mercado Comum não levou à extinção dessa obrigação, no que as Decisões CMC nºs 3/94 e 17/97 eram concordes. Ressaltou, ainda, citando Gustavo Magariños, que **a variedade das RNT e a**

**dificuldade de identificá-las “transformaram-nas em uma das principais armas comerciais da atualidade”** (Itens 52,55,62,65, 68,69 e 72 do Laudo, grifos nossos).

Decisão do Tribunal – Acolheu parcialmente a reclamação da Argentina, decidindo ser obrigação do Brasil eliminar **as Restrições não Tarifárias (RNT)**, tanto as existentes à época do TA, quanto as posteriores. Determinou, outrossim, que as Licenças Automáticas de Importação (via SISCOMEX) são compatíveis com a normativa do Mercosul, desde que não contenham condições e que se restrinjam a um registro simplificado, durante os procedimentos aduaneiros. Quanto às Licenças não Automáticas, essas só seriam compatíveis com o sistema normativo do bloco, se correspondessem às medidas adotadas pelos Estados para proteger valores de natureza não comercial, como a moral pública, a segurança, o patrimônio artístico ou o relativo a materiais nucleares, conforme dispõe o artigo 50 do Tratado de Montevideo (TM) de 1980. Deveriam, portanto, ser eliminadas (item 85 do Laudo, grifo nosso).

#### **B - LAUDO II de 27 de setembro de 1999 - Aplicação, pelo Brasil, de Subsídios à produção e à exportação de carne de porco para a Argentina**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal *Ad Hoc* foi instalado em consonância com o PB, o POP e com a Decisão nº 17/98 do Conselho Mercado Comum (CMC) para julgamento da controvérsia entre a Argentina (parte reclamante) e o Brasil (parte reclamada), tendo esse litígio como objeto, a aplicação, pelo Brasil, de subsídios à produção e à exportação de carne de porco, representados, primeiramente, pela aplicação do Sistema de Estoques Públicos de Milho, segundo, pelo Programa de Financiamento de Exportações (PROEX), e, por último, pela utilização dos mecanismos do ACC (Adiantamento de Contrato de Câmbio) e do ACE (Adiantamento de Contrato de Exportação) por parte dos exportadores brasileiros (destaques nossos).

Alegações da reclamante (Argentina) – O sistema brasileiro de estoques públicos de milho para a compra, armazenamento e venda do produto, bem como a maneira como a CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento) o administrava, permitiria a transferência de recursos aos produtores brasileiros de porcos através da estabilização do preço de milho nos períodos de entressafra, permitindo-lhes comprar o cereal a

preços inferiores aos do mercado mundial. Esse benefício se transferiria às exportações de carne de porco, as quais seriam vendidas a um preço menor do que teriam se não houvesse intervenção da CONAB, prejudicando a produção argentina, pelas importações desses produtos subvencionados, numa clara transgressão da Decisão CMC nº 10/94. O segundo ponto, referia-se ao uso, pelo Brasil, do PROEX, o qual, em qualquer de suas formas de operações de exportação ao Mercosul, constitui, segundo a reclamante, um incentivo à exportação, proibido pela Decisão CMC supracitada, por representar um **subsídio** do governo brasileiro aos bancos financiadores, destinado a beneficiar as exportações. E, finalmente, os instrumentos financeiros, ACC e ACE, pactuados entre empresas exportadoras e bancos comerciais no Brasil, os quais, segundo a Argentina, ofereciam taxas de juros reduzidas aos exportadores, porque o governo brasileiro intervinha no mercado financeiro, isentando as entidades financeiras de obrigações fiscais e tributárias (itens 20, 21 e 22 do Laudo, grifo nosso).

Alegação do reclamado (Brasil) – Quanto aos estoques públicos de milho, o governo brasileiro afirmou que as compras governamentais mantinham os preços do milho e não tinham como objetivo beneficiar os produtores de porcos na compra desse insumo. Afirmou, outrossim, que até àquela época, não havia nenhuma norma do Mercosul que proibía tal sistema ou a manutenção dos preços de produtos agrícolas e que os preços do milho no mercado brasileiro se mantiveram, usualmente, acima dos preços nos mercados externos de referência. Destacou, ainda, que a prática de manutenção de preços ao produtor agrícola foi comunicada a OMC e é lícita segundo as regras dessa organização. A respeito do PROEX, a reclamação argentina era improcedente, na medida em que o Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio brasileiro (MDIC) já havia proibido, através de Portaria, sua utilização nas exportações de bens de consumo destinados ao Mercosul. No que se relacionava às operações de ACC e ACE, de acordo com a resposta do Brasil, as mesmas se realizavam internamente, na esfera privada, sem intervenção do governo, não se caracterizando, portanto, como contribuições financeiras, nem como concessão de benefício (itens 26, 27 e 28 do Laudo).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – O tribunal se pronunciou, a princípio, destacando que as relações comerciais são regidas, num nível mais amplo que o

regional, pelas regras da OMC e nessa esfera, as restrições à concessões de subsídios à exportação estão reguladas pelo Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias (ASMC), o qual determina que a existência de **subsídios** exige a presença de três elementos: a existência de uma contribuição financeira do governo, a existência de um benefício e que o subsídio seja específico. Já no âmbito do Mercosul, a Decisão nº 10/94 contém previsões expressas sobre certos incentivos à exportação. Diante dessas considerações, sobre o sistema da CONAB de estoque de milho, o Tribunal Ad Hoc (TAH) entendeu ter sido o mesmo instituído com um caráter geral para manter estoques reguladores e estratégicos de diversos produtos agrícolas, não tendo o mesmo o caráter de especificidade, essencial para a caracterização de um subsídio. Quanto ao PROEX o tribunal entendeu já ter sido cumprida a pretensão da Argentina, pela proibição, pelo Brasil, do programa no Mercosul. E no que se refere aos mecanismos ACC e ACE, o tribunal entendeu não existir no caso, em questão, elementos de convicção suficientes que provassem que os referidos instrumentos de financiamento às exportações, com os benefícios tributários mencionados, provocaram prejuízo ou ameaça de prejuízo aos setores de produção da carne de porcos da Argentina, conforme dispõe os artigos 25 e 26 do Protocolo de Brasília (itens 57, 93 e 94 do Laudo Arbitral).

Decisão do Tribunal – Não aceitou a reclamação da Argentina relativa ao sistema da CONAB e aos mecanismos ACC e ACE e declarou improcedente a reclamação referente ao PROEX (Laudo Arbitral).

**C - LAUDO III de 10 de março de 2000 - Aplicação, pela Argentina, de Medidas de Salvaguarda sobre produtos têxteis brasileiros, por meio da Resolução nº 861/99 do Ministério de Economia e Obras e Serviços Públicos**

Objeto da Controvérsia – O TAH foi formado, neste caso, em consonância com o PB, seu regulamento, o POP, e suas próprias Regras de Procedimento, para apreciação da controvérsia instalada entre o Brasil (parte reclamante) e a Argentina (parte reclamada), tendo essa contenda como objeto, as Medidas de Salvaguarda, impostas pela Argentina, sobre produtos têxteis brasileiros, através da Resolução nº 861/99 do Ministério de Economia e Obras e Serviços Públicos, na forma de cotas anuais sobre a importação de têxteis de algodão oriundos do Brasil.

Alegações do reclamante (Brasil) – A medida imposta pela Argentina era contrária e incompatível com o livre comércio acordado entre os Estados-Partes do Mercosul; discriminatória, na medida em que não foi invocada contra outros países que exportam têxteis para a Argentina e que não são membros do Mercosul e; incompatível com as condições estabelecidas no Acordo sobre Têxteis e Vestimenta (ATV) da OMC. Além do mais, o artigo 5 do Anexo IV (Cláusula de Salvaguarda) do Tratado de Assunção (TA) dispunha que: “Em caso algum, a aplicação de **cláusulas de salvaguarda** poderão prolongar-se além do dia 31/12/1994”. O Regime de Adequação Final à União Aduaneira, que modificou o Programa de Liberação Comercial do Mercosul alterou tal prazo para quatro anos contados a partir de 01/01/1995, para todos os Países-membros do bloco. Por último, o artigo 81 da Decisão CMC nº 17/96 usado pela Argentina como fundamento legal para a Resolução nº 861/99, refere-se à aplicação de salvaguardas contra terceiros países, não membros do Mercosul (item 1 do Laudo, grifo nosso).

Alegações da reclamada (Argentina) – O Anexo IV do TA permitiu a aplicação de salvaguardas até o final de 1994. Após essa data, o Mercosul não adotou nenhuma normativa sobre essa matéria, produzindo-se, deste modo, um “vácuo legal”. Posteriormente, os Acordos de Marrakesh (no âmbito da OMC), entre eles, o Acordo sobre Têxteis e Vestimenta (ATV), entraram em vigor e estabeleceram regras sobre **salvaguardas** para produtos têxteis que foram incorporados pela legislação interna da Argentina. As regras do ATV são normas específicas sobre o tema, se comparadas com o “vácuo legal” no Mercosul em matéria de têxteis, sendo, portanto, legítimas, para utilização no comércio intra-zona. E, por fim, a aplicação de salvaguardas, dentro do bloco, é compatível com a existência de uma união aduaneira, pois, até aquele momento, a integração do setor têxtil no comércio intra-zona havia sido parcial, limitando-se à eliminação tarifária, com a permanência de mecanismos não tarifários (item 2i do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – Primeiramente, o Tribunal partiu do pressuposto de que o Mercosul, como todo acordo do tipo união aduaneira, tinha como objetivo **eliminar as barreiras ao comércio entre seus membros, ou seja, havia uma presunção de livre comércio entre seus componentes** e toda a interpretação por parte

dele estaria em concordância com esses propósitos. Quanto ao mérito da questão, o que ocorreu, segundo seu entendimento, foi que o período de transição para alcançar uma União Aduaneira, no Mercosul, dentro do Programa de Adequação Final à União Aduaneira, foi prorrogado de 31/12/94 até 01/01/99. Assim, enquanto esse programa era implementado (e somente nesse período), existia uma lista de exceções que permitiam tarifas e medidas de salvaguarda sobre um número limitado de produtos. Nesse sentido, quando a Argentina adotou a Resolução nº 861/99, o que havia, na verdade, era uma proibição sobre a aplicação de salvaguardas nas relações comerciais entre os Estados-Partes do Mercosul, proibição essa constante nos artigos 1 e 5 do anexo IV do TA, não sendo necessário, portanto, recorrer ao artigo 6 do ATV (OMC). Não existia, no seu entender, “vácuo legal” sobre a matéria. Ou seja, como resultado da implementação do **Programa de Liberação Comercial (onde as partes tinham o objetivo de criar um território onde o livre movimento de mercadorias seria a regra básica nas relações comerciais)** e do fato de haver sido alcançado o livre comércio intra-zona, o uso de salvaguardas já se encontrava proibido. Por último frisou que tal proibição poderia ser excetuada por meio de norma específica dentro do Mercosul, que legitimasse a aplicação de salvaguardas sobre produtos têxteis no comércio intra-zona, mas que aquele tribunal não havia encontrado tal norma (informações extraídas de vários itens do Laudo Arbitral em questão, grifos nossos).

Decisão do Tribunal – Considerou a Resolução nº 861/99 e os atos administrativos implementados em decorrência dela incompatíveis com o Anexo IV do TA e com a normativa Mercosul em vigor, devendo, por conseguinte, serem revogados. Essa incompatibilidade, segundo Esclarecimento do Laudo do Tribunal Arbitral, emitido em 07/04/2000, como resposta a pedido da Argentina, referia-se à ausência de norma específica que modificasse o alcance da proibição geral de salvaguardas, contida no Anexo IV do TA (Laudo Arbitral).

**D - LAUDO IV de 21 de maio de 2001 - Aplicação, pela Argentina, de Medidas Antidumping contra a exportação de frangos inteiros, provenientes do Brasil, através da Resolução nº 574/2000 do Ministério da Economia da República Argentina**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal *Ad Hoc* foi constituído, novamente em consonância com o PB, seu regulamento e com o POP, para, agora, analisar a controvérsia surgida entre o Brasil (parte reclamante) e a Argentina (parte reclamada), disputa essa que teve como objeto as Medidas Antidumping, aplicadas pela Argentina, contra as exportações de frangos inteiros, oriundos do Brasil, através da Resolução nº 574/2000 do seu Ministério de Economia (ME).

Alegações do reclamante (Brasil) – A Resolução ME nº 574/2000 e os procedimentos de investigação antidumping, nos quais ela se baseava, eram incompatíveis com a legislação do Mercosul sobre investigação de aplicação de **direitos antidumping** no comércio entre os Estados-Partes do Mercosul (EPM). Essa matéria era fundamentada no Marco Normativo (MN) aprovado pela Decisão CMC nº 11/97. O MN era uma interpretação comum do Acordo Antidumping da OMC (AD-OMC) e as obrigações principais da Decisão CMC nº 11/97, referentes ao dumping intrazona, consistiam em se aplicar as legislações nacionais dos Estados-membros do bloco até 31/12/00, fazendo esses Estados os ajustes necessários para harmonizá-las com o MN após essa data (isto é, incorporar o MN às suas legislações). Um outro aspecto era que o direito antidumping foi aplicado na forma mais restritiva, como preços mínimos de exportação, em vez de direitos ad valorem, causando, em certas situações, um direito maior que a margem de dumping. Segundo o Brasil, os problemas da indústria argentina de frangos eram decorrentes da queda do preço do produto no mercado internacional e pelo aumento da oferta da própria indústria doméstica, cuja produção mostrou um incremento de 23% nos quatro anos anteriores àquela data. Ressaltou ainda o reclamante, que o uso excessivo do antidumping contra ele, pela reclamada, demonstrava **um rumo protecionista, contrário ao espírito da União Aduaneira de eliminar barreiras não tarifárias ao comércio entre os sócios** (grifo nosso). Por último, destacou que a Argentina era o vice-líder regional na utilização de direitos antidumping, sendo o Brasil o país do mundo mais afetado pela medida. Por outro lado, o Brasil não mantinha nenhum desse direito contra a Argentina (itens 9, 11, 12, 128 (1) do Laudo, destaques e grifos nossos).

Alegações da reclamada (Argentina) – Os procedimentos de investigação antidumping e a Resolução ME nº 574/2000 não estavam sujeitos à normativa

Mercosul, mas sim regidos pela legislação argentina. A Decisão CMC nº 11/97 não se encontrava vigente, haja vista não terem os Estados-Partes do Mercosul (EPM) a incorporado às suas legislações internas. Não estando vigente, não havia norma vinculatória para os EPM. Ademais, a referida Decisão não havia sido aprovada quando do início dos procedimentos relativos à controvérsia e nunca havia sido aplicada pelos EPM. Quanto ao Marco Normativo (MN), o mesmo era apenas uma base de negociação para o regulamento comum e também não estava vigente. Além do mais, não era operacional porque lhe faltava uma estrutura institucional. Por último, o Tribunal não devia considerar uma normativa da OMC, tendo em vista que não havia nenhuma norma Mercosul que assim o decidisse (itens 52 a 55 e 108 (1) do Laudo Arbitral).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – Primeiramente, o Tribunal se pronunciou no sentido de que não havia normas específicas do Mercosul, vigentes, que regulassem a investigação de dumping e aplicação de medidas antidumping intrabloco. Isso porque o POP, em seus artigos 40 e 42, estabelecia, como requisito indispensável à vigência e aplicação de uma norma, no Mercosul, sua incorporação às legislações de todos os EPM, e as Decisões CMC nº 18/96 e nº 11/97, argüidas pelas partes, não haviam seguido tal procedimento, não estando, portanto, vigentes. Segundo, que a aplicação de normativa OMC, como normativa Mercosul, só era possível por referência expressa àquela de uma norma do Mercosul, o que não era o caso. Todavia, havia normas Mercosul, vigentes à época, que poderiam ser aplicáveis ao caso (TA, Anexo I e Regime de Adequação Final à União Aduaneira), que dispunham **sobre a livre circulação de bens** a partir de 31/12/99 e proibiam, por conseguinte, a aplicação de restrições, de qualquer natureza, ao comércio intrazona, salvo aquelas expressas em normas vigentes. Como as medidas antidumping, de uma forma geral, não se encontravam dentre essas exceções expressas em norma, concluíam-se **não poderem tais medidas serem aplicadas dentro do espaço integrado do Mercosul, como restrição à livre circulação de mercadorias**. Restava, então, ao Tribunal Ad Hoc examinar se a investigação de dumping e **se as medidas antidumping aplicadas pela Argentina, no caso em questão, constituíam restrições à livre circulação de bens**, descumprindo a legislação Mercosul (PB, art.1º) ou, se elas se tratavam, apenas, de normas de defesa da concorrência em um espaço integrado (itens 111/113, 120, 123, 135, 144, 152/153 do Laudo Arbitral). Após realizar esse exame, o Tribunal entendeu que o referido

procedimento e a Resolução ME nº 574/2000, com a qual ele culminou, **não constituíam um descumprimento da regra de livre circulação de bens no Mercosul** (grifos nossos).

Decisão do Tribunal – Não aceitou a solicitação, do Brasil, de declarar o descumprimento, pela Argentina, das normas do Marco Normativo (MN) aprovado pela Decisão CMC nº 11/97 e de revogar a Resolução nº 574/2000 do Ministério de Economia (ME) argentino. A legislação argentina foi mantida. Tal decisão foi ratificada, em 18/06/2001, através da emissão de “Aclaração do Laudo Arbitral Ad Hoc” que decidiu sobre a presente controvérsia (Laudo Arbitral).

**E - LAUDO V de 29 de setembro de 2001 - Controvérsia entre a República Oriental do Uruguai e a República Argentina sobre “Restrições de acesso ao mercado argentino de bicicletas de origem uruguaia”**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal *Ad Hoc* foi formado, em consonância com o TA, os Acordos celebrados no âmbito do mesmo, o PB e o POP, para apreciação da controvérsia entre o Uruguai (parte reclamante) e a Argentina (parte reclamada), tendo o litígio como objeto, as Restrições, impostas pela Argentina, para o acesso de bicicletas de origem uruguaia ao seu mercado. O Uruguai apresentou, na disputa em questão, reclamação contra as Resoluções AFIP (Administração Federal de Ingressos Públicos da Argentina) nºs 335/1999, 857/2000, 1004/2001, 1008/2001 e 1044/2001.

Alegações do reclamante (Uruguai) – A Argentina abriu um confuso processo de questionamento da origem de um, e definitivamente de todos, os modelos de bicicletas da empresa Motociclo S.A., desviando e violando, fragrantemente, as legislações aplicáveis em matéria de origem, bem como o objeto e fim das mesmas. Além disso, a normativa argentina para o controle de valor de mercadorias em aduanas prevê mecanismos que transgridem o regime de despacho e valoração aduaneiros de mercadorias vigentes no Mercosul. Assim, o Uruguai reclama das Resoluções supracitadas, entendendo que tais Resoluções se afastam radicalmente das Decisões CMC nºs 16 e 17/94 e das normas do GATT aplicáveis à matéria. Para o Uruguai as medidas tomadas pela Argentina por questões vinculadas à origem e ao procedimento

de controle do valor aduaneiro de bicicletas exportadas do Uruguai, constituíram dificuldades irregulares e um impedimento total e ilegítimo de acesso à Argentina daqueles produtos, em violação aberta do conjunto normativo Mercosul. Nesse sentido, o Uruguai considerava que a Argentina descumpriu as Decisões CMC n°s 6/94, 16/94, 17/94 e 22/00, assim como, o artigo 1 do Tratado de Assunção (TA) e os artigos 1 e 10.2 do Anexo I do mesmo Tratado (item 2.1 do Laudo Arbitral).

Alegações da reclamada (Argentina) – Considerou infundadas as argumentações do Uruguai, tendo em vista que as ações que ele reprovou se encontravam ajustadas ao Regulamento de Origem, pelas seguintes razões: as medidas justificavam-se em decorrência do direito de verificação; a matéria de verificação foi, adequadamente, estabelecida; houve uma comunicação interinstitucional apropriada; os procedimentos usados não foram anormais, desviados, nem com intenção dilatória; o Uruguai não respondeu, satisfatoriamente, a consultas formuladas; era viável a verificação de Certificados de Origem que não eram plenamente dignos de fé. Outrossim, a Argentina considerava a atuação de sua administração aduaneira plenamente justificada, com relação aos critérios de seletividade para o controle aduaneiro de valor. Sustentava que não haviam sido usados procedimentos de valor referenciais, mas somente um primeiro controle de valor, que tinha por objeto a verificação se o valor declarado pelo exportador condizia ou não com os valores usuais para mercadorias idênticas e/ou similares (item 2.2 do Laudo).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – Inicialmente, o Tribunal se pronunciou no sentido de que o conflito estava restrito apenas à autenticidade e veracidade do Certificado de Origem uruguaio, relativo à origem das bicicletas de modelo Zeta. As referidas bicicletas foram o único fundamento invocado pela Argentina, através de Resolução, comunicada ao Uruguai em 23/01/2001, para determinar a aplicação de tarifa extrazona às mercadorias da empresa Motociclo S.A. Assim sendo, a Resolução, supracitada, que estendia, unilateralmente, a imposição de sanções a outras exportações (outros modelos de bicicletas e outras mercadorias) da empresa Motociclo, não estava, juridicamente, ajustada às normas do Regulamento de Origem do Mercosul, pois essas não prevêem impugnação genérica a toda a atividade de uma empresa. Essa prática surgia como uma medida **não acorde com o espírito do Mercosul de favorecer e**

**estimular as relações comerciais entre os Países-membros.** Em relação ao Certificado de Origem investigado, não houve apresentação, pela Argentina, de prova concludente de que a empresa Motociclo realizasse atividade meramente de montagem (e não a de fabricação) das bicicletas Zeta, além do que, caberia a ela provar a falta de veracidade do Certificado, por meio dos procedimentos determinados no Regulamento do Mercosul, através de repartição oficial. Sendo, portanto, o Certificado, em questão, considerado autêntico, pelas normas do Regulamento de Origem do Mercosul, tinha a empresa Motociclo o direito de exportar as bicicletas, modelo Zeta, à Argentina, como mercadoria de origem Mercosul, sendo improcedente seu tratamento tarifário como mercadoria extrazona, tanto sobre o modelo Zeta quanto para os demais bens da citada empresa. Por último, quanto ao controle aduaneiro argentino de valor das mercadorias, muito embora tenha entendido ser tal prática irregular, por se constituir em tratamento que é dado às mercadorias extrazonas, o Tribunal optou por não emitir parecer sobre o assunto, tendo em vista já ter sido o mesmo tratado, quando da apreciação do Certificado de Origem (itens 3.2 e 3.3 do Laudo, grifo nosso).

Decisão do Tribunal – Declarou que a Resolução da Argentina, através da qual aplicava-se o tratamento tarifário extrazona às mercadorias exportadas pela empresa Motociclo S.A. infringia a legislação do Mercosul, motivo pelo qual devia ser a mesma revogada. Declarava que a Argentina deveria permitir o livre acesso ao seu mercado, como mercadoria intrazona, das bicicletas exportadas do Uruguai pela empresa Motociclo S.A., que possuísem Certificados, de origem uruguaia e, por último, decidiu não ser pronunciar sobre o procedimento de controle aduaneiro de valor aplicado pela Aduana Argentina (Laudo Arbitral).

**F - LAUDO VII de 19 de abril de 2002 - Controvérsia entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil sobre “Obstáculos à entrada de produtos fitossanitários argentinos no mercado brasileiro”**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal *Ad Hoc* foi instalado, desta vez, em consonância com o TA, o PB, o POP e com a Decisão CMC nº 17/98, para julgamento da controvérsia instaurada entre a Argentina (parte reclamante) e o Brasil (parte reclamada), tendo esse litígio, como objeto, a não incorporação, por esse último, das

Resoluções do Grupo Mercado Comum (GMC) n°s 48/96, 87/96, 149/96, 156/96 e 71/98 ao seu ordenamento jurídico, impedindo, dessa forma, a vigência dessas Resoluções no âmbito do Mercosul.

Alegações da reclamante (Argentina) – Os Países-membros do Mercosul com o intuito de garantir o uso de insumos eficazes e seguros para a produção agrícola, acordaram em adotar um procedimento de avaliação e registro abreviado de produtos fitossanitários similares dentro do bloco econômico. Esse sistema de registro abreviado, disposto nas Resoluções GMC supracitadas, foi incorporado às legislações da Argentina, Paraguai e Uruguai. No Brasil a legislação não distinguia entre produtos novos (totalmente desconhecidos) e similares já registrados no Brasil, para fins de registro. Ou seja, exigia os mesmos requisitos para o registro de ambos os tipos de produtos, **violando assim o princípio da livre circulação de bens na região, em especial a livre circulação dos produtos fitossanitários** constantes das Resoluções em questão, através de obstáculos resultantes da imposição de restrições oriundas de registro. Além disso, as normas aprovadas pelos quatro Estados-Partes do Mercosul (EPM) eram obrigatórias para eles e deviam ser incorporadas aos seus ordenamentos jurídicos, conforme estabelecia os artigos 38 e 42 do POP. A não incorporação, pelo Brasil, das Resoluções em questão impedia o livre comércio intrazonal consagrado no art.1, Anexo I do TA (item 4 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Alegações do reclamado (Brasil) – As exigências do sistema de registro de produtos fitossanitários brasileiro **não violavam o princípio do livre comércio** disposto no artigo 1º do TA, à vista do artigo 2, Anexo I do mesmo Tratado que estabelecia não serem restrições as medidas tomadas ao amparo do artigo 50 do Tratado de Montevideo (TM) de 1980. Ou seja, o TA não proibia o estabelecimento de medidas unilaterais tidas como necessárias para proteção da saúde, do meio ambiente e da segurança da população. Outrossim, o sistema de registro não possuía caráter discriminatório visto ser aplicado, de forma idêntica, a empresas nacionais ou estrangeiras. Por último, cabia à legislação de cada EPM a definição dos prazos para a incorporação das normas em questão, nos termos do artigo 42 do POP (item 5 do Laudo, grifo nosso).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – O sistema jurídico, na esfera do Mercosul, responde ao conceito de “vigência simultânea”, isto é, as normas são obrigatórias para os Estados-Partes (EPM) a partir de sua aprovação, mas a vigência só se produz simultaneamente para todos os EPM uma vez que tenham cumprido o estabelecido no artigo 40 do POP (incorporação às legislações internas). Como inexistia prazo para esse cumprimento, caberia ao Tribunal delimitar o prazo que, razoavelmente, o Estado-Parte poderia levar para tal incorporação. No caso em questão, definitivamente, não parecia razoável um adiamento, por parte do Brasil, de quase seis anos para incorporação das Resoluções GMC em litígio, configurando-se, portanto, um descumprimento dele da obrigação disposta nos artigos 38 e 40 do POP. Por outro lado, o artigo 50 do TM, arguido, visava a solução de problemas específicos apresentados em importações de produtos fitossanitários e não para invocação genérica de proteção à saúde humana, vegetal ou animal, como pretendia o Brasil. A circunstância de que os produtos fitossanitários possuíam a capacidade de causar dano à saúde, não era argumento suficiente para opor-se a incorporar as normas de registro previamente acordadas entre os Países-membros do Mercosul, em um tempo razoável. A omissão de incorporação das Resoluções GMC ao ordenamento jurídico brasileiro, constituía, portanto, conceitualmente, **uma restrição não tarifária à circulação de mercadorias** (itens 7, 8 e 9 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Decisão do Tribunal – Declarou que o Brasil estava em situação de descumprimento da obrigação disposta nos artigos 38 e 40 do POP, devendo no prazo de máximo de 120 dias, contados da notificação daquele Laudo, incorporar ao seu ordenamento jurídico interno as Resoluções GMC n.ºs 48/96, 87/96, 149/96, 156/96 e 71/98, sem prejuízo do seu direito de aplicar, nos casos específicos, quando couber, as restrições autorizadas pelo artigo 50 do Tratado de Montevideo (TM) de 1980. (Laudo Arbitral)

**G - LAUDO IX de 04 de abril de 2003 - Controvérsia entre a Argentina e o Uruguai sobre a “Incompatibilidade do Regime de Estímulo à Industrialização de Lã outorgado pelo Uruguai, estabelecido pela Lei n.º 13.695/68 e Decretos Complementares, com a normativa Mercosul que regula a aplicação e a utilização de incentivos no comércio intrazona”**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal *Ad Hoc* reuniu-se neste caso em consonância com o TA, o PB e o POP, para apreciação controvérsia entre a Argentina (parte reclamante) e o Uruguai (parte reclamada), tendo a contenda, como objeto, a incompatibilidade do estímulo e da bonificação previstos na Lei uruguaia nº 13.695/68 e Decretos Complementares para as exportações de produtos industrializados de lã destinados aos Países-membros do Mercosul, com o artigo 12 da Decisão CMC nº 10/94 e com a plena vigência deste.

Alegações da reclamante (Argentina) – A bonificação concedida às exportações de lã pela Lei uruguaia em epígrafe e Decretos Complementares constituía um incentivo à exportação, proibido no comércio intrazona, de acordo com a normativa Mercosul, representada pelo Tratado de Assunção (TA) e pela Decisão do CMC nº 10/94 sobre “Harmonização para a aplicação e a utilização de incentivos às exportações pelos países integrantes do Mercosul”, ademais, violava o Entendimento assinado por ambas as partes na fase pré-arbitral. O artigo 12 da Decisão supra adotava um critério restritivo em matéria de incentivos às exportações dispondo que esses incentivos não seriam aplicáveis no comércio intrazona e estabelecendo, também, os casos de exceções a essa regra. A bonificação uruguaia de 22% do valor FOB (*free on board* – livre a bordo) declarado nas exportações de tecidos em peças ou confecções (9% a partir de 1992) não se enquadrava em qualquer dessas exceções, violando, portanto, **os princípios do livre comércio e das condições adequadas de concorrência**, dispostos no TA, cujo objetivo final era a formação de um mercado comum (itens 12/13, 18/19, 20/21 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Alegações do reclamado (Uruguai) – Não havia violado o TA, nem tampouco a Decisão CMC nº 10/94, por ter essa ficado suspensa em decorrência da Decisão nº 31/00 do próprio Conselho. Considerava, ainda, que o Entendimento de 13/12/00 não podia se constituir em objeto da controvérsia, nem ser interpretado como um reconhecimento de sua violação ao artigo 12 da Decisão CMC nº 10/94. Seguiu, em suas medidas, os princípios de gradualismo, flexibilidade e equilíbrio consagrados no Preâmbulo do TA, que permitiam conformar o processo de integração de modo gradual e equilibrado na transição à constituição do Mercado Comum. Lembrava que embora a

Decisão CMC nº 31/00 ratificasse que o destino dos incentivos às exportações era sua eliminação, a mesma instruía o Grupo Mercado Comum (GMC) a elaborar uma proposta para estabelecer critérios de harmonização e coordenação em relação aos incentivos, dispondo que o prazo para tal elaboração só se venceria em 31/05/2003. Dentro dessas circunstâncias, considerava que a não aplicação de incentivos à exportação, no comércio intrazona, tinha ficado sujeita a uma condição suspensiva. (itens 26, 28, 30, 33, do Laudo).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – O Tratado de Assunção (TA), em seu artigo 1º, estabelecia que os Estados-Partes do Mercosul decidiam constituir um Mercado Comum que implicava, entre outras coisas, na **eliminação das restrições não tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida equivalente**. Já a Decisão CMC nº 10/94 dispunha em seu artigo 12 que os incentivos às exportações não seriam aplicáveis ao comércio intrazona, com algumas exceções. Sob esse aspecto, o artigo 1º do Acordo sobre Subvenções e Medidas Compensatórias da OMC considerava subvenção, entre outras coisas, quando houvesse uma contribuição financeira de um governo ou de qualquer organismo público no território de um Estado-membro, que com isso se concedia um benefício. Assumindo, pois, que no caso em questão encontrava-se ante um incentivo à exportação e que esse incentivo não se encaixava em alguma das exceções enunciadas no artigo 12 da Decisão nº 12/94, deduzia-se que a bonificação discutida infringia o disposto na citada norma. Quanto à Decisão CMC nº 31/00, o Tribunal concluía que essa longe de pretender submeter a clara proibição do artigo 12 da Decisão nº 12/94 a uma condição suspensiva, reafirmava tal proibição, inclusive avançando e aprofundando nela, abordando a progressiva eliminação do uso dos incentivos às exportações intrazona, ainda vigentes como exceções. Em decorrência de todo o exposto, declarava a incompatibilidade do estímulo e da bonificação para as exportações de produtos industrializados de lã, destinados aos Países-membros do Mercosul, estabelecidos pela Lei uruguaia nº 13.695/68 e por seus Decretos Complementares, com o artigo 12 da Decisão CMC nº 10/94 e com a vigência deste (itens 41, 44, 50, 52, 54/56 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Decisão do Tribunal – Determinou que o Uruguai procedesse a eliminação da bonificação para as exportações de produtos industrializados de lãs destinadas aos Países-membros do Mercosul, estabelecida pela Lei nº 13.695/68 e por seus Decretos Complementares, por ser a mesma contrária ao artigo 12 da Decisão CMC nº 10/94. (Laudo Arbitral)

#### **H - LAUDO XI de 25 de outubro de 2005- Controvérsia entre o Uruguai e a Argentina sobre a “Proibição de Importação, pela Argentina, de Pneumáticos Remodelados procedentes do Uruguai”**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal *Ad Hoc* foi instalado na sede da Secretaria Administrativa do Mercosul (SAM), em Montevideo e constituído em consonância com o Tratado de Assunção (TA) e o Protocolo de Olivos (PO) para análise da controvérsia instalada entre o Uruguai (parte reclamante) e a Argentina (parte reclamada), tendo a disputa como objeto, a proibição argentina de importação de pneumáticos remodelados procedentes do Uruguai, através da Lei nº 25.626, de 09/08/2002.

Alegações do reclamante (Uruguai) – Inicialmente, esclareceu que a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) possuía posições aduaneiras distintas para pneus recauchutados: (4012.11.00) – pneus para automóveis de passageiros; (4012.12.00) - pneus para ônibus e caminhões; (4012.13.00) - pneus de aeronaves; (4012.19.00) - demais pneus e (4012.20.00) - pneus usados. A Lei nº 25.626/20002 estendeu para todo o território da Argentina a proibição da importação de pneumáticos e câmaras pneumáticas recauchutadas (subposição 4012.1), no entanto, anteriormente a tal Lei, a proibição de importação restringia-se a pneus usados (4012.20.00), sendo livre a importação de pneumáticos remodelados, que se incluíam na categoria de recauchutados. Além disso, posteriormente à vigência da referida Lei, importações de pneus recauchutados foram feitas pela Argentina de outros países, que não o Uruguai. Alegou que o artigo 50 do Tratado de Montevideo (TM) enunciava as hipóteses excepcionais, quando seriam autorizadas barreiras não alfandegárias à importação de produtos pelos Países-membros do bloco. No caso dos pneus remodelados não se podia falar em segurança, visto que eles eram seguros, tanto que a Argentina autorizava sua utilização na frota nacional. No que se referia à proteção à vida e saúde das pessoas,

animais e vegetais, afirmava que a durabilidade de um pneu remodelado era idêntica a de um pneu novo, não havendo, portanto, impacto adicional ao meio ambiente e que, segundo o IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, um pneu remodelado “possuía, em princípio, as mesmas características do pneumático novo”. Citou, como exemplo, as mais de 70 plantas industriais existentes na Argentina, que produziam pneus reconstruídos, usados livremente pelos veículos argentinos. Concluía afirmando que a proibição imposta violava os artigos 1º e 5º do TA, **por inibir injustificadamente a livre circulação de bens no âmbito do Mercosul e a interrupção do fluxo comercial entre os países não são admissíveis no sistema do bloco**. Por fim, alegava a violação do Anexo I do TA e as Decisões CMC nºs 22/00 e 57/00, relativas ao acesso a mercados (itens 14/20 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Alegações da reclamada (Argentina) – A Lei nº 25.626/2002, como uma proibição de caráter não-econômico, estava amparada nas hipóteses previstas no artigo 50 do TM, recepcionadas pelo Anexo I do TA<sup>3</sup>. Era uma medida de caráter preventivo, destinada a evitar o **dano potencial que resíduos** disfarçados de mercadorias, com vida útil comprometida ou esgotada (pneus remodelados), **pudessem causar ao meio ambiente, à saúde das pessoas, animais e vegetais**. Em relação às Decisões CMC nºs 22/00 e 57/00, reconhecia que a 1ª consagrava o **compromisso dos Países-membros do Mercosul em não adotar medidas restritivas ao comércio recíproco**, mas que tal Decisão confirmava, também, **a exceção ao livre comércio prevista no artigo 2º, letra b do Anexo I do TA**. Afirmava que as restrições ao livre comércio existiam tanto no marco do Mercosul, quanto na União Européia e na OMC. Seguia afirmando não ter havido discriminação na medida restritiva imposta, pois desde março de 2001, nenhum pneu reconstruído entrou na Argentina de forma definitiva. A medida em questão não seria também uma restrição ao comércio bilateral camuflada, porque o volume comercial desses pneus entre os dois países era insignificante. O objetivo da Lei nº 25.626 não era o de proteger o recauchutador nacional ou restringir o comércio, mas sim de manter controlado o passivo ambiental, pois o fato do Uruguai importar carcaças de

---

<sup>3</sup> Artigo 50: Nenhuma disposição do presente Tratado será interpretada como impedimento à adoção e ao cumprimento de medidas destinadas à: a) proteção da moral pública; b) aplicação de leis e regulamentos de segurança; c) regulação das importações ou exportações de armas, de munições e de outros materiais de guerra e, em circunstâncias excepcionais, de todos os demais artigos militares; d) proteção da vida e da saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais; e) importação e exportação de ouro e de prata metálicos; f) proteção do patrimônio nacional de valor artístico, histórico ou arqueológico; e g) exportação, utilização e consumo de materiais nucleares, produtos radioativos ou qualquer outro material utilizável no desenvolvimento ou aproveitamento da energia nuclear.

países desenvolvidos fora da zona do Mercosul, implicava impacto negativo imediato em virtude do curto período de reutilização do pneu remodelado e da falta de soluções concretas para sua disposição final e efeitos sobre o meio ambiente, havendo o perigo da região se converter em “lixreira de resíduos importados e potencialmente perigosos”. Concluía que a Lei nº 25.626 era compatível com as normas do Mercosul, tendo em **vista que os princípios do livre comércio e da proteção ao meio ambiente integravam, igualmente, a normativa do bloco econômico**, sendo os primeiros relativizados pelo TA ao admitir as exceções do artigo 50 do TM. (itens 26/27, 31, 34/36 e 38 do Laudo Arbitral, grifos nossos).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc - Para o Tribunal, ficou claro na controvérsia, o embate entre dois princípios consagrados pelas normas do Mercosul: o da livre circulação de mercadorias no bloco, sustentado pela eliminação de barreiras não tarifárias ao comércio entre os Países-membros e, de outro lado, as normas que garantiam a preservação do meio-ambiente e da saúde das pessoas, animais e vegetais da região. O Tribunal entendeu que a Lei Argentina nº. 25.626, ao proibir a importação de pneumáticos remoldados, interrompia o comércio internacional desses produtos, particularmente os oriundos do Uruguai, no entanto, o Tribunal também entendia que a defesa do meio-ambiente, desde que fundada em justas razões, como era o caso das exceções dispostas no art.50 do TM (Tratado de Montevideo) e do previsto no art.2º. do Anexo I do TA, podia ser usada como exceção às normas gerais que regulavam o livre comércio entre os países do bloco. Observava, ainda, que os pneus remoldados tinham vida útil consideravelmente menor do que a de um pneu novo, sendo transformados mais rapidamente em lixo, fazendo com que o Estado importador acumulasse, precocemente, resíduos danosos ao meio-ambiente, para os quais a ciência e a tecnologia ainda não encontraram solução satisfatória, aumentando dessa forma, seu passivo ambiental. E por último, concluía o Tribunal, não se podia afirmar ter o Uruguai sofrido impacto negativo com a medida argentina, considerando que mesmo após a vigência da Lei nº. 25.626 houve incremento de exportações uruguaias dos produtos em questão, para outros destinos (itens 88 a 112 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Decisão do Tribunal – A Lei argentina nº 25.626, de 09/08/2002, era compatível com o disposto no Tratado de Assunção e seu Anexo I, com as normas decorrentes desse Tratado, bem como com as disposições de Direito Internacional aplicáveis à matéria (Laudo Arbitral).

**I - LAUDO XII de 06/09/2006 - Controvérsia entre o Uruguai e a Argentina acerca de impedimentos a livre circulação em território argentino de vias de acesso a pontes internacionais.**

Objeto da Controvérsia – Omissão da Argentina em adotar medidas apropriadas para prevenir e/ou cessar os impedimentos à livre circulação, oriundos dos cortes no território argentino das vias de acesso às pontes internacionais Gral San Martin e Gral Artigas que unem a Argentina ao Uruguai.

Alegações do reclamante (Uruguai) – Os cortes, no território argentino, das rotas de acesso às pontes internacionais que fazem comunicação com o Uruguai, efetuados por movimentos ambientalistas argentinos, em protesto à construção de plantas industriais de celulose sobre o rio Uruguai, ocasionaram prejuízos e danos aos setores e agentes econômicos do país, especialmente os vinculados a negócios de exportação e importação, turismo e transporte terrestre de passageiros e mercadorias. O TA, que constituiu o Mercosul, estabeleceu que o mercado comum implica na **livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, através da eliminação de restrições não tarifárias** ou qualquer outra medida equivalente e que entendia o Uruguai por restrições qualquer medida que dificultasse, por decisão unilateral, o comércio recíproco (art.2º, Anexo I do TA). Por último, alegava que o descumprimento continuado da Argentina do disposto no TA, por omissão frente aos cortes das vias de acesso em questão, gerava um permanente estado de dúvida e insegurança no comércio da região (itens 16/33 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Alegações da reclamante (Argentina) – A reclamação carecia de objeto em virtude dos cortes já haverem cessado e que os mesmos não haviam trazido prejuízos ao Uruguai, tendo o comércio e o turismo até aumentado no período. As circunstâncias

determinaram uma contraposição entre os direitos de livre expressão de pensamento e de reunião e o direito de livre circulação de bens. **A livre circulação de bens e serviços**, segundo o Protocolo de Montevideo, só estabelecia o compromisso dos países absterem-se de adotar medidas governamentais que a afetassem. (itens 34/62 do Laudo Arbitral, grifo nosso). Alegava ainda que a **circulação de pessoas** não tinha vigência estabelecida no Mercosul como na UE e que os direitos humanos podiam justificar uma restrição ao exercício dos direitos consagrados no tratado de integração. Por último, destacava que, segundo projeto da Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas, a responsabilidade do Estado era excluída pelos direitos dos particulares e que durante os cortes em questão, a circulação de bens e pessoas entre os dois países contou sempre com vias alternativas de acesso e os serviços de Aduana e Imigração da Argentina foram reforçados (itens 34/62 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc – De início, o Tribunal ressaltou que a atitude permissiva e de condescendência da Argentina quanto aos cortes das vias de acesso analisados mostrava um comportamento padrão do país, baseado, segundo a própria Argentina, nos direitos humanos e nos direitos de expressão e reunião dispostos na sua Constituição. No entanto, entendia que tanto a Constituição argentina quanto os tratados internacionais invocados na questão reconheciam que esses direitos não eram absolutos e não podiam ser exercidos à margem do razoável, alterando o direito de outros integrantes da sociedade. O Tribunal compreendia os argumentos dos argentinos moradores à margem do rio Uruguai acerca das construções potencialmente danosas à sua qualidade de vida, entretanto, os cortes de rota efetuados e a atitude permissiva do governo argentino, quanto à questão, foram perdendo a sua legitimidade à medida que foram causando inegáveis problemas que afetaram tanto o comércio uruguaio quanto o argentino, sem diferenças de tratamento entre mercadorias, nem tampouco entre as importações e exportações, de um ou de outro país, levando os operadores econômicos de ambos os países a modificar decisões e estratégias, assumir encargos administrativos e aduaneiros e custos de mudanças de itinerários e de meios de transportes utilizados. Concluía, finalmente, que mesmo as vias de comunicação tendo sido obstruídas por particulares, o governo argentino não deixava de ser, ele próprio, responsável por tal conduta, na medida em que se omitiu de adotar medidas para prevenir ou corrigir atos de particulares submetidos à sua jurisdição, que causaram prejuízos a outro Estado-

membro do Mercosul, em **transgressão ao compromisso de assegurar a livre circulação no âmbito do bloco, disposto em seu tratado constitutivo (TA)**, criando um estado de imprevisibilidade e insegurança jurídica contraproducente para o futuro do Mercosul (itens 170/193 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Decisão do Tribunal – Decidiu ser parcialmente favorável à reclamação do Uruguai, declarando que a ausência de medidas, por parte da Argentina, em prevenir e/ou cessar os cortes das vias em questão, era incompatível com o compromisso assumido pelos Estados-Partes, no tratado que fundou o Mercosul, de garantir **a livre circulação de bens e serviços** entre os territórios de seus respectivos países, mas não cabia ao Tribunal emitir determinações sobre condutas futuras da Argentina (Laudo Arbitral, grifo nosso).

**J – LAUDO DO TRIBUNAL PERMANENTE DE REVISÃO (TPR) Nº 1 DE 20/12/2005 - Recurso de revisão apresentado pelo Uruguai contra o Laudo Arbitral do Tribunal *Ad Hoc*, de 25/10/2005, sobre a controvérsia “proibição de importação de pneumáticos remoldados procedentes do Uruguai”.**

O TPR registrou que, na realidade, em um esquema de integração não há dois princípios em confrontação como a opinião sustentada equivocadamente no laudo em revisão, em seu quesito 55. Existe um só princípio, o do **livre comércio**, ao qual, de acordo com a disposição contida na art.2b do Anexo I do TA, podem se contrapor certas exceções, como as previstas no art.50 do TM, entre as quais se encontra a **proteção ambiental (proteção à vida e à saúde das pessoas, animais e vegetais)**. Entretanto, normativamente, não há, no Mercosul, um corpo legal que estabeleça concretamente os critérios a serem analisados para a utilização de tais exceções, devendo as mesmas serem sempre interpretadas restritivamente. Sendo assim, quem invoca uma exceção ao livre comércio deve provar a sua pertinência. Ante a ausência normativa de critérios, o TPR passou a analisar a medida adotada pela Argentina, através da Lei nº. 25626, que proibia a importação de pneus remoldados oriundos do Uruguai, sob 04 aspectos (TPR, seção C3, itens,9, 10, 13 a 17) :

a) Determinação se a medida em questão era efetivamente restritiva do livre comércio – sobre esse ponto o Tribunal entendeu que a referida proibição era evidentemente uma medida restritiva, por colocar **obstáculo a livre circulação de mercadorias**, no caso os pneus remoldados uruguaiois (grifo nosso);

b) Determinação do seu caráter discriminatório – também entendeu, o TPR, ser a medida discriminatória considerando afetar somente os produtos estrangeiros (não importando para o Tribunal se só afetava o Uruguai ou a todo o mundo);

c) Determinação de sua justificação – o Tribunal ressaltou que a medida em questão só poderia ser justificada por exigências imperativas derivadas da **proteção ao meio-ambiente** (e não por incertezas científicas quanto ao impacto ambiental), o que não foi provado pela Argentina, na controvérsia em curso (grifo nosso);

d) Determinação da sua proporcionalidade – o TPR frisou que toda medida que obste o **livre comércio** devia ser sempre avaliada com critério restritivo, devendo se comprovar ser o obstáculo necessário e adequado para alcançar o objetivo autorizado.

Sobre esses aspectos, concluiu que a medida argentina era desproporcional frente a um produto, pneu remoldado, que não era nem desperdício, nem pneu usado, segundo conclusão do Laudo Arbitral. Além do mais, constava nos autos que a proibição tomada não havia reduzido, objetivamente, o conceito de dano ambiental aplicável ao caso. Tampouco era a mesma proporcional porque o dano alegado, segundo aquele Tribunal, não era grave, nem irreversível.

Conclusão do TPR – O Laudo Arbitral em revisão possuía graves erros jurídicos, devendo ser o mesmo revogado (Laudo TPR, IV, item 25).

Decisão – O TPR revogou o Laudo Arbitral de 25/10/2005 e determinou que a Lei argentina nº 25.626 era incompatível com a normativa Mercosul, devendo ser derogada ou modificada em 120 dias. Também determinou ser vedado à Argentina a adoção de qualquer medida contrária àquele pronunciamento ou que impedisse a sua aplicação (Laudo TPR, V, item 26).

**K – LAUDO DO TRIBUNAL PERMANENTE DE REVISÃO (TPR) Nº 1 DE 08/07/2007 - Tribunal constituído para entender a solicitação de pronunciamento sobre o excesso na aplicação de medidas compensatórias - controvérsia “proibição de importação de pneumáticos remoldados procedentes do Uruguai”.**

Alegações/Solicitação da Argentina – Que o TPR declarasse as medidas compensatórias uruguaias excessivas e desproporcionais em relação às consequências resultantes do descumprimento do Laudo nº 1/2005 e estabelecesse o montante proporcional das medidas que poderia ser aplicado por aquele país. Alegava que sua atitude não vinha sendo a de omitir o cumprimento do laudo, mas a de o estar acatando com certa demora decorrente dos procedimentos internos e prazos necessários para a aprovação de uma lei modificatória da Lei nº 25.626. Além disso, afirmava que a medida uruguaia afetava um fluxo comercial em 30 vezes superior ao afetado pela proibição Argentina, chegando a 11 vezes se agregasse às exportações uruguaias prejudicadas um fator de crescimento anual de 10% (itens 3.1.7, 3.1.8 e 3.1.19 do Laudo).

Alegações do Uruguai – O caráter obrigatório dos laudos vinham do PO, motivo pelo qual seu descumprimento significava uma violação tanto da norma do Mercosul como do citado protocolo, constituindo, assim, uma violação da essência do **processo de integração**. As medidas compensatórias tinham por fim não só que o Estado acatasse o laudo do Tribunal, mas também que reduzisse o dano causado pela demora na observância dele. A medida proibitiva da Argentina afetou 0,30% do total de exportações do Uruguai com destino àquele país, já a medida adotada pelo Uruguai correspondeu somente a 0,07% do total de exportações oriundas da Argentina. A Lei nº 25.626 e o descumprimento do Laudo Arbitral pela Argentina afetavam outros valores que escapavam do aspecto meramente comercial, já que incidiam negativamente na **consolidação do processo de integração** e na confirmação do mercado comum (itens 3.2.3, 3.2.6, 3.2.8 e 3.2.11 do Laudo, grifos nossos).

Conclusão do TPR – A fórmula usada pelo TPR para avaliar a proporcionalidade da medida compensatória cobria dois aspectos: o dano econômico (sendo um dos seus

componentes, o dano comercial) e o dano institucional pelo descumprimento do Laudo Arbitral, o qual demandava sanções de efeito coercitivo para evitar a reincidência. Entendeu o Tribunal que no caso em questão a medida compensatória uruguaia nem sequer esgotava no primeiro fator, era um pouco mais que simbólica, levando em conta que a mesma era claramente menos grave para a Argentina do que as consequências para o Uruguai geradas pelo descumprimento do Laudo nº 1/2005, isso devido às assimetrias de tamanho entre ambos Estados-membros e suas respectivas economias e a realidade econômica do setor envolvido. Por exemplo, no ano 2000, a participação argentina nas exportações uruguaias do item 4012.11.00 (pneus remoldados para automóveis) foi de 43,4%, enquanto que a participação do Uruguai nas exportações argentinas do item se manteve em torno de 2%. Havia também o fator econômico social de perda de empregos, pois uma perda de 2% de mercado não implicava nenhum resultado negativo para a Argentina, mas a perda de 43,4% de mercado provocava resultados muito negativos se considerados individualmente (Tópico IV do Laudo, grifo nosso).

Decisão – Determinou que a medida compensatória contida no Decreto uruguaio nº 142/2007 era proporcional e não excessiva, em relação às consequências oriundas do descumprimento do Laudo nº 1/2005.

**L – LAUDO DO TRIBUNAL PERMANENTE DE REVISÃO (TPR) Nº 1 DE 25/04/2008 – “Divergência sobre o cumprimento do Laudo nº 1/05 iniciada pela República Oriental do Uruguai (Art.30 do Protocolo de Olivos)”.**

Alegações do Uruguai – Alegava que a nova Lei argentina nº 26.329 (que substituiu a Lei nº 25.626) não cumpria, na realidade, o disposto no Laudo nº 1/2005, tendo em vista ser a condição imposta por essa Lei para aceitar a importação de pneus remoldados para àquele país uma **medida restritiva ao comércio**, por sujeitar esse tráfico ao fluxo exportado pela Argentina para o país do qual provém os pneumáticos. A Argentina havia, portanto, substituído uma medida restritiva do comércio por outra, menos restritiva, mas igualmente sustentada em fundamentos indeferidos pelo laudo. A medida era também discriminatória por afetar unicamente os produtores estrangeiros e, injustificada, pois o tipo de pneu em questão não era um dejetivo, nem um pneu usado,

não lesando, assim, o meio-ambiente. Tal pneu também não era menos seguro que os pneus novos, nem possuía vida útil mais curta, sendo objeto do comércio internacional. Por último, alegava que o objetivo de **proteção ambiental** poderia ter sido alcançado com outra medida que não trouxesse uma **limitação à livre-circulação de bens**.(Laudo TPR, grifos nossos).

Alegações da Argentina – A Lei nº 26.329 era um dispositivo específico para manter estável a quantidade de pneus usados gerados em seu território, aplicável às importações deste tipo de produto vindas do mundo todo e não somente do Uruguai. Tinha o objetivo de **proteger a vida e a saúde das pessoas, animais e vegetais, reduzindo o passivo ambiental** oriundo da acumulação desse tipo de produtos. Não havia alternativa menos restritiva ao comércio razoavelmente disponível para a Argentina com a qual pudesse atingir o mesmo objetivo. A referida Lei não constituía um meio de discriminação arbitrária ou não-justificável, pois a medida afetava todas as origens de pneumáticos remoldados da mesma forma, nem era feita diferença entre mercadoria importada e doméstica (itens 3.2.3, 3.2.6, 3.2.8 e 3.2.11 do Laudo, grifo nosso).

Análise/Conclusão do TPR – Já havia sido estabelecido no Laudo nº 1/2005 que o dano ambiental alegado pela Argentina para justificar sua **restrição ao livre-comércio** “não era grave, nem irreversível”, sendo tal premissa considerada pelo Tribunal como coisa julgada. A adoção de um critério rígido pela Argentina poderia possibilitar a proibição de importação de grande quantidade de materiais cuja toxicidade, comparada com a dos pneus, poderia ser muito maior, quais sejam: baterias, pilhas, telefones celulares, MP3, latas, embalagens de alumínio, isopor, material plástico, PET, etc. A **restrição à livre-circulação** foi atenuada pela nova Lei, mas mantida e, baseada em argumentos já indeferidos pelo Tribunal. A nova medida era, claramente, discriminatória, pois afetava unicamente produtos estrangeiros. Para cumprir o Laudo nº 1/2005, a nova legislação argentina teria que revogar a Lei nº 25.626 ou alterá-la de forma a superar as observações do Laudo, o que não ocorreu com a Lei nº 26.329 (tópicos III C) e IV do Laudo, grifos nossos).

Decisão – Determinou que a Lei argentina nº 26.329 não supunha o cumprimento do Laudo nº 1/2005, devendo o país revogá-la ou modificá-la (revogando ou modificando a Lei nº 25.626), com o alcance determinado no Laudo 1/2005. O Uruguai tinha, portanto, direito de manter as medidas compensatórias até o cumprimento do referido Laudo.

Na presente seção não foram relacionados os seguintes Laudos:

Laudo Arbitral VI – será tratado no capítulo 5 do presente trabalho;

Laudos Arbitrais VIII e X – não foram abordados por não terem tido, como objeto das controvérsias, Barreiras não Tarifárias (BNT);

Laudo TPR nº 1/2006 – Recurso da Argentina não reconhecido pelo Tribunal.

#### **4.5 – O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS E O ENTENDIMENTO DOMINANTE DOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL NAS CONTROVÉRSIAS ESTUDADAS**

Conforme vimos em seções anteriores, o mecanismo previsto para reagir frente às infrações ao sistema de integração regional do Mercosul foi o seu Sistema de Solução de Controvérsias (SSCM). O Tribunal Arbitral *Ad-Hoc* (TAH) (bem como o Tribunal Permanente de Revisão (TPR), é o solucionador de litígios e o aplicador das legislações comuns aos Estados-Partes do bloco e sua eficácia tem muito a ver com a disposição dos países que integram o bloco de acatar as decisões exaradas dos tribunais do sistema.

O que temos visto, entretanto, no âmbito do Mercosul é que sua estrutura flexível tem levado a uma grande politização das disputas e a uma preferência pela solução negociada (através de acordos), o que se comprova pelo pouco uso do SSC do bloco, realidade essa que não traz a segurança jurídica necessária para avanços no processo de integração. O que há são negociações entre Governos e a transformação de qualquer conflito, inicialmente, em uma polêmica política, uma vez que as primeiras fases do mecanismo são de natureza diplomática (negociações diretas e intervenção do GMC, quando acionado<sup>4</sup>). Nas poucas disputas levadas à análise do SSCM, os

---

<sup>4</sup> A partir da vigência do Protocolo de Olivos a intervenção do GMC tornou-se facultativa.

Tribunais do bloco procuraram, sempre que possível, deixar claro em seus Laudos que aquela etapa se dava somente após as fases iniciais previstas nos capítulos II e III do Protocolo de Brasília (Negociações Diretas e Intervenção do GMC) terem se esgotado, sem sucesso.

Para Deisy Ventura (*apud* LUPI, 2001), as negociações do Mercosul têm como características usuais, dentre outras, a informalidade, pois são repletas de discussões fora dos foros formais e a existência de negociações bilaterais, antecedendo ou substituindo as multilaterais. Tais aspectos parecem demonstrar a inércia do processo de integração do bloco que prefere a competição interna e o aumento das trocas entre os Países-membros em detrimento de uma visão de cooperação, voltada para a maior competitividade do bloco com outros países. Ou seja, os Estados-Partes têm privilegiado a satisfação de suas necessidades, ao invés da efetivação de objetivos comuns.

Uma dificuldade a ser destacada no funcionamento do SSCM é que as decisões enunciadas pelos tribunais, apesar de serem obrigatórias não são automaticamente postas em prática nos Países-membros do bloco, dependendo a aplicação das mesmas de incorporação às legislações de cada país. Esse aspecto do SSCM tem ocasionado discussões a respeito da necessidade de se instalar um Tribunal independente e supranacional, para impor a aplicação de suas decisões na esfera do Mercosul, como mencionamos na seção 4.3. Um Tribunal de Justiça supranacional, para alguns estudiosos daria ao bloco uma estrutura mais eficiente e autônoma, levando a que mais litígios fossem resolvidos no âmbito do seu Sistema de Solução de Controvérsias. Para outros o Mercosul não precisa, no atual estágio de integração, de um Tribunal assim, pois a solução dos conflitos por meio de negociações diretas, se dá porque as diferenças ainda existentes no processo de integração do bloco não foram resolvidas.

Um outro ponto a ser considerado é a falta de reconhecimento da eficiência do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul (SSCM), a qual parece dever-se às dificuldades políticas e econômicas que envolvem todo o projeto do bloco. Para Sálvio e Cabral (2006), o aumento do número de litígios submetidos aos Tribunais *Ad Hoc* e Permanente de Revisão seria importante para que se firmassem critérios de julgamentos claros – que não existiram, por exemplo, para embasar a análise do TPR na revisão do Laudo Arbitral do caso “pneus” – reforçando a autoridade dos Acordos do Mercosul.

O Protocolo de Brasília, que já nos primórdios do Mercosul continha os meios de solução de controvérsias (PB, capítulo IV), permaneceu inativo por um período superior a sete anos, porque as controvérsias entre Estados que por ele seriam julgadas foram decididas por meio de negociações diplomáticas (o Protocolo foi assinado em 17/12/1991 e o 1º Laudo Arbitral foi emitido em 28/04/1999).

Outros exemplos de não utilização do SSCM ocorreram em 2000, 2003 e 2007, em plena vigência do Sistema, nos termos do Protocolo de Ouro Preto (POP) e do Protocolo de Olivos (PO). Três disputas entre países do Mercosul (Brasil e Argentina) foram travadas no âmbito da OMC, ou seja, mesmo sendo Estados-Partes do Mercosul, os referidos países elegeram o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC como foro mais adequado para solucionar suas divergências comerciais<sup>5</sup>, descartando a utilização do SSCM.

Destacamos, na seção 3.3, alguns dos entraves e vicissitudes pelos quais passou (e ainda passa) o Mercosul ao longo de sua história. Possivelmente da falta de consolidação do processo de integração do bloco, do pouco reconhecimento pelos Estados-Partes, das vantagens comerciais capazes de surgir do uso mais intenso dos instrumentos postos à sua disposição e por todas as dificuldades mencionadas acima, aliadas à possibilidade, a partir do PO, que têm os Países-membros do Mercosul de escolha do foro para solução dos seus conflitos (ou mesmo da resolução desses em negociações bilaterais ou acordos informais), é que se observa quão reduzida foi a utilização do SSCM durante todo o seu período de vigência (11 Laudos do TAH e 04 Laudos do TPR).

Quanto ao posicionamento dos tribunais nas disputas envolvendo medidas neoprotecionistas, observamos, nos laudos das controvérsias travadas, que as argumentações e conclusões do Tribunal Arbitral deixaram evidente, em reiteradas ocasiões, o princípio da livre circulação de mercadorias (o livre comércio) como elemento mais do que fundamental no processo de integração de países em um único bloco econômico.

---

<sup>5</sup> Painel DS-190, em 2000 – Tecidos de Algodão; Painel DS-241, em 2003 – Aves; Painel DS-355, em 2007 – Resina.

Nesse contexto, o primeiro Laudo emitido pelo TAH representou um passo relevante. A decisão do Tribunal, nessa controvérsia, foi clara no sentido da eliminação das restrições não tarifárias entre Estados-Partes do Mercosul, em nome do sucesso do processo de integração, segundo os cronogramas do bloco para a queda das referidas barreiras, abrindo caminho para outras decisões nesse sentido, no futuro.

Com efeito, em diversas outras passagens dos Laudos Arbitrais estudados na seção 4.4 observamos o compromisso do TAH (ou do TPR) em ressaltar o objetivo do Mercosul de eliminação das barreiras comerciais entre seus Países-membros, objetivo esse que se sobrepõe a qualquer outro interesse ou princípio.

O Laudo Arbitral VI, por exemplo, salientou que os Estados-Partes do bloco, por meio do art.1 do TA, constituíam um Mercado Comum, que devia estar conformado em 31/12/1994, o qual seria denominado «Mercado Comum do Sul» (MERCOSUL)”. Este Mercado Comum implicava:

“A livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países através, entre outros, da eliminação dos direitos aduaneiros e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida equivalente.” (Laudo VI, 1)

O mesmo Laudo, em seu item 1 b), destacou, de acordo com o disposto no artigo 2, b) do Anexo I ao TA, o que se entendia por “restrições”: “... *qualquer medida de caráter administrativo, financeiro, cambiário ou de qualquer natureza, mediante a qual um Estado Parte impeça ou dificulte, por decisão unilateral, o comércio recíproco ...*”. Todas as restrições e medidas de efeito equivalente seriam consideradas barreiras e obstruções ao comércio sendo, portanto, incompatíveis com o livre comércio e a formação de um mercado comum.

Em outra decisão exarada pelo Tribunal Arbitral *Ad-Hoc* (TAH) no âmbito do SSCM, foi destacado: “*o sistema Mercosul tem como objetivo eliminar as barreiras ao comércio entre seus membros e toda a interpretação do tribunal estará em concordância com esses propósitos que representam o objeto e a finalidade dos acordos de base, razão pela qual toda a interpretação deverá promover, mais do que inibir aqueles propósitos*”.

Lembremos que o Tribunal Arbitral considerou, também, em decisão emitida na controvérsia entre o Brasil e a Argentina, quanto ao uso de medidas de salvaguardas (Laudo III), que como resultado da implementação do Programa de Liberação Comercial e do fato de haver sido alcançado o livre comércio intra-zona, com o estabelecimento da União Aduaneira, o uso de medidas restritivas ao comércio passou a ser proibido.

O livre fluxo comercial foi, desta maneira, o alicerce escolhido no sistema do TA para promover o MERCOSUL e foi embasado, primordialmente, em cima desse princípio que julgou o SSCM, em seus Laudos Arbitrais. Como exemplo, podemos destacar, ainda, o posicionamento do TAH, em seu Laudo 1, quando afirmou ter o TA e seu sistema normativo disposições que fixam obrigações concretas para os Estados e entre estas, incluiu-se o programa de liberação comercial formado tanto pelo corte de tarifas até chegar a zero em todo o universo tarifário, como pela eliminação de todas as Restrições não Tarifárias (RNT) equivalentes. O adiamento da data do estabelecimento do Mercado Comum (MC) não anulou a obrigação acordada pelas Partes de eliminar totalmente as RT e RNT (Laudo 1, itens 65 a 72, grifo nosso).

Esse entendimento foi firmado na Decisão CMC nº 22/00 sobre “Acesso aos Mercados”, na qual foi expresso que “Os Estados Partes não adotariam nenhuma medida restritiva ao comércio recíproco, seja qual fosse sua natureza, sem prejuízo do previsto no artigo 2 alínea b) do Anexo I ao Tratado de Assunção”, artigo esse que esclarece o que se entende por “restrições” para o referido Tratado (Laudo VI, 2) b).

Tal Decisão foi utilizada pelo TAH, no Laudo VI de 09/01/2002, para sustentação da sua preferência pelo livre comércio dentro do MERCOSUL, no qual esclareceu que apesar da Decisão CMC Nº 22/00 reafirmar uma política já explícita do bloco, ela não se tratava de uma mera declaração, mas de uma mensagem de que, garantido o princípio da livre circulação de bens no MERCOSUL, as regras do jogo que regiam o fluxo do comércio intrazona não podiam restringir-se por medida alguma, de qualquer natureza, pela qual um Estado Parte impedisse ou dificultasse, por decisão unilateral, o comércio recíproco.

Por outro lado, à margem desse posicionamento quanto ao livre comércio, o TAH do Mercosul destacou em seu Laudo I, que o TA e seu sistema normativo estão inscritos no Tratado de Montevideo (TM) de 1980. O artigo 50 do TM/80, conforme

destacamos na seção 4.4 (rodapé do Laudo XI), assinala as medidas que os Estados podem adotar e aplicar para proteger determinados valores de natureza não comercial, como o meio-ambiente, a segurança ou o patrimônio artístico. Somente as medidas desta natureza, portanto, poderiam manter-se além da data em que se completaria a liberação comercial e desde que fossem efetivamente destinadas aos fins ali indicados e não constituíssem obstáculos comerciais (grifo nosso).

Entretanto, foi seguindo o entendimento de que o princípio do livre comércio era o fator preponderante para o aprofundamento do processo de integração do Mercosul e que o neoprotecionismo, caracterizado pela aplicação de barreiras não tarifárias a esse comércio era incompatível com esse princípio, que, com exceção do Laudo VI sobre medidas antidumping, o Tribunal Ad Hoc do Mercosul julgou e decidiu nas controvérsias que resultaram nos Laudos Arbitrais I, II, V, VII, IX, XII e, parcialmente no Laudo II, não acatando a utilização, pelos Países-membros do bloco, de restrições não tarifárias ao comércio intrabloco, como exigências técnicas de licenciamento às importações, subsídios às exportações (do tipo PROEX), medidas de salvaguardas, exigência indevida de Certificado de Origem, restrições fitossanitárias, bonificações às exportações e impedimentos à livre circulação. Até mesmo o Laudo Arbitral XI, que prezou pelo princípio da proteção ambiental como exceção ao livre comércio, foi revogado pelo Laudo do Tribunal Permanente de Revisão (TPR) nº 1/2005, o qual ressaltou que em um esquema de integração existe somente um princípio, que é o do livre comércio, ao qual podem se interpor certas exceções, como a de proteção ambiental, devendo, entretanto, tais exceções serem sempre interpretadas restritivamente.

Nessa linha foi que o TAH, em seu laudo arbitral VI, item B, 1) c, levantou a questão da compatibilidade entre o livre comércio e as normas internas de comercialização de produtos. Segundo o Tribunal, frente a esta problemática, os Estados deviam sempre considerar que as razões invocadas pelas autoridades nacionais, embora relevantes, estavam sujeitas ao princípio da proporcionalidade, ou seja, pela lógica do processo de integração não se admitiam entraves ao comércio para a proteção de bens, proteção essa que poderia ser obtida por meios menos restritivos.

## 5. O CASO DOS PNEUS REMOLDADOS

### 5.1 – A PROBLEMÁTICA DOS PNEUS

O uso de pneumáticos é cada vez maior na nossa sociedade, já que é diretamente proporcional à dependência por automóveis. Em 1996, mais de dez anos atrás, o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) emitiu a estatística de que desde 1950 a população brasileira passou a ser de 36% para 79% urbana e que o número de habitantes por automóveis, que era de 122, passou a ser somente 6, isto é, um incremento de 25 milhões de veículos (ANDRADE, 2007)

No entanto, aliado a melhoria do transporte terrestre, os pneumáticos trouxeram à tona, ao longo dos últimos anos, os problemas decorrentes das questões comerciais, intrínsecas às conquistas de mercados no setor de fabricação dos pneus, e também os questionamentos provenientes das polêmicas ambientais que esses bens provocam.

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 são usados como habitat natural ideal para a procriação de mosquitos transmissores de dengue e febre amarela. Além do mais, os pneus previamente utilizados enfrentam restrições referentes à sua destinação final, pois não podem ser compactados em aterros, e a sua queima libera substâncias tóxicas e cancerígenas (MOROSINI, 2005).

Um pneu novo, ao contrário de um usado, é aquele que nunca foi utilizado para rodagem sob qualquer forma. Já um **pneumático reformado** é todo pneumático que passou por algum tipo de processo industrial com a finalidade de aumentar sua vida útil de rodagem em meios de transporte, tais como **recapagem, recauchutagem ou remoldagem**. Define o INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial) que no processo de **remoldagem**, o pneu é reformado com a substituição da banda de rodagem, dos “ombros” e de toda a superfície de seus flancos (ANDRADE, 2007, grifos nossos).

Através de diversos testes de medição já realizados, constatou-se que esses tipos de pneus (reformados), embora considerados tão seguros quanto os pneus novos, têm uma vida útil reduzida, se comparada com a vida útil daqueles outros e, portanto, levantaram inúmeras polêmicas, nos últimos tempos, quanto a sua destinação após serem considerados inservíveis, tendo em vista, que por sua vida menor, provocam o

aumento mais acelerado do passivo ambiental dos países que os utilizam. Já os pneus usados, sem possibilidade de serem reformados, são considerados, por essência, passivo ambiental e quando deixados na natureza, o prazo previsto para a sua decomposição é de 600 anos.

Há uma série de vantagens na importação de pneus usados pelas empresas que trabalham com reforma de pneus como o baixo custo da importação; devido ao grande volume de pneus usados e o seu baixo custo, a empresa mantém uma escala constante de produção; após a reforma os pneus têm preço de venda até 40% menor que o de um pneu novo e o custo para coleta, transporte e reforma é maior que o custo de importação. Segundo a ABIP (Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados), são importados pneus usados para a reforma em virtude, também, da inexistência de carcaças de boa qualidade no país, devido à má conservação das ruas e estradas e também devido ao baixo poder aquisitivo da população, que utiliza o pneu além do permitido pela lei.

No entanto, os pneus usados vêm se tornando um grande problema para as nações. A quantidade de pneus descartados e sua durabilidade no ambiente geraram, por conseguinte, a imposição pelos países de medidas redutoras dos impactos ambientais negativos.

O Brasil foi o primeiro país da América Latina a regulamentar a disposição de pneus. Segundo a Resolução CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) nº 258/99, as empresas que produzem tais bens deveriam ter controle sobre a destinação do produto e para cada 4 pneus produzidos, 5 pneus inservíveis (sem possibilidade de reforma) deveriam ter a destinação apropriada. Todavia, observa-se que a Resolução não é cumprida.

Dentre as empresas multadas por descumprimento da norma supracitada, de acordo com Andrade (2007), estão a Pirelli, Goodyear, Firestone e Michelin, as mesmas que afirmaram, durante a controvérsia na OMC, se preocupar tanto com o meio ambiente, que por esse motivo eram contra a importação de pneus usados e reformados. [...] A BS Colway, maior reformadora de pneus no Brasil, outra que se proclama defensora do meio ambiente, foi autuada, em 2004, em R\$ 3,8 milhões pelo IBAMA.

Dentro desse contexto, e por pressão das multinacionais fabricantes de pneus novos no Brasil, através de uma série de atos normativos adotados ao longo dos últimos

15 anos, o Brasil impôs diversas restrições à importação de pneus que não fossem novos, incluindo a proibição.

Em 1991, por exemplo, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) editou a Portaria da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) nº 8/91, através da qual o país proibia a importação de pneumáticos usados. Em 25/09/2000, introduziu a Portaria SECEX nº 8/00, que proibia a emissão de licença automática para importação de pneus “recauchutados”, entendidos esses, em sua denominação genérica, como todos os pneus reformados (incluídos, portanto, os pneus remoldados). Por outro lado, em 14/09/2001, o Poder Executivo brasileiro emitiu o Decreto Presidencial nº 3.919, que previa multa de R\$ 400,00 por unidade de pneu nos casos em que se verificasse a importação de pneumáticos usados e reformados.

As medidas brasileiras que levaram à restrição de importação de pneus remoldados foram alvo de muita polêmica nos últimos anos. Como resultado da proibição disposta na Portaria SECEX nº 8/00, por exemplo, foi aberta no âmbito do Mercosul controvérsia entre o Brasil e o Uruguai, onde um Tribunal Arbitral Ad Hoc analisou a reclamação uruguaia contra o Brasil relativa à compatibilidade da referida Portaria com a política e os compromissos de livre comércio assumidos pelos países membros do bloco. Discorreremos sobre essa disputa no próximo tópico.

Além da contenda dentro do Mercosul, as medidas restritivas brasileiras de importação de pneus reformados causaram reclamações na indústria de reformados europeia. Após meses de negociações com o governo brasileiro, sem sucesso, as CE decidiram submeter suas reclamações a um Painel de arbitragem, em abril de 2006, que será abordado no item 5.3 do presente capítulo.

A indústria de pneus no Brasil se divide em dois segmentos: o setor de fabricantes de pneus novos e o setor dos reformadores de pneus. O primeiro setor é dominado principalmente por empresas estrangeiras com sede no Brasil, tais como Bridgestone/Firestone, Goodyear e Pirelli. Os interesses desse grupo são representados pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP. Do ponto de vista econômico, é transparente que a abertura do mercado brasileiro para pneus usados e remoldados gera uma competição indesejada, motivo pelo qual a ANIP apoiou totalmente a defesa brasileira apresentada na OMC (MOROSINI, 2006).

Segundo o autor acima, as empresas que reformam pneus usados no Brasil são, por sua vez, representadas por duas associações: a Associação Brasileira do Segmento de Reformas de Pneus – ABR, e, mais recentemente, pela Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados – ABIP. Os interesses econômicos desse setor no litígio entre o Brasil e as Comunidades Europeias na OMC não foram tão evidentes. Por um lado, as medidas brasileiras que vedam a importação de pneus remoldados protegem a indústria de reformadores nacional contra a competição de pneus remoldados estrangeiros. Por outro lado, a confirmação pela OMC da compatibilidade da proibição brasileira tem impacto negativo para a indústria brasileira de pneus remoldados.

Isso porque, desde 1991, as empresas nacionais do setor de reforma de pneus obtêm, no judiciário, licenças de importação de carcaças de pneus usados para remoldagem. Logo, será mais difícil conseguir a entrada de carcaças de pneus usados importados no Brasil agora que a proibição de importação de pneus remoldados permaneceu. Afinal, como justificar perante os tribunais que é razoável do ponto de vista ambiental importar carcaças de pneus usados frente à proibição da importação de pneumáticos remoldados?

Conforme os representantes da indústria de pneus remoldados, o setor passa por uma crise em razão desse problema. Para os empresários do setor, a indústria de remoldados é a única que consegue enfrentar a concorrência chinesa, pois pode oferecer pneus de qualidade a baixo custo. Em 2008, mais de 1,6 mil empresas do setor trabalhavam com 40% de ociosidade por falta de matéria-prima, destacando ainda que os pneus reformados custam em média entre 30% a 40% a menos que os novos e todos têm o selo de qualidade do INMETRO. Sendo assim, para eles, é difícil enxergar quais os prejuízos causados ao Brasil, senão ao bolso das grandes multinacionais (Lima, 2008).

## **5.2 – O CASO ENVOLVENDO O BRASIL NO MERCOSUL – LAUDO ARBITRAL DE 09/01/2002**

**LAUDO VI de 09 de janeiro de 2002- Controvérsia entre o Uruguai e o Brasil sobre a “Proibição de Importação de Pneumáticos Remoldados (Remolded) procedentes do Uruguai”**

Objeto da Controvérsia – O Tribunal *Ad Hoc* foi instalado em Montevideo e constituído em consonância com o TA, o PB, seu Regulamento e o POP para

juízo da controvérsia entre o Uruguai (parte reclamante) e o Brasil (parte reclamada), tendo a disputa como objeto, a Portaria nº 8, de 25 de setembro de 2000, da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior brasileiro (MDIC), através da qual se determinou que não seriam concedidas, pelo Brasil, licenças de importação para pneumáticos recauchutados e usados, seja como bens de consumo, seja como matéria-prima, classificados na Posição da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) 4012, oriundos do Uruguai.

Alegações do reclamante (Uruguai) – Esclareceu que a **Subposição 4012.10 da NCM (pneumáticos recauchutados) referia-se tecnicamente aos pneumáticos “reformados”, que incluem: os “remoldados” (objeto da controvérsia), os “recauchutados” e os “recapados”, distinguindo-se da Subposição NCM 4012.20, que fazia menção aos pneumáticos “usados”**. Que a importação de pneus “recauchutados” foi permitida pelo Brasil durante dez anos, entre a Portaria de nº 8/91 e a nova Portaria nº 8/00. Que a Portaria anterior já havia vedado a importação de pneus “usados” (classificados na Subposição NCM 4012.20), mas não proibiu a importação dos pneus “recauchutados” (da Subposição NCM 4012.10). Que a vedação disposta pela Portaria SECEX nº 8/00, ao referir-se, genericamente, à Posição NCM 4012, introduziu uma proibição nova ao estender aquela que anteriormente alcançava unicamente os pneus “usados” aos três tipos de pneus “reformados”, violando as normas vigentes do Mercosul, como as estabelecidas no TA e seu Anexo I e na Decisão CMC nº 22/00. Isso porque a Decisão CMC supra, que obrigava os países-membros do bloco a não adotarem medidas restritivas ao comércio recíproco, trazia como exceções à essa regra apenas aquelas dispostas no artigo 50 do Tratado de Montevideo (TM), e a proibição da Portaria nº 8/00 não estava amparada em nenhuma dessas hipóteses. Com a entrada em vigor dessa Portaria, além da empresa SERISUR S.A, cuja principal atividade consistia na reconstrução de pneus para exportação, qualquer empresa uruguaia estava impedida de exportar a mercadoria em litígio para o Brasil. Isto é, alegava que evitando o desdobramento da Posição NCM 4012 em 4012.10 e 4012.20 (ou seja, reduzindo a classificação tarifária de pneus para, exclusivamente “novos” e “usados”) o Brasil pretendia submeter os pneus reformados ao mesmo regime de importação dos usados. Refutava, ainda, a liberdade de cada Estado para determinar livre e unilateralmente o conceito de bens “usados”, quer por interpretação de disposições internas, quer por razões de proteção ao meio ambiente. Para embasar suas alegações, apresentava

pareceres de instituições públicas brasileiras, como a Coordenação Geral do Sistema Aduaneiro (COANA) da Secretaria da Receita Federal (SRF); o Departamento Técnico de Intercâmbio Comercial do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo do Brasil (MDIC); o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA); o Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO) e o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT), nos quais ficava clara a distinção entre os pneus usados e os remoldados, com classificações tarifárias na NCM distintas. E concluindo, solicitava que o TAH declarasse a Portaria SECEX nº 8/00 (e outras medidas de mesmo objetivo) como violadoras da normativa Mercosul e que ordenasse ao Brasil anular tais medidas, permitindo o livre acesso ao seu território dos pneus remoldados uruguayos (item I, D, 1 do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Alegações do reclamado (Brasil) – No entender do Governo brasileiro, os pneumáticos recauchutados (e incluídos neles, os remoldados) eram bens usados, independentemente de terem sido objeto de algum procedimento industrial que tivesse em vista restituir-lhes parte de suas características originais ou prolongar sua vida útil, ou seja, para o Brasil, apesar do processo de recondicionamento, tais pneus se diferenciavam dos usados somente pelo acréscimo de borracha, não podendo ser considerados novos. Outrossim, **análises técnicas da indústria automotiva brasileira mostravam que os pneus remoldados possuíam rendimento entre 30% e 60% inferior a um pneu novo, além de terem vida útil reduzida, acabando por se transformarem em “resíduo indesejável”**. Afirmava que os termos “usados” e “recauchutados” eram leigos, comerciais e não técnico-científicos, usados na diferenciação de dois produtos que se distinguiam somente pelo acréscimo de valor concedido a um deles. Tal fato se comprovava por **estarem ambos os pneus na mesma posição da NCM (4012), havendo distinção apenas em sua subposição (4012.10 e 4012.20)**. A NCM não tinha o objetivo de definir a natureza de novo ou usado dos bens, mas somente distinguir bens que por suas características intrínsecas eram comercialmente diferentes. Nesse sentido, a proibição de importação dos pneus recauchutados (e, portanto, dos remoldados) estaria fundamentada na Resolução GMC nº 109/94 que dispunha um procedimento específico para a importação de bens usados no Mercosul. Alegava que a Portaria SECEX nº 8/00 não estabelecia nova proibição de acesso ao mercado brasileiro ou extensão ilegítima de restrição antes existente. Possuía, somente, um caráter interpretativo, esclarecendo a proibição de pneumáticos reformados

já existente anteriormente, por estarem os mesmos incluídos na proibição relativa a pneus usados. Com a Portaria, procurava-se apenas estancar as importações de pneus recauchutados que existiam em virtude, essencialmente, de falhas no Sistema Integrado de Comércio Externo do Brasil (SISCOMEX) e que o fluxo de importação desse tipo de pneu, nos últimos anos, não constituía reconhecimento de sua licitude pelo Governo brasileiro, não sendo, assim, suficiente para a criação de expectativa de direito por parte do Uruguai. Argumentava ainda que a definição de “bens usados” e “bens reconicionados” estava no campo de ação da Resolução GMC nº 109/94 a qual dispunha que enquanto não fossem concluídos os trabalhos de harmonização sobre o tema, no âmbito do Mercosul, os Estados-Membros aplicariam suas respectivas legislações nacionais sobre importação de bens usados, inclusive, no que se relacionava à definição desses bens e ao regime de bens reconicionados. Quanto à Decisão CMC nº 22/00, arguída pelo Uruguai, o Brasil afirmava que tendo em vista que a Portaria SECEX nº 8/00 não impunha uma nova restrição ao comércio intrabloco, por ter somente carácter interpretativo, aquela não estava sendo violada pela referida Portaria. Por último, alegava que as manifestações de órgãos como o CONAMA, o INMETRO e a SRF não possuíam vínculo com assuntos comerciais e não haviam tratado o tema sob a perspectiva do comércio exterior, não tendo, por conseguinte, relação com o assunto objeto da controvérsia (item 1, D, 2 do Laudo, grifo nosso).

Conclusões do Tribunal Ad Hoc - Pautado nos princípios da proporcionalidade, limitação da reserva de soberania, da razoabilidade e da previsibilidade comercial, os quais dão fundamento ao Mercosul, o Tribunal concluiu que: havia, ao longo da década de noventa, um fluxo comercial de pneus recauchutados (remoldados) para o Brasil, oriundos do Uruguai; que a partir de pronunciamentos formais de diversos órgãos públicos brasileiros, foi comprovado que os pneus recauchutados (remoldados) não eram considerados como usados e, por conseguinte, não estavam incluídos na proibição de importação de pneumáticos usados; que a Resolução nº 109/94 (arguída pelo Brasil) era, realmente, uma exceção ao esquema do Tratado de Assunção (TA) e seu Anexo, mas estava condicionada ao conteúdo da Decisão CMC nº 22/00; **que a Decisão CMC nº 22/00 impunha aos Países-Membros do Mercosul a obrigação de não adotarem medidas restritivas ao comércio recíproco existente no bloco e**; que a Portaria SECEX nº 8/00 era posterior à Decisão nº 22/00 e estabelecia novas restrições a esse comércio (quesito III do Laudo Arbitral, grifo nosso).

Decisão do Tribunal – Decidiu, por unanimidade, que a Portaria SECEX nº 8, de 25 de setembro de 2000, do MDIC, era incompatível com a normativa Mercosul e que o Brasil deveria, em consequência, adaptar sua legislação interna frente a essa incompatibilidade (quesito IV do Laudo).

O Brasil deu cumprimento ao Laudo e derogou a Portaria nº 8/00, bem como as Portarias e Regulamentos correlatos, eximindo o Uruguai e os demais parceiros do Mercosul da proibição à importação de pneus remoldados. Em razão dessa decisão, o governo brasileiro obrigou-se a importar anualmente até 130 mil pneus provenientes do Uruguai.

Essencialmente, vimos que o motivo da reclamação uruguaia partiu do fato do Brasil estar restringindo, com a Portaria nº 8/00, a importação de pneumáticos remoldados oriundos daquele país, violando, dessa maneira, a normativa Mercosul de não adotar medidas restritivas ao comércio recíproco. Segundo o Uruguai, até a data da Portaria, a importação de pneus remoldados, pelo Brasil, era um fato corriqueiro. O que havia era a proibição de importação de pneus usados, vedada pela Portaria nº 8/91 (ver dados da tabela a seguir, lembrando que, a Subposição 4012.10 da NCM (pneumáticos recauchutados) referia-se tecnicamente aos pneus “reformados”, que incluem os “remoldados” (objeto da controvérsia)).

TABELA 6  
IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DE PNEUS REFORMADOS DO MERCOSUL

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR						
SECEX - SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR						
IMPORTAÇÃO BRASILEIRA						
Mercadoria: 40121000 - PNEUS RECAUCHUTADOS DE BORRACHA						
a 40121900 - OUTROS PNEUS RECAUCHUTADOS						
Bloco Econômico: 10 - MERCADO COMUM DO SUL - MERCOSUL						
Período 1: 01/1996 a 09/2000						
NCM	Descrição NCM	Código País	País	Quantidade	Kg Líquido	US\$ FOB
40121000	PNEUS RECAUC	063	ARGENTINA	15687	513644	785592
40121000	PNEUS RECAUC	586	PARAGUAI	171353	1172405	1589475
40121000	PNEUS RECAUC	845	URUGUAI	81502	1380595	1062117

Elaboração Própria Fonte: MDIC

Através da controvérsia em pauta, tivemos a oportunidade de observar, na prática, a abordagem estudada nos capítulos anteriores de utilização de Barreiras não Tarifárias ao comércio (BNT), neste caso, sob a forma de restrição técnica (classificação fiscal dos pneus), a qual objetivava, em sua essência, proteger as indústrias de pneus brasileiras da concorrência com a indústria estangeira, notadamente representada pela empresa uruguaia SERISUR S.A, cuja principal atividade, segundo o próprio Uruguai, consistia na reconstrução de pneus para exportação.

Partindo-se da análise do laudo acima observa-se, também, que, opostamente ao que ocorreu nas controvérsias de 19/04/02, 25/10/05 e 06/09/06 (estudadas no capítulo anterior), o Brasil não utilizou, em sua defesa, qualquer motivação ambiental para imposição da proibição questionada, tendo em vista que o Tribunal Arbitral não foi demandado a analisar se a proibição em questão se justificava nos termos do artigo 50 do TM de 1980.

Ao contrário das disputas acima mencionadas, nas quais o argumento de proteção ambiental foi amplamente usado pelos países reclamados (inclusive o Brasil, em uma delas), a defesa brasileira, na controvérsia dos pneus remoldados, embasou seus argumentos quase que exclusivamente na classificação tarifária dos pneus remoldados dentro da NCM, determinando que esses seriam, na verdade, “usados” e que, portanto, já se encontravam com a importação proibida, ou seja, sua defesa centrou-se em argumentos comerciais, constantes da normativa Mercosul, tal como a Resolução GMC nº 109/94, através da qual cada País-membro aplicará suas respectivas legislações sobre importação de bens usados, inclusive no que se refere à sua definição, enquanto não existir uniformização sobre o tema no bloco.

Posteriormente, no transcurso de Painel na OMC, envolvendo o Brasil e as Comunidades Européias (CE), referente a pneus reformados, quando aí então o Brasil passou a alegar motivações ambientais para a proibição das importações de pneus questionada naquela esfera, as CE argumentaram que segundo declarações do Advogado Geral da União brasileiro, em ação judicial, a Portaria SECEX nº 8/00 foi adotada para proteger o comércio e a indústria nacionais. Sustentaram, também, que “ *o projeto de Decreto-Lei nº 243/00, apresentado para derrogar a Portaria supra, sugere que tal Portaria foi fruto de lobby dos produtores de pneus novos estabelecidos no*

*Brasil, que tencionavam reduzir as vendas de pneus reformados enquanto produto competidor” (Relatório Final do Painel OMC WT/DS332, pg.75).*

O Brasil, esclareceu em resposta que a decisão de defender a proibição de importação de pneus no Mercosul, em bases técnicas, e não em bases de saúde pública, segundo o Artigo 50 do Tratado de Montevideo, foi tática, tomada pelos advogados que defendiam aquele caso. O Brasil afirmou que isso podia ter se revelado um erro tático, mas que não era uma indicação de motivos impróprios.

Vimos no quesito 2.3.1.2 que embora as normas ambientais tivessem tido avanços nos últimos tempos, sendo protegidas, até mesmo na OMC, elas não possuíam, no âmbito do Mercosul, eficácia o bastante para se contraporem às normas de livre comércio (conforme observamos na decisão do TPR na controvérsia Argentina X Uruguai relativa aos pneus remoldados), resultando daí só serem utilizadas nas relações internacionais em casos de extrema necessidade e quando se houvesse uma certeza absoluta e científica do dano ambiental que foi ou que viria ser causado.

No entanto, conforme Andrade (2007), foi com base no princípio da precaução que, à época da controvérsia Brasil X Uruguai, no Mercosul, organizações civis propunham uma defesa brasileira embasada no meio ambiente, pois por menor que fosse a quantidade de pneus reformados uruguaios no total brasileiro importado, elas acreditavam que não era favorável a importação desses bens num país que não poderia destinar esses produtos corretamente quando se transformassem em resíduos. Diversos grupos, como jornalistas e intelectuais, se indignaram com a sentença, não se conformando do país ter se submetido a uma **decisão estrangeira, preponderantemente técnica, que colocava o princípio do livre comércio sobre o ambientalista** e que poderia vir a prejudicar o Brasil.

Andrade (2007) coloca, que na disputa em questão, envolvendo o Brasil e o Uruguai, deve se ressaltar que o Tribunal Arbitral *Ad-Hoc* (TAH), para fundamentar sua decisão, pautou-se nos princípios que dão embasamento ao Mercosul (ver seção 3.2). O processo de integração desse bloco regional, segundo o TAH, não poderia voltar atrás sob pena de perder as conquistas obtidas até aquele momento, levando insegurança nas relações comerciais entre os Países-Membros do bloco.

### 5.3 – O IMPACTO NA OMC DO LAUDO ARBITRAL DO MERCOSUL DE 09/01/2002 – O CASO UNIÃO EUROPÉIA VERSUS BRASIL

O laudo estudado na seção anterior está intrinsecamente relacionado com o Painel DS332 – Medidas que Afetam a Importação de Pneus Reformados (*Brazil-Measures Affecting Imports of Retreaded Tyres*), iniciado pelas Comunidades Europeias (CE) contra o Brasil, em junho de 2005, na esfera da Organização Mundial do Comércio (OMC). Por essa razão discorreremos, agora, um pouco, sobre esse Painel observando de que forma ocorreu essa interação.

Em linhas gerais, o fato de o Brasil permitir a importação de pneus remoldados (um subtipo de pneu reformado) do Uruguai, a fim de cumprir a decisão do laudo arbitral do Mercosul que lhe foi desfavorável e de proibir as importações desses bens de outros Países-Membros da OMC, que não os Estados-Partes no Mercosul, através da Portaria SECEX nº 14/04, foi um dos motivos que levaram as CE a iniciar o Painel supracitado, no qual a chamada “isenção do Mercosul” foi utilizada pelos europeus como prova de tratamento diferenciado e discriminação arbitrária por parte do Brasil. Para as CE a existência de um acordo internacional como o Tratado de Assunção não justificava a imposição de discriminação contrária ao caput do artigo XX do GATT/94.

O litígio, no âmbito da OMC, tratou de pneus reformados (ver definição na Portaria INMETRO nº 133/2001, Anexo I). Existem normas internacionais que dispõem que pneus de carros de passageiros só podem ser reformados uma vez. Ao final de sua vida útil (mais curta que a dos pneus novos), os reformados tornam-se inservíveis, cujo acúmulo associa-se a riscos à vida e à saúde humana, animal e vegetal como a transmissão de dengue, febre amarela e malária por meio de mosquitos que usam os pneus como criadouros, bem como a exposição dos seres humanos a gases tóxicos oriundos da queima de pneus que podem causar, dentre outros, câncer, problemas imunológicos e cardiovasculares<sup>6</sup>.

O Artigo 40 da Portaria nº 14 da Secretaria de Comércio Exterior ("SECEX"), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, datada de 17 de novembro de 2004, estabeleceu que:

---

<sup>6</sup> Informações extraídas da tradução livre das partes I a IV do Painel, circulado em inglês pela OMC (em [http://www.wto.org/english/news\\_e/news\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/news_e.htm)). Disponível em : <HTTP://www2.mre.gov.br/cgc/Relat%C3%B3rio> – Parte descritiva – Portl.pdf

Artigo 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.

Nas suas argumentações perante o Tribunal as CE alegaram que: a) era ilegal a Portaria SECEX nº 14/2004 que proibia a importação de pneus reformados; b) medidas brasileiras contra a importação de pneus usados eram aplicadas também aos reformados, que seriam diferentes entre si; e) eram ilegais as medidas já que alteravam as normas internas de comércio exterior **após o caso do Mercosul e que garantiam exceções à proibição de importações de pneus reformados oriundos desse bloco**<sup>7</sup>.

As CE afirmaram que as medidas restritivas brasileiras constituíam infração aos artigos I:1, III:4, XI:1 e XIII:1 do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio de 1994 (GATT 1994)<sup>8</sup>, além de terem impactado negativamente as exportações europeias de pneus reformados. Anteriormente à Portaria brasileira, essas exportações totalizavam em torno de 2 milhões de unidades de pneus por ano, quase 25% do mercado brasileiro para tais produtos, mas a proibição brasileira levou ao fechamento de fábricas e perda de empregos dentro da CE (Relatório do Painel DS332).

Em relação ao propósito de diferenciar pneus reformados de pneus usados, a União Europeia argumentou que no Sistema Harmonizado (SH) **pneus reformados e pneus usados estavam classificados em códigos tarifários distintos** (mesmo argumento usado pelo Uruguai na controvérsia levada a julgamento no Mercosul).

As CE alegaram, por fim, que a proibição disposta na Portaria SECEX nº 14/04 se tratava, na verdade, de uma medida de proteção da indústria doméstica contra a concorrência acirrada no setor, relacionada à pressão de setores empresariais brasileiros interessados na proibição das importações de pneumáticos reformados em decorrência do barateamento dos preços desses bens.

---

<sup>7</sup> Idem nota 6

<sup>8</sup> I:1 – Cláusula na Nação mais favorecida; III:4 – Tratamento Nacional; XI:1 – Eliminação das Restrições Quantitativas; XIII:1 – Aplicação não Discriminatória das Restrições Quantitativas.

A argumentação dos europeus, segundo Andrade (2007), não era de todo injustificada tendo em vista que a proibição brasileira realmente privilegiava a sua indústria, motivo pelo qual os fabricantes de pneus novos no Brasil deram total apoio ao Ministério do Meio Ambiente durante a contenda, supostamente pela sua “preocupação social e ambiental”. Na prática, não se observava essa preocupação nem por parte dos produtores nem dos reformadores no cumprimento de suas obrigações ambientais. Também para a ABIP (Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados) o posicionamento brasileiro no caso não era motivado por razões de saúde pública ou ambiental, mas sim por uma razão claramente comercial: a proteção às multinacionais fabricantes de pneus novos.

A defesa brasileira, na disputa, concentrou-se basicamente nos argumentos ambientais e de saúde pública (diferentemente do caso ocorrido no Mercosul), nos problemas do acúmulo de pneus no País e sua dificuldade de destinação, bem como no argumento da redução da geração de resíduos.

As alegações brasileiras sustinham que: a) a importação de pneus reformados antecipava a geração de resíduos no país, uma vez que pneus já submetidos a um processo de reforma não podiam ser reformados uma segunda vez, aumentando, mais rapidamente, o passivo ambiental do País; b) a acumulação de grandes quantidades de resíduos de pneus era grave ameaça ao meio ambiente e à saúde pública, considerando serem tais bens vetores para a proliferação de doenças, como a dengue e a febre amarela e para a geração de gases danosos à saúde dos seres vivos; e, c) a proibição à importação de pneus usados e reformados era a única forma capaz de impedir a geração de quantidades de resíduos de pneus, além do mínimo necessário para atender as necessidades do país (Relatório Painel DS332).

Juridicamente, o Brasil admitia que a proibição da Portaria 14/04 de importação de pneus reformados violava a normativa do GATT/94, mas que as restrições lá contidas eram justificadas pelo art. XX(b) do GATT 1994, por serem as medidas necessárias à proteção do meio ambiente e da saúde pública e que a “isenção do Mercosul” não representava discriminação injustificável ou arbitrária, pois, anteriormente, havia a vedação para o bloco, só depois da decisão do **mecanismo de solução de controvérsias do Mercosul, ou seja, da imposição de um Tribunal do Mercosul**, foi que a exceção aos países do bloco foi criada. E por fim que o Artigo

XXIV e XX(d) do GATT 1994 permitia ao Brasil excluir os outros países do MERCOSUL da proibição da importação por eles serem integrantes de uma União Aduaneira (UA), ou seja, a “isenção do Mercosul” não feria o princípio da “nação mais favorecida” por ser o bloco uma União Aduaneira (Painel DS332, grifo nosso).

No âmbito da OMC, o fato de um País-Membro também fazer parte de um Acordo Regional de Comércio (ACR) pode lhe dar certas isenções de cumprimento da obrigação da Cláusula da Nação mais Favorecida, um dos princípios fundamentais dessa organização. É o artigo XXIV do GATT 94 que estabelece as regras sobre a coexistência e a compatibilidade dos ACR com as regras de liberalização comercial advindas da criação da OMC (SALVIO e CABRAL, 2006, grifo nosso).

Durante o procedimento de solução de controvérsias da OMC, conforme os autores acima, a compatibilidade do Mercosul com essa organização foi arguída. Isto é, foi questionado o status do Mercosul enquanto Acordo Regional de Comércio (ACR), que, segundo decisão do Conselho Geral da OMC, entende-se como todo “*acordo bilateral, regional ou plurilateral de natureza preferencial*”. Tal alegação deve ter causado estranheza ao Brasil, considerando que, além do bloco já ter sido notificado ao CACR (Comitê de Acordos Regionais de Comércio) da OMC (em 1992), a própria União Européia negociava, há algum tempo, acordos bilaterais com o Mercosul.

As CE alegaram que o Brasil, a fim de requerer a exceção do artigo XXIV do GATT, para aplicar a proibição de importação dos pneus reformados, teria que provar que o Mercosul era uma União Aduaneira. Que o artigo XXIV:8 (a) (i) e (ii) requer que as tarifas e outras restrições do comércio sejam eliminadas com relação a basicamente todo o comércio e que os setores automotivo e açucareiro dentro do Mercosul não haviam sido inteiramente liberalizados. O Brasil observou que o Mercosul possuía uma tarifa externa comum a produtos de mais de 90% das linhas tarifárias, que o setor automotivo era objeto de “liberalização contínua e progressiva” e que o setor açucareiro, em si, não impedia que o bloco estivesse em conformidade com as exigências dispostas no artigo argüido (Relatórios do Painel / Órgão de Apelação).

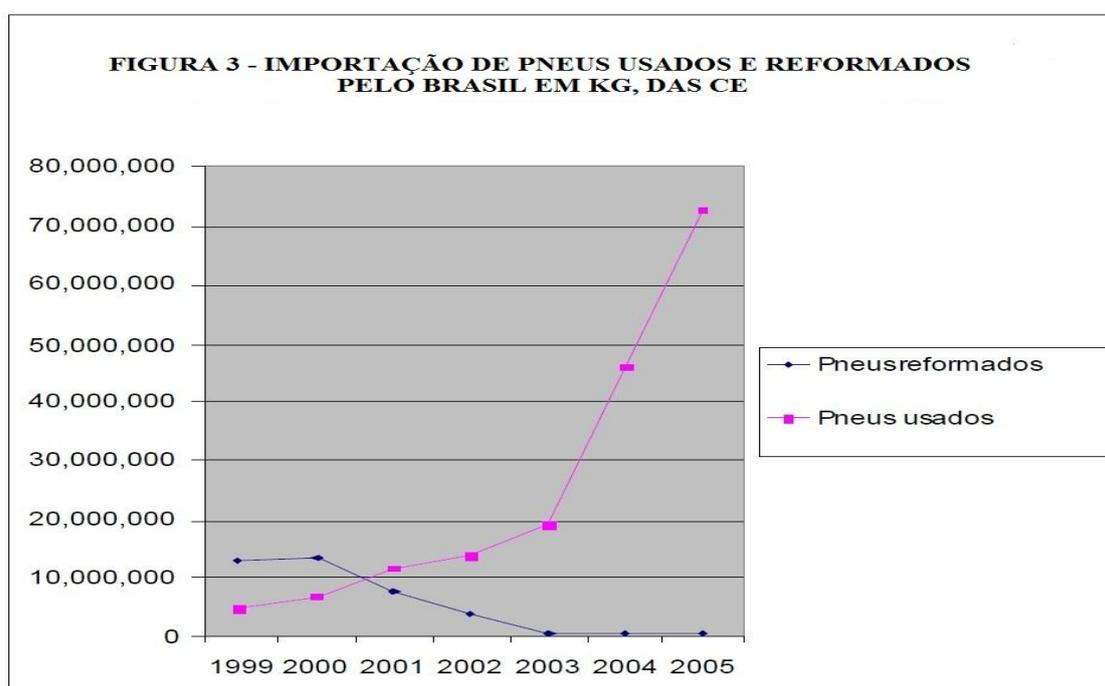
Outro argumento bastante explorado pela União Européia, no caso, foi que a importação de pneus usados no Brasil, por meio de medidas judiciais, anulava qualquer avanço que a proibição das importações de reformados pudesse trazer para a proteção do meio ambiente e da saúde nacionais. Com certeza era incoerente a situação existente.

O Brasil aplicou uma medida restritiva ao comércio internacional baseada na preservação ambiental, mas o fluxo de entrada de pneus reformados e de carcaças para fabricação dos reformados (pneus usados) aumentou naquele período, conforme os dados abaixo:

TABELA 7  
IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DE PNEUS USADOS E REFORMADOS DA CE

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
<b>TOTAL</b>	<b>16.412.014</b>	<b>11.317.581</b>

Fonte: MDIC



Fonte: Painel DS332 (2005), argumentação CE embasada em dados do MDIC

Isso ocorria porque os importadores de pneus usados no Brasil afirmavam que a Portaria de proibição das importações, em questão, violava os princípios constitucionais

da livre iniciativa e da liberdade de comércio e assim, conseguiam, junto ao judiciário brasileiro, liminares favoráveis à importação de pneus usados. Sobre o assunto, o Brasil alegou que as liminares estavam sendo cassadas e que, brevemente, cessariam em definitivo (Relatório Painel).

A OMC teve, por conseguinte, que decidir sobre vários pontos controversos no caso dos pneus, especialmente **se as medidas brasileiras que proibiam o livre comércio de pneus remoldados europeus estavam amparadas em legítimos interesses ambientais, que podiam se sobrepor aos compromissos comerciais assumidos multilateralmente** (MOROSINI, 2006, grifo nosso).

A OMC concluiu, primeiramente, que o Brasil não adotou uma posição única no que se refere à proteção ambiental e à saúde, pois na controvérsia levada a julgamento no Mercosul, o país jamais alegou questões relacionadas ao meio ambiente para manter a proibição de importação de pneus remoldados do Uruguai, alegando, como poderia ter feito, o artigo 50 do Tratado de Montevideo, mas usou somente argumentos de caráter comercial (Relatório de Apelação – DS332).

Entretanto, alguns argumentos apresentados pelo Brasil foram acatados. Para o Painel, a proibição da importação de pneus reformados reduzia, efetivamente, a proliferação de doenças e a quantidade de substâncias tóxicas liberadas na atmosfera, advindas da queima de tais pneus. Reconheceu, também, que o volume total de pneus usados ultrapassava a capacidade do país de lhes dar um destino ambientalmente sustentável (Relatório do Painel DS332).

Por outro lado, o Painel afirmou que as medidas judiciais para as importações de pneus usados resultavam em discriminação em favor dos pneus reformados no Brasil com utilização de carcaças importadas, em detrimento dos pneus reformados importados e o fato de importações serem decorrentes de decisões de tribunais não dispensava o Brasil de suas obrigações na OMC. Ao contrário, um membro da OMC "*tem responsabilidade pelos atos de todos os seus departamentos governamentais, inclusive seu judiciário*" (Relatório Painel / Órgão de Apelação – OMC).

Em função do exposto, o Painel concluiu que para a proibição da importação de pneus reformados europeus ser acatada o Brasil não podia também importar esse tipo de pneu de nenhum outro país, mesmo que do Mercosul, além de ter que garantir,

efetivamente, a proibição da entrada de pneus usados no país, o que implicaria no combate das medidas liminares favoráveis aos importadores de pneus usados.

O governo brasileiro limitou, em setembro de 2007, a importação de pneus provenientes de países do Mercosul para atender à sanção imposta pela OMC. A partir dessa data, o Brasil passou a importar anualmente apenas 250 mil pneus usados ou reformados para automóveis: 130 mil do Uruguai e 120 mil do Paraguai. Quanto a Argentina, não havia registro de importações oriundas desse país.

Em 03/09/2007, as CE apelaram da decisão da OMC ao Órgão de Apelação (OAP) do OSC. Alegaram que a condenação imposta ao Brasil era pequena, considerando que era possível a esse País implementar a decisão do Painel somente com a imposição de proibição de importação de pneus usados, sem que extinguisse a proibição de importação de pneus reformados europeus (Relatório de Apelação).

Em dezembro de 2007, o OAP acatou as alegações brasileiras de que a importação de pneus reformados traria graves implicações ambientais e à saúde dos seres vivos, mas determinou que o Brasil extinguisse as duas exceções existentes: as liminares que burlavam a proibição de importação e as cotas para o Paraguai e o Uruguai (Relatório de Apelação).

O Brasil levou o assunto à esfera do Mercosul a fim de encontrar uma solução dentro do bloco. Uma das alternativas, segundo ele, seria avançar na agenda sobre uma política comum de utilização de detritos de pneus.

O governo brasileiro tinha até 17 de dezembro de 2008 para barrar totalmente a importação de pneus remoldados ou abrir seu mercado às importações de qualquer país. Assim sendo, o Brasil reduziu as cotas de importações do Uruguai e do Paraguai para demonstrar à OMC um início de implementação da decisão do OAP. O Brasil corria o risco de sofrer retaliação da União Européia (UE) por não cumprir o prazo dado pela OMC para uniformizar a proibição de importação de pneus usados/reformados.

O Brasil continuou importando pneus remoldados do Uruguai e do Paraguai até 30 de junho de 2009, segundo cotas estabelecidas. A ideia era a de ganhar tempo para que o Supremo Tribunal Federal (STF) proibisse definitivamente a entrada de pneus usados/reformados no país.

Com efeito, em 24/06/2009, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu-se a favor da proibição de importação dos pneus em comento, inclusive os provenientes da América do Sul, garantindo ao governo brasileiro o cumprimento da decisão da OMC. A legislação que proibia a importação desses pneus foi considerada constitucional pelo referido Tribunal. O governo utilizou como principal fundamento legal o artigo 225 da Constituição Federal (CF), que assegura a todos o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, ameaçado pela incineração e pelo depósito de pneus velhos.

Contrariamente votou o ministro Marco Aurélio, que julgou improcedente a ação do governo (ADPF nº 101 de 21/09/2006. Ver pedido da Ação no Anexo J). Para ele, vigora no Brasil o princípio da legalidade, pelo qual “ninguém é obrigado a fazer alguma coisa ou deixar de fazer senão em virtude de lei”. Nesse sentido, observou que não existe lei que proíba o livre exercício de qualquer atividade econômica, isto é, a livre concorrência que, segundo ele, “parece ser muito temida pelas fabricantes de pneus”. Ele ressaltou, também, que o preço dos pneus remoldados são mais acessíveis “aos menos afortunados” (extraído de: <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=110046>).

#### **5.4 – A QUESTÃO COMERCIAL VERSUS A QUESTÃO AMBIENTAL NOS CASOS DOS PNEUS**

No mundo globalizado atual, verifica-se claramente a existência de posições contrárias que usam, por um lado, um discurso exclusivamente ambiental e céptico em relação ao comércio e, por outro lado, têm uma visão exclusivamente liberal, igualmente radical, em que a questão ambiental aparece, quando muito, como um falso problema. Porém, a relação que os dois temas mantêm entre si, se constata tanto pela proliferação de tratados ambientais multilaterais nas últimas décadas, quanto através da intensa pressão (exercida por diversos motivos, inclusive protecionistas) para a inclusão do tema meio ambiente nas rodadas de negociação internacionais (BARRAL, 2002).

Atualmente, sob a ótica de vários acordos comerciais, os países têm a liberdade de estabelecer suas próprias normas ambientais, embora diferenças acentuadas entre elas possam levar os países de legislação mais rígida em relação aos mais liberais a desvantagens competitivas. A adoção de legislações ambientais mais rigorosas, com o

intuito de preservar o meio ambiente, normalmente acentua as resistências de setores específicos tendo em vista que as mesmas encarecem os custos de produção. Esse fato pode levar à saída de indústrias mais poluentes de países mais rigorosos em matéria ambiental para outros dispostos a desconsiderar princípios ambientais em função de aumento dos postos de trabalho, de investimentos ou de arrecadação de tributos.

A discussão acerca das relações entre comércio e meio ambiente foi abordada na seção 2.2.1.2.

A Declaração de Marraskesh, que estabeleceu a criação da OMC dispôs em seu preâmbulo que “...*não deve haver, nem é necessário que haja, contradição política entre a defesa e salvaguarda de um sistema multilateral de comércio aberto, não discriminatório e equitativo, de um lado, e as medidas de proteção do meio ambiente e a promoção de um desenvolvimento sustentável, de outro...*”

Já os preâmbulos dos dois acordos da OMC (TBT e SPS) deixam evidente que nenhum país deverá ser impedido de adotar medidas para a proteção da vida e da saúde humanas, de animais e vegetais (TBT e SPS) e a qualidade do meio ambiente (TBT). Países podem implementar restrições relativas ao meio ambiente, desde que com objetivos verdadeiramente ambientais e não protecionistas. Quando os dois propósitos se unem (o da proteção do ambiente e o da proteção de empresas domésticas) a medida ambiental será considerada como contrária às regras da OMC.

Mas, sem dúvida, o dispositivo mais relevante do GATT em matéria ambiental é o art. XX, diversas vezes invocado no litígio entre Comunidade Européia e Brasil acerca dos pneumáticos reformados (ver sobre o artigo nas seções 2.2.1.2 e 5.3). Entretanto, nada além da letra ‘b’ (e da letra ‘g’), do art.XX tem cunho ambiental. O princípio da não-discriminação, que se desdobra em dois, o da nação mais favorecida e do tratamento nacional (artigos I e III, do GATT), está entre os argumentos mais fortes a favor do livre comércio em detrimento, ocasionalmente, de políticas de preservação ambiental.

O Órgão de Apelação (OAP), do Sistema de Solução de Controvérsias da OMC, aceitou a tese ambiental e de saúde no caso dos pneus reformados envolvendo o Brasil e as CE e em outro caso quando a França proibiu a importação de amianto do Canadá, alegando defesa de saúde pública. Já nos painéis referentes à gasolina reformulada e ao

camarão-tartaruga, o referido Órgão decidiu que as normas ambientais em questão não eram justificadas pelo artigo XX do GATT.

Já no âmbito do Mercosul, os países ainda se caracterizam por políticas ambientais permissivas. Assim, o padrão de produção e comércio parece se dever, primordialmente, às suas diferentes estruturas econômicas. Entretanto, ainda que a variável ambiental possa ter tido um papel secundário na determinação desse padrão de comércio, a questão do meio ambiente também mereceu destaque entre os países do bloco, tendo em vista o preâmbulo do Tratado de Assunção afirmar que o processo de integração e desenvolvimento econômico passa necessariamente pela preservação do meio ambiente. Outrossim, o Anexo I ao TA exclui do conceito de “restrições ao livre comércio” as situações previstas no artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1950, dentre as quais se encontra a proteção ao meio ambiente (ver seção 4.4, rodapé Laudo XI/2005).

No entanto, o posicionamento de organizações como a OMC e o Mercosul é preponderantemente liberal e por isso, mesmo havendo proteção, as normas ambientais são consideradas secundárias às comerciais, não possuindo, na maioria das vezes, eficácia suficiente para se contraporem às normas de livre comércio em uma disputa. O preâmbulo do Tratado de Assunção, por exemplo, muito embora mencione a preservação ambiental, nenhum dos seus artigos trata dessa questão.

Os casos dos pneus, analisados no presente trabalho, apresentam duas conotações, a comercial e a ambiental. O grande argumento utilizado nos casos foi a destinação de pneumáticos e a impossibilidade de se ter um desenvolvimento econômico sustentável, sem degradar o meio ambiente, sob a perspectiva dos pneus usados.

O agravante nos casos pneus, travados no âmbito do Mercosul, era o fato de o Uruguai importar os pneus usados para remoldagem de países não membros do Mercosul, principalmente da Europa, para, posteriormente, exportar aos parceiros do Mercosul. As políticas ambientais européias rigorosas exportam o custo da disposição dos pneus usados, de modo a redistribuir a contaminação para países cujas políticas ambientais são, em comparação às européias, mais flexíveis, isto é, como um meio legítimo de redução do seu passivo de resíduos de pneus. [...] As CE, ao desfazerem-se dos pneus, por meio de sua transferência para países em desenvolvimento (PEDs),

geram uma falha de mercado no setor, pois ao permitir que produtores e consumidores não tenham de se responsabilizar pelo custo total de suas ações, as forças da oferta e da demanda fracassam na geração de um resultado ótimo para a sociedade como um todo (Bottino, 2006).

O próprio Anexo 84 da CE observa que a União Européia enfrenta o “desafio de gerenciar, de uma forma ambientalmente apropriada, mais de 3,2 milhões de toneladas métricas de pneus usados,” a um custo anual de pelo menos € 600 milhões, o que equivale a €1.2 por pneu de automóvel (Painel DS332, 2ª Petição, Resumo Executivo).

Para o Tribunal Arbitral *Ad-Hoc* (TAH) do Mercosul, no caso envolvendo a Argentina e o Uruguai, pareceu claro que, ao final de sua vida útil, os pneus remoldados causam ou podem causar dano ao meio ambiente e à saúde dos seres vivos. Nesse sentido, o livre comércio não pode ser considerado princípio absoluto, imune a quaisquer exceções, dentre elas a ambiental. Segundo o TAH, o princípio da precaução consagra que a falta de certeza científica não pode ser utilizada como justificativa para postergar a adoção de medidas destinadas a evitar possíveis danos ao meio ambiente (Laudo Arbitral XI).

Embora no laudo do TAH do Mercosul tenham sido levados em consideração tanto os interesses comerciais quanto os ambientais, esses últimos prevaleceram. Por outro lado, na decisão do Tribunal Permanente de Revisão (TPR), as conclusões foram inversas e os interesses comerciais predominaram. Decisões completamente opostas nas duas instâncias do SSCM parecem mostrar que a legislação do Mercosul não foi suficiente para resolver, de forma eficaz, os embates entre comércio e meio ambiente.

No caso envolvendo o Brasil, não houve o que se analisar quanto a essa exceção ao livre comércio, tendo em vista não ter sido argüida pelo Brasil a proteção ambiental.

Segundo Andrade (2007), constatou-se, após a disputa travada com o Uruguai, que não era possível para o Brasil destinar corretamente todas as carcaças de pneus inservíveis no seu território. Em 2004, foi cerca de 85% o não-cumprimento da meta de correta destinação de pneus por parte dos importadores de pneus usados, prevista na Resolução CONAMA nº 258/99. [...] No Brasil, são descartados, segundo o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT), cerca de 45 milhões de pneus por ano, dos quais apenas cerca de 20% é devidamente reciclado. Ainda conforme o IPT,

em 2004, 39% das 389 mil toneladas de pneus inservíveis destinou-se à incineração em fornos de cimento.

Na realidade, esclarece Andrade, a queima de pneus é um processo lucrativo, devido ao fato de serem feitos de petróleo e, por isso, liberarem muito mais energia do que o carvão betuminoso e o bagaço de cana, aumentando a produtividade de indústrias termoelétricas e fábricas de cimento e papel. Ela é a destinação mais fácil a ser dada aos pneus, contudo, é a mais prejudicial, pois a combustão de pneus libera cinzas que contém substâncias tóxicas aos seres vivos para muitas das quais a Organização Mundial de Saúde (OMS) não aceita qualquer nível como seguro.

Já a reciclagem dos pneus, através da desvulcanização, da regeneração ou da trituração, com a borracha sendo usada em diversas situações, como na construção civil e na composição do asfalto, não é somente o método mais indicado, ambientalmente, mas também o que gera mais fontes de emprego, visto que reciclar cria mais postos de trabalho do que incinerar. O problema é que esse processo não é visto como economicamente viável e, portanto, ou não é feito, ou é feito de maneira inadequada ou insuficiente.

Por outro lado, dentro do conceito de desenvolvimento sustentável, que procura levar em consideração os custos ambientais da atividade econômica, pode ser constatado, por exemplo, a existência de projetos baseados no uso de pneus para o aumento da produtividade pesqueira e em projetos que visam dar outras destinações ambientalmente adequadas aos pneus (paralelepípedos, calçados, etc) para a geração de créditos de carbono (estabelecidos no Protocolo de Quioto).

O problema das regras sobre meio ambiente como barreiras técnicas ao comércio internacional resume-se, então, na seguinte questão: em que casos, medidas em prol da defesa do meio ambiente podem instituir normas válidas legalmente a limitarem o livre comércio?

Não parece plausível crer que a proibição de importação de pneus usados e reformados foi produto de um desprendimento do governo com a intenção única de preservar o meio ambiente. É de se deduzir que interesses de grupos econômicos fortes, alheios à questão ambiental, contribuíram para as medidas restritivas. Exemplificando, o presidente de uma empresa de remoldagem de pneus, expressou-se da seguinte forma:

“...a questão é comercial, e não ambiental, como repetem em mentira as multinacionais dos pneus novos, o Ibama e o Ministério do Meio Ambiente. O Brasil efetivamente não precisa importar nem os remoldados europeus, nem pneus novos de qualquer procedência, porque detém parque industrial mais do que suficiente para abastecer a demanda nacional” (Costa, 2008).

Para Prazeres (2003), os temas ambientais têm de ser tratados por meio da produção de normas específicas (âmbito legislativo), pela junção de vontades entre os membros do Mercosul, e não no âmbito “judicial” [...].

Já Bottino (2006), coloca que as decisões tomadas no SSCM do MERCOSUL não cobrem as lacunas existentes nas legislações em matéria ambiental. A princípio, a solução se daria através de uma norma do bloco que fixasse um controle no trato de resíduos e assemelhados e que incentivasse a reutilização do que o MERCOSUL gera e a não internalização da contaminação proveniente de outras regiões.

O garantia a um meio ambiente íntegro e saudável é um direito que deve ser buscado por todos e principalmente pelas nações, mas o caminho para se atingir tal meta deve ser trilhado de maneira a possibilitar que todos possam competir igualmente.

Diante das considerações aqui tecidas, não é demais lembrar o voto do Ministro Marco Aurélio, no julgamento da ação do Governo para proibição de importação dos pneus usados, no qual ele ressaltou a inexistência de lei no país que proíba a livre concorrência, supostamente muito temida pelas fabricantes de pneus.

## **6 – COMPARATIVO COM POSICIONAMENTOS APRESENTADOS PELA OMC EM PAINEIS ENVOLVENDO BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS (BNT)**

Muito embora a OMC tenha o fim de promover o livre comércio (assim como o Mercosul, entre seus países-membros), seus próprios acordos estabelecem exceções que admitem a imposição de barreiras aos fluxos comerciais e entre tais barreiras constam as barreiras não tarifárias ao comércio (que incluem as restrições técnicas).

Embora existam, na esfera da OMC, vários outros Acordos dispostos pelo GATT (como os Acordos sobre Antidumping, Subsídios, Inspeção pré-embarque, Valoração Aduaneira, etc), **o Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (TBT), o Acordo sobre o uso de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS) e o artigo XX do GATT (proteção à saúde, meio ambiente, recursos naturais esgotáveis, etc)** são as regras mais comumente usadas pelo Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC, para averiguação se medidas restritivas ao comércio internacional, impostas por Países-membros da Organização, na figura de barreiras não tarifárias (BNT), principalmente técnicas, são compatíveis com o propósito da Organização ou representam nada mais do que práticas disfarçadas de protecionismo.

No âmbito do OSC da OMC, e à luz do TBT e do SPS, nada pode impedir um país de adotar medidas que considere em níveis apropriados para a defesa de objetivos tidos por legítimos, devendo ser respeitadas, contudo, as exigências do GATT e demais Acordos. Isso quer dizer que uma medida que limite o comércio, adotada com a alegação de ser necessária para um objetivo específico passa, teoricamente, pelas seguintes considerações, as quais são aplicadas pelo Painel e pelo Órgão de Apelação (OAP) em suas decisões: caso a restrição difira de norma internacional sobre o tema ou caso ainda não haja norma sobre ele, a medida deve ser não-discriminatória, o objetivo que visar deve ser legítimo, deve haver nexos de causalidade entre a medida restritiva e o objetivo almejado e a restrição deve ser necessária na busca desse objetivo. Já para ser considerada necessária, a restrição deve ser aquela que, dentre as disponíveis para garantir o objetivo válido, cause menos limitação ao comércio internacional, devendo haver, também, proporcionalidade entre essa restrição e os riscos para o País caso os objetivos da medida não forem atingidos (PRAZERES, 2003).

Por fim, cabe destacar o princípio da precaução, o qual permite que o comércio seja restringido (ou impedido) caso o importador, frente a ausência de comprovação científica, receie que um dado produto importado cause prejuízos ao seu meio ambiente, à saúde ou à vida dos seres vivos. Pelos litígios travados no âmbito da OMC (em especial, o dos hormônios que abordaremos nesta seção), observa-se que tal entendimento é minoritário entre os membros da Organização, pelo receio de que restrições ao comércio com base em precaução viabilizem protecionismos devido à ausência de embasamento científico.

Também no âmbito do MERCOSUL, observamos a não sustentação desse princípio, no caso dos pneus remoldados, travado entre a Argentina e o Uruguai, tendo em vista a revogação do Laudo Arbitral de 25/10/2005, pelo TPR, o qual não acatou as considerações da Argentina nesse sentido.

Pelo amplo uso do OSC, desde a criação da OMC, há muitos casos envolvendo barreiras não tarifárias (BNT) no âmbito dessa organização. Seleccionamos, dentre eles, cinco casos, de forma a exemplificar como as BNT foram tratadas nessa esfera, ou seja, o entendimento da OMC quanto ao protecionismo intentado (ou não) por meio dessas barreiras e quanto às argumentações dos países litigantes tendo por base os Acordos mencionados acima. Tais casos foram citados, posteriormente, como referência, em outros Painéis do OSC.

#### CASO AMIANTO (WT/DS 135- 1998/2001) – Canadá X União Européia (CE)

Este foi um Painel polêmico em que a OMC teve que analisar, além do livre comércio, o direito dos países definirem seu grau de tolerância ao risco, questões ligadas à saúde e interesses protecionistas que poderiam se esconder na BNT adotada. O Canadá entrou com uma reclamação perante o OSC argumentando preocupações relativas à saúde humana, com a alegação que o Decreto francês nº 96-1.113, que restringia o comércio de amianto e de produtos que o continham, fornecia tratamento mais favorável aos similares nacionais, pois a indústria francesa produzia fibras alternativas ao uso do amianto, semelhantes a esse, as quais eram privilegiadas com a proibição em questão. Questionou as afirmações da França de que o amianto gerasse riscos à saúde (inaplicabilidade do artigo XX do GATT), arguindo, também, a ausência de vínculo entre a restrição e o objetivo de proteção à saúde (Relatório Painel DS135).

O Órgão de Apelação (OAP) concluiu que não havia semelhança entre as fibras de amianto e as fibras alternativas fabricadas na França, não havendo, então, caráter discriminatório na medida, portanto, a restrição não tarifária (RNT) era necessária para proteger a vida e a saúde das pessoas, considerando a confirmação de peritos quanto ao câncer de pulmão, com índice de mortalidade perto de 100%, provocado pelo amianto. Tal medida era, por conseguinte, compatível com as regras da OMC (Relatório de Apelação – Painel DS135).

#### CASO GASOLINA (WT/DS2 - 1995) – EUA X Brasil e Venezuela

A controvérsia se deu quando a Agência de Proteção Ambiental americana (EPA – Environmental Protection Agency) ao implementar a Lei do Ar Puro (CCA – Clean Air Act) não considerou certos dados, inclusive os dos importadores (por considerá-los não confiáveis), referentes aos diversos níveis de qualidade das fórmulas da gasolina exportada para o mercado americano. Sem essas informações, a pesquisa elaborada pela EPA gerou um critério para o nível de qualidade da gasolina superior ao nível das exportadas pelo Brasil e Venezuela, levando os EUA a restringirem a entrada dessas últimas em seu território.

O Painel considerou as gasolinas, nacional e importada, similares, entendendo que os EUA não concederam o mesmo prazo dado para as refinarias domésticas, às refinarias estrangeiras, para que essas últimas se adaptassem à nova legislação da gasolina (medida discriminatória). Também entendeu, no que foi ratificado pelo OAP, que a restrição técnica (não tarifária) americana, não se enquadrava nas exceções previstas no art.XX do GATT, tendo em vista que a mesma não era “necessária”, nem objetivava, essencialmente, a conservação dos recursos naturais (art.XX.1.g do GATT) e que a metodologia de fixar o nível base da gasolina era inconsistente. Ou seja, o OAP, detectando o protecionismo da medida, concluiu ser a mesma uma discriminação injustificada ao comércio internacional. Os EUA não questionaram o aspecto discriminatório da BNT, mas procuraram explicar o protecionismo da restrição através das exceções ao livre comércio (Relatório de Apelação – Painel DS2).

Pela análise do caso pode-se concluir que, na esfera da OMC, não pode um Estado fixar definições técnicas que criem barreiras ao comércio internacional sob o argumento de estar protegendo os recursos naturais se este país, internamente, não

cumpra as restrições estabelecidas ou permite importações de outros países que não obedecem tais regras (PRAZERES, 2003).

### CASOS CAMARÃO E PRODUTOS DERIVADOS

WT/DS61 – EUA X Filipinas (1996) e WT/DS58 – EUA X Índia, Malásia, Paquistão e Tailândia (1998).

O questionamento das Filipinas disse respeito à Lei americana nº 101-162 (e correlatos) a qual, segundo elas, impunha barreiras injustificadas às exportações de camarão para aquele país, infringindo o TBT. Os demais países argumentaram que os EUA haviam violado, além do art.XX, o art.I do GATT (cláusula da nação mais favorecida) e os arts.XI e XII (que limitam e vedam restrições quantitativas ao comércio). Na alegação americana, a restrição objetivava salvar as tartarugas marinhas da atividade predatória que havia quando se pescava os camarões, pois alguns países não tinham equipamentos propícios para a liberação das tartarugas das redes de pesca.

O Órgão de Apelação entendeu que as tartarugas eram uma espécie em extinção e, portanto, um recurso natural esgotável, para efeito do art.XX, todavia, concluiu pela inconsistência da restrição dos EUA com as obrigações desse país na OMC, tendo em vista que a proibição era unilateral e feita aos países não certificados pelos americanos. Além do mais, os EUA falharam no estabelecimento das negociações solicitadas quando da adoção da restrição.

Esses painéis, bastante controversos no âmbito da OMC, mostraram o posicionamento do OSC quanto aos limites de utilização de restrições embasadas em proteção ambiental e acerca da tentativa de aplicação, pelo país importador, de regras ambientais fora do seu território, o que é vedado pelos princípios do GATT.

### CASO TÊXTEIS – (WT/DS85 – 1997) e (WT/DS151 – 1998) - EUA X CE

A disputa se deu porque em 1996 houve alterações na legislação americana sobre regras de origem para os produtos têxteis. Com as mudanças implementadas, as roupas européias não poderiam mais ser reconhecidas, naquele mercado, como tendo sido produzidas na Comunidade Européia (CE), se o seu tecido não fosse efetivamente identificado como daquele bloco. A CE alegava que a restrição não tarifária (técnica) infringia o art.2º do TBT e o dispositivo do tratamento nacional (art.III do GATT),

considerando que os produtos norte-americanos eram dispensados de identificar a origem do tecido do qual eles eram fabricados.

Os países em litígio anunciaram um acordo em fev/1998, mas em out/1998 a CE argumentou perante o OSC que os EUA não haviam efetivado as obrigações do acordo. Finalmente, em jul/2000, os litigantes anunciaram um entendimento, com os EUA se comprometendo a eliminar o tratamento discriminatório adotado.

CASO HORMÔNIOS (WT/DS26 – 1996) - CE X EUA e (WT/DS48 - 1996)  
- CE X Canadá

A controvérsia teve como fundamento a Diretiva da CE nº 96/22/EC que proibia a importação de carne tratada com hormônios fornecidos a animais, sob a alegação de que animais tratados com hormônios poderiam provocar desenvolvimento sexual precoce nas crianças que consumissem sua carne e, em maiores quantidades, ocasionar câncer nos consumidores. Os países reclamantes alegavam que a restrição europeia se tratava de uma barreira técnica descabida ao comércio internacional. A análise do OAP, feita com base no SPS, demonstrou o aspecto desnecessário da restrição europeia.

O OAP esclareceu ser direito dos membros da OMC a definição do seu próprio nível de tolerância ao risco, no entanto, caso a medida adotada divergisse de norma internacional existente sobre a matéria, devia estar fundamentada tanto na verificação de risco, como em justificação científica. Para o Painel, *“todos os estudos científicos pontuados acima chegam à conclusão de que o uso dos hormônios em questão (...) para o propósito de promoção de crescimento é seguro (...)”*. O OAP, confirmando esse entendimento, afirmou que as provas apresentadas não sustentavam a proibição da importação e demonstravam infração ao SPS, pela CE. Recomendou, então, que a CE eliminasse a restrição adotada. Como a CE recusou-se a acatar tal decisão, os EUA e o Canadá requereram permissão ao OSC para suspenderem concessões dadas a produtos europeus, o que foi feito por meio da aplicação de tarifas de 100% sobre bens como o queijo roquefort e baterias industriais (Painéis e Relatórios de Apelação – DS26/DS48).

O Painel em questão foi relevante, pois concluiu, como base no SPS, que tão somente a verificação de risco não bastava para assegurar que uma medida fosse legítima, mas que a restrição (sanitária ou fitossanitária) disposta deveria ter base científica, entendimento esse importante para a diminuição do risco de protecionismo no uso dessas barreiras (Painéis DS26/DS48).

Igualmente ao estudo dos Laudos Arbitrais do SSCM, em que observamos o posicionamento do bloco quanto à utilização (ou não), pelos Países-membros do MERCOSUL, de barreiras não tarifárias (BNT) como prática disfarçada de protecionismo, na figura de barreira técnica (licenciamento de importação), de barreira quanto à origem (bicicletas), proteção à saúde (proibição à entrada de produtos fitossanitários) e proteção ambiental (pneus), verificamos, na presente abordagem, as ponderações dos Painéis, no âmbito do OSC, acerca do uso, pelos Estados-Partes da OMC, de BNT semelhantes, dentre as quais, barreira essencialmente técnica e de proteção aos recursos naturais (caso Gasolina), de proteção à saúde (amianto e hormônios), proteção ambiental (camarão) e regras de origem (têxteis).

Fazendo um paralelo com os casos abordados no âmbito do SSCM (seção 4.4), também na esfera da OMC constatamos que as BNT não podem ser facilmente alegadas, e para seu sucesso como uma restrição legítima ao comércio internacional, seu objetivo deve ser definido claramente, procurando-se sempre usar a prática menos restritiva aos fluxos comerciais.

No caso da gasolina, por exemplo, o Órgão de Apelação (OAP) confirmou o caráter discriminatório da restrição americana ao perceber que o produto importado e o nacional eram idênticos e que a definição de critérios mais rígidos para a gasolina importada constituía meio de proteger as indústrias nacionais dos EUA.

No Painel da carne tratada com hormônios, segundo o OAP, não havia evidências científicas suficientes que comprovassem o risco de ingestão de hormônios por quem viesse a consumir tal carne. A barreira europeia foi considerada um obstáculo desnecessário ao comércio internacional, haja vista que não estaria contribuindo para a obtenção de um objetivo legítimo (posto que o risco foi descaracterizado).

Já no caso do amianto, por outro lado, embora o Canadá tenha alegado que os riscos de câncer na população francesa (motivo da proibição de importação) não acabariam com a restrição ao amianto, o OAP entendeu, à luz dos Acordos no âmbito da OMC, que a medida francesa devia contribuir apenas ao fim a que se destinava e que a restrição daquele país visava eliminar apenas o risco de câncer provocado pelo amianto e não todo o tipo de câncer. Nesse Painel, embora a proibição de importação tenha sido considerada legítima, o caso contribuiu para que se compreendesse melhor a ponderação pelo OSC entre medidas legítimas que limitem o comércio e o próprio livre comércio.

Da leitura dos casos mostrados nesta seção, entende-se ter sido o OSC da OMC perspicaz em detectar o protecionismo disfarçado em barreiras não tarifárias diversas, aparentemente adotadas com vistas a obtenção de objetivos válidos.

Para Prazeres (2003), a OMC parece estar seguindo, na análise dos diversos litígios (muitos dos quais envolvem temas bastante polêmicos) as regras estabelecidas pelos próprios membros nas suas rodadas de negociações comerciais. O TBT, o SPS e o art.XX do GATT/94 (bem como os diversos outros Acordos no âmbito da OMC) têm sido utilizados como ferramentas fortes para o enfrentamento das controvérsias comerciais, muito embora haja, algumas vezes, entraves para a implementação desses Acordos.

Devido ao caráter ambíguo das BNT ao comércio internacional, o estabelecimento de novos critérios para a utilização válida dessas restrições, na esfera da OMC, requer novos estudos e ponderações em futuras rodadas de negociações comerciais.

## 7 – CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES

O trabalho realizado nesta dissertação apresentou algumas limitações como, por exemplo, as referentes à coleta de dados acerca das BNT enfrentadas pelos países do Mercosul, haja vista o aspecto da dissimulação inerente a essas barreiras, fazendo com que nem sempre as mesmas sejam computadas nas estatísticas existentes. O dificultador maior, contudo, foi a extensão da pesquisa pelo fato de termos que trabalhar com vários casos julgados no Mercosul para conseguirmos ponderar acerca de um entendimento comum do Sistema de Solução de Controvérsias do bloco.

Ressaltamos que os Painéis citados, no âmbito da OMC, foram exclusivamente exemplificativos, para efeito de comparação, tendo em vista o volume grandioso de casos julgados naquela esfera.

Embora a extensão da pesquisa tenha restringido o aprofundamento de alguns pontos que demandavam ser melhor trabalhados, o estudo em si trouxe à autora muito aprendizado e vontade de conhecer melhor os meandros dos litígios comerciais entre os Estados do Mercosul e, quiçá, em uma esfera mais extensa, como a OMC.

Assim, que as limitações deste trabalho transformem-se em sugestões para futuras pesquisas, quem sabe, quanto às alterações estruturais que são necessárias no SSCM, para o seu fortalecimento e maior uso ou um estudo quanto aos demais casos julgados nessa esfera (que não envolveram BNT) ou ainda, no caso “pneus remoldados”, uma análise de equilíbrio para detectar a existência ou não de prejuízo por parte do Brasil na importação desse tipo de pneus.

E, para a conclusão do presente estudo, tecemos, nesta seção, algumas considerações finais e conclusões referentes tanto ao funcionamento do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul (SSCM) propriamente dito, quanto à abordagem do neoprotecionismo no âmbito desse Sistema. E por fim, ponderamos a respeito das conotações distintas, em termo de barreiras não tarifárias, dadas aos casos dos pneus remoldados, na esfera do SSCM.

A formação dos blocos econômicos exige dos Estados a diminuição do seu grau de liberdade, da sua soberania, em favor do bem comum. O conceito de soberania que melhor se amolda à atual realidade internacional é aquele em que os Estados delegam

uma parcela de suas competências às organizações das quais fazem parte, que procurarão por em prática seus objetivos comuns e a adoção de um Sistema de Solução de Controvérsias é uma das conseqüências dessa diminuição de soberania. Ou seja, para que o relacionamento em bloco possa trazer benefícios aos Países-membros, de forma similar, se faz necessário a institucionalização do bloco econômico com a criação de um eficiente Sistema de Solução de Controvérsias.

No Mercosul, a parcela de autonomia delegada pelos países ao bloco é pontual e reduzida, dando uma grande margem de discricionariedade aos Países-membros, que relutam em se aprofundar para um modelo com características supranacionais, necessárias à formação de um Mercado Comum, a exemplo da UE. O que se vê, no âmbito do Mercosul, é uma grande politização das disputas e a uma preferência pela solução negociada (através de acordos), o que se comprova pelo pouco uso do Sistema de Solução de Controvérsias do bloco, restringindo-se seu funcionamento a constatar a compatibilidade de uma medida com as normas do Mercosul e, sendo o caso, recomendar que um membro coloque sua legislação em conformidade com tais regras, não tendo os Tribunais que o integram a incumbência para autorizar uma reparação dos danos sofridos por um determinado Estado.

O Protocolo de Olivos trouxe um grande avanço ao SSCM com a criação do Tribunal Permanente de Revisão (TPR), todavia, o Mercosul ainda é falho em órgãos supranacionais e a questão da soberania está sempre em foco, como se constata nas situações em que as Decisões e Resoluções, mesmo expedidas pelo bloco, não possuem aplicabilidade direta, sendo necessário a sua aprovação nos congressos nacionais e a internalização dos acordos. A título de exemplo, lembremos o litígio analisado pelo TAH, em que estava em jogo a protelação por quase seis anos, por parte do Brasil, de incorporação de Resoluções GMC à legislação brasileira, impedindo que as mesmas fossem efetivamente aplicadas no âmbito do Mercosul.

Com o incremento das restrições comerciais recíprocas, entre os Países-membros do bloco, em desacordo com os objetivos do Mercosul, em decorrência da crise mundial, no final dos anos 90, iniciaram-se discussões sobre a necessidade de se fortalecer o SSCM com a criação de um Tribunal de Justiça do Mercosul, com competências similares às do Tribunal de Justiça das Comunidades Européias (TJCE), o qual garantiria a continuação do processo de integração. Entretanto, conforme

entendemos de tudo o já exposto, no contexto atual do Mercosul, a criação desse Tribunal, provavelmente não teria o sucesso esperado, pois como poderia o referido Tribunal harmonizar as legislações internas dos países do Mercosul, para o cumprimento das políticas comuns fixadas pelos órgãos do bloco, se as normas que o Mercosul produz não possuem aplicabilidade e efeito direto nos referidos países (como acontece na UE), e se elas podem, no Brasil e no Uruguai, ser alteradas por lei interna posterior, em decorrência de previsão nas Constituições nacionais de ambos? No Brasil, o próprio Supremo Tribunal Federal já se pronunciou no sentido de que Decisões, Resoluções e Diretrizes do Mercosul, que sejam consideradas contrárias ao texto constitucional, não poderão ser aplicadas em nosso território.

Mas à margem desse aspecto, algumas alterações poderiam ser implementadas no SSCM no que tange, por exemplo, ao acesso direto de particulares ao Sistema e a inclusão de uma etapa de arbitragem para estabelecimento do montante a ser aplicado nos casos de retaliação, como ocorre na esfera da OMC. Seria salutar, também, que o SSCM fosse utilizado com maior intensidade pelos Estados-Partes do bloco, permitindo revelar suas principais limitações e contribuições. No entanto, o mais relevante, com certeza, é que fossem efetivadas alterações quanto ao meio de incorporação da legislação do bloco às legislações dos Países-membros, para que essa passasse a vigorar internamente nesses Estados mais prontamente.

No que se refere ao neoprotecionismo, abordado nas controvérsias tratadas no presente trabalho, o que podemos constatar é que a existência de um mercado livre perfeito ainda permanece restrita a teorias econômicas, mas que não se comprova na prática comercial internacional. Apesar dos princípios instituídos no TA, os Países-membros do Mercosul estabelecem barreiras tarifárias e não-tarifárias de discriminação.

Também na OMC, conforme verificamos nos exemplos relatados, ocorrem, de fato, práticas protecionistas dissimuladas pelos seus próprios membros, como o fazem prova, as diversas condenações ratificadas pelo Órgão de Solução de Controvérsias da Organização (OSC).

Daí a motivação, presente neste estudo, em conhecer o neoprotecionismo, identificar suas características e o papel que elas desempenharam nas controvérsias julgadas na esfera do Mercosul. O estudo dos casos abordados neste trabalho torna claro o fato de que políticas comerciais não se fazem só, nem, principalmente, com tarifas.

Desvendar os meandros dessas novas armas protecionistas, sob o enfoque do SSCM, foi nosso propósito maior e perceber até que limite um propósito legítimo poderia estar cedendo lugar à proteção a indústria doméstica – o que tornaria uma medida incabível, foi um desafio que, conforme observamos, teve que ser enfrentado pelos Tribunais do Mercosul nas controvérsias travadas na esfera do Sistema de Solução de Controvérsias do bloco.

No contexto do Mercosul, a análise do protecionismo requereu um estudo preliminar sobre a estrutura do bloco em si, considerando que integrar quatro economias semelhantes em alguns aspectos mas tão desiguais em outros significou, dentre outros fatores, encontrar ‘barreiras’ de produtos que não estavam em níveis tão igualitários de concorrência, ocasionando o surgimento de litígios envolvendo medidas protecionistas.

No que se relaciona ao entendimento dos Tribunais do bloco, frente a essas novas barreiras, vimos que esses partiram, em geral, do pressuposto de que em uma União Aduaneira como o MERCOSUL, enquanto não exista uma norma expressa em sentido contrário, prevalece o princípio do livre comércio entre os membros do bloco. Seguindo tal entendimento, as medidas restritivas adotadas pelos países na figura de salvaguardas, licenciamento de importação, regras de origem, proteção ambiental, proteção à saúde, bonificações e impedimento à livre circulação foram condenadas pelos Tribunais do Mercosul e consideradas incompatíveis com o princípio do livre comércio consagrado pelo TA (O Proex já havia sido anteriormente proibido naquele âmbito e o sistema CONAB foi considerado como de caráter geral). Pode se dizer que as únicas exceções a esse princípio maior, acatadas pelos Tribunais Arbitrais *Ad-Hoc*, foram aquelas relativas ao direito antidumping aplicado pela Argentina sobre os frangos brasileiros (Laudo IV), e, os adiantamentos, ACC e ACE, aos exportadores brasileiros, não considerados como motivo de prejuízo aos importadores argentinos.

Por conseguinte, o que se pode ponderar em relação ao SSCM, é que embora seja difícil ter uma noção exata de sua eficácia, no que se refere ao enfrentamento das medidas neoprotecionistas adotadas pelos Países-membros na esfera do bloco, devido às poucas experiências enfrentadas até o momento, entende-se terem sido os Tribunais, de uma maneira geral, perspicazes em analisar os fatos que lhe foram apresentados, no sentido de detectar o caráter protecionista das medidas restritivas impostas por uns

países aos outros (barreiras não tarifárias), muito embora estivessem essas respaldadas por argumentações legítimas.

Por fim, ainda segundo o enfoque do neoprotecionismo abordado no presente trabalho, vimos que os casos estudados envolvendo pneus tiveram conotações distintas quanto ao tema, no âmbito do Sistema de Solução de Controvérsias do Mercosul.

No caso Brasil versus Uruguai, observou-se a utilização da classificação dos pneus remoldados, dentro da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), como barreira não tarifária (BNT) à importação desses bens pelo Brasil.

Entendemos que a Nomenclatura de mercadorias não deve ser utilizada para dissimular barreiras não tarifárias (BNT) decorrentes de políticas neoprotecionistas, pois assim procedendo, ela pode se transformar numa nova e complexa barreira técnica, em virtude da quantidade e variedade cada vez maior das mercadorias objeto do comércio internacional, com classificações tarifárias as mais distintas possíveis, e, tendo em vista não disporem os países, principalmente aqueles em desenvolvimento, de mão-de-obra qualificada o suficiente para trabalhar com as particularidades dessa nova prática neoprotecionista, pois a especialização nesta matéria requer estudos aprofundados em merceologia e na legislação internacional específica.

Já na controvérsia travada entre o Uruguai e a Argentina, o que se verificou foi uma restrição não tarifária aplicada pela Argentina sobre a importação dos pneus remoldados do Uruguai, baseada em argumentos ambientais.

No Mercosul, a ausência de uma regulamentação própria do bloco que incluía, de maneira concisa e clara, a proteção do meio ambiente parece ter levado à utilização do Sistema de Solução de Controvérsias como o instrumento para fornecer elementos para o esclarecimento da complexa relação entre comércio e meio ambiente (casos que resultaram nos Laudos Arbitrais VII e XI), entretanto, no caso abordado sobre pneus (Laudo XI), constata-se que o SSCM não estava suficientemente preparado para o debate um torno dessa problemática, tendo em vista as decisões distintas dos Tribunais (TAH e TPR). Ou seja, decisões completamente opostas nas duas instâncias do SSCM parecem mostrar que a legislação do Mercosul não foi suficiente para resolver, de forma eficaz, os embates entre comércio e meio ambiente.

Na hipótese do Mercosul aprofundar-se para a formação de uma União Econômica, haveria a necessidade de uniformização das normas ambientais nos quatro países do bloco com o fim de eliminar, caso haja, as desvantagens competitivas oriundas de diferentes políticas ambientais, bem como, as práticas neoprotecionistas que têm como argumento a preservação ambiental.

Pode-se concluir, então, que assim como um grande motivo do sucesso da OMC é seu conjunto de normas, cuja aplicação vem sendo regulada, quando necessário, pelos entendimentos expressos pelo OSC, uma razão maior para a evolução do Mercosul, no sentido do seu aperfeiçoamento, seria dar ao seu Sistema de Solução de Controvérsias (SSC) um maior poder, uma maior importância como instituição. A fase em que se encontra o Mercosul, atualmente, com o desgaste político decorrente da falta de uma esfera “judicial” no SSC, demonstra a incipiência do seu processo de integração, onde qualquer alteração macroeconômica, qualquer turbulência nas economias nacionais leva os Países-membros a relegar o Mercosul e sua normativa à segundo plano.

O Sistema de Solução de Controvérsias no Mercosul (SSCM) foi a forma encontrada de se manter a diplomacia entre os Países-membros do bloco, o grande problema é que, diferentemente de outros blocos econômicos mundiais, o Mercosul ainda tem uma enorme influência política. Espera-se, além da intensificação dos entendimentos políticos e econômicos entre os Estados-Partes, que haja o fortalecimento do SSCM, o qual só será possível mediante o reconhecimento da importância de sua atuação, assim como ocorre com o mecanismo da OMC e o Tribunal de Justiça das Comunidades Européias (TJCE).

O Tribunal de Justiça das Comunidades Européias (TJCE) passou por vários anos de amadurecimento até a sua criação permanente. No Mercosul deveria ocorrer o mesmo até chegar à criação do “Tribunal do Mercosul”, Tribunal esse moldado de acordo com a realidade política e econômica do bloco. Se os líderes políticos dos Países-membros se mostrarem fortes o suficiente para resistir aos lobbies protecionistas de cada economia, o potencial do bloco seria enorme.

Quanto ao neoprotecionismo presente nas relações comerciais do Mercosul, se as barreiras não tarifárias tendem a ser aplicadas de maneira insistente, e não se vê, de imediato, alteração quanto ao seu uso, resta aos países prejudicados por elas, num primeiro momento, conhecer a fundo os embasamentos que levam à adoção dessas

restrições, através da capacitação de técnicos experientes, aperfeiçoando-se, assim, para atuar contra essas novas formas de protecionismo.

A Associação Mercosul para Normalização (AMN), tem trabalhado na harmonização de normas técnicas em algumas matérias, embora não sejam essas obrigatórias. Porém, para que essa harmonização dê resultado é crucial que todos os Países-membros do bloco internalizem tais normas (integre-as as suas legislações nacionais), evitando a proliferação de barreiras não tarifárias, na figura de barreiras técnicas.

A realidade atual tem evidenciado que o protecionismo não é a melhor estratégia para se atingir o desenvolvimento social e econômico interno. A lógica protecionista é, às vezes, bastante perversa pois corresponde aos desejos de setores poderosos da economia na produção de efeitos a curto prazo, mas prejuízos para a coletividade a longo prazo. Ganham, dentre outros, empresas domésticas que ficam com um mercado interno reservado para sua exploração e perdem os consumidores que não terão acesso, muitas vezes, a produtos estrangeiros semelhantes, mais baratos e de qualidade superior.

Outrossim, outro ponto importante a ser lembrado é o de que medidas comerciais protecionistas, efetivadas por meio do aumento discriminatório das tarifas alfandegárias, foi um dos motivos que deu início à Segunda Grande Guerra. Por conseguinte, o livre comércio, almejado pelo sistema multilateral de comércio, é importante para a consecução da paz entre os países, no comércio internacional, considerando que, de acordo com o que afirma Kant, uma das garantias da paz é o “espírito do comércio” que não pode co-existir com a guerra.

## 8. REFERÊNCIAS

AMARAL, R.V. **Responsabilidade Internacional e o Sistema de Solução de Controvérsias da OMC**. Disponível em: <http://www.revistadoutrina.trf4.gov.br/>. Acesso em: nov.2009.

ANDRADE, P.G. **A Guerra dos Pneus: Os Casos Brasileiros no Mercosul e na OMC**. Revista Eletrônica de Direito Internacional, vol.I, 2º Semestre 2007. Disponível em: [http://www.cedin.com.br/revista\\_eletronica/indice.htm](http://www.cedin.com.br/revista_eletronica/indice.htm). Acesso em 27 jul.2009.

ANNONI, D. **Protecionismo Regulatório e Comércio Internacional**. In: BARRAL, W. (org.). **O Brasil e o Protecionismo**. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.39-59.

\_\_\_\_\_. DIAS, A.; RAMOS, J.; PINTO, C.; HARTMAN, M.; CÂMARA, N.; STECKEL, C. **Curso Preparatório de Auditor Fiscal da Receita Federal, Classificação de Mercadorias I e II**. Escola de Administração Fazendária (ESAF), DF, 2006.

BALBÉ, F.F.; MACHADO, T.A. **O Mercosul como Experiência de Integração Econômica: Avaliações e Perspectivas**. Artigos Científicos, II Encontro de Economia Catarinense. Área Temática: Mercosul – Políticas Sociais e Econômicas. Santa Catarina, 2008.

BAUMANN, R. **Mercosul: Origens, Ganhos, Desencontros e Perspectivas**. CEPAL e UNB, 2001, p.21-68 *in* Mercosul – Avanços e Desafios da Integração. CEPAL – IPEA, Brasília, 2001.

\_\_\_\_\_.; MUSSI, C. **Mercosul: Então e Agora**. CEPAL: maio, 2006. Disponível em: <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/1/24531/LCBRSR159MercosulEntaoeagoraRBCM.pdf>. Acesso em: 23.11.2009.

BARRAL, W. **O Brasil e o Protecionismo**. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.270.

BECHARA, C.H.T.; REDENSCHI, R. **A Solução de Controvérsias no Mercosul e na OMC**. São Paulo: Aduaneiras, 2002, 135p.

BERLINSKI, J. **15 anos de Mercosur. Comércio, Macroeconomia e Inversiones Extranjeras**. 1ª Edição. Uruguai: Red Mercosur, 2006, p.137-176.

\_\_\_\_\_. Disponível em: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Sistema\\_de\\_resolu%C3%A7%C3%A3o\\_de\\_C3%A9rsias\\_da\\_OMC](http://pt.wikipedia.org/wiki/Sistema_de_resolu%C3%A7%C3%A3o_de_C3%A9rsias_da_OMC). Acesso em: 10.out.2009

BIZELLI, J.S. **Classificação Fiscal de Mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2008, 188p.

BOTTINO, G. **Podem os Processos de Solução de Controvérsias Suprirem a Ausência de Regulação Ambiental? O Caso dos Pneumáticos do Mercosul.** Em PONTES, março-abril, 2006. Disponível em : <http://www.direitogv.com.br/subportais/Pontes2-2.pdf>. Acesso em: 12.12.2009.

CARDOSO, S.A. Meio Ambiente, Protecionismo Regulatório e as Regras da OMC. In: BARRAL, W. (org.). **O Brasil e o Protecionismo.** São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.117-137.

CARNEIRO, C.S. **O Direito da Integração Regional.** Belo Horizonte: Del Rey Editora, 2007, 189p.

COSTA, L.C. **Pneumáticos na OMC – Um enfoque de Justiça Ambiental.** Disponível em : [http://biblioteca.unisantos.br/tede/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=144](http://biblioteca.unisantos.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=144). Ano, 2008. Acesso em: 01 mar.2010.

D'AMORIM, M.H.T. **Práticas Desleais de Comércio. O Prejuízo Causado às Importações Brasileiras, no Período de 1987 a 1998.** Monografia de conclusão de curso (Especialização em Comércio Exterior), Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE, 2000.

FEISTEL, P. R. **A Natureza do Comércio das Regiões Brasileiras no MERCOSUL.** Tese de Doutorado, Departamento de Economia, UFPE, Recife, Brasil, 2006.

FEISTEL, P.R; HIDALGO, A.B. O Intercâmbio Comercial Brasil – Mercosul: A Questão do Aproveitamento das Vantagens Comparativas a Nível Regional. Em ANPEC, 2009. Disponível em: [http://www.anpec.org.br/encontro\\_2009.htm#trabalhos](http://www.anpec.org.br/encontro_2009.htm#trabalhos). Acesso: em 31.05.2010.

FLORÊNCIO, S.A.L.; ARAUJO, E.H.F. **Mercosul Hoje.** São Paulo: Alfa Omega, 1998, 131p.

GALVÃO, O. **O Nordeste e as Negociações Multilaterais de Comércio – Do GATT a OMC.** Fortaleza: Banco do Nordeste, 2000, p.33-81.

GEHRKE, A.P. **A Solução de Controvérsias na OMC.** Abr, 2003. Disponível em: <[HTTP://www.ufsm.br/direito/artigos/internacional/solucao\\_OMC.htm](http://www.ufsm.br/direito/artigos/internacional/solucao_OMC.htm)>. Acesso em 18 ago.2009.

GIAMBIAGI, F.; BARENBOIM, I. **Mercosul: por uma Nova Estratégia Brasileira,** Texto para Discussão 1131. Rio de Janeiro: IPEA, 2005, 29p.

GOMES, E.B. **Blocos Econômicos e Solução de Controvérsias: uma análise comparativa a partir da União Européia e Mercosul.** 2ª Edição. Curitiba: Juruá, 2005, p.162 e 163.

GUTIERREZ, M.B.S. Comércio e Meio Ambiente no Mercosul: Algumas Considerações Preliminares. Texto para Discussão 470. Rio de Janeiro: IPEA, 1997, 18p.

HOLANDA FILHO, S.B. **Livre Comércio versus Protecionismo: uma antiga controvérsia e suas novas feições**. São Paulo: Est. Econ., 1998, p.33-75.

KUME, H; ANDERSON Y M; OLIVEIRA JR. “**El caso de Brasil**”, in: Berlinski, J., ET AL: *Sobre El beneficio de La integración plena em El MERCOSUR*, Siglo XXI de Argentina. Editores, Buenos Aires, 2001.

LIMA, L.M.T. **A Emblemática Questão da Importação dos Pneus Usados**. Ano, 2008. Disponível em: [http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=3053](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=3053). Acesso em: 07 mar.2010.

LUPI, A.L.P.B. **Soberania, OMC e Mercosul**. São Paulo: Aduaneiras, 2001, 364p.

MAIA, J.M. **Economia Internacional e Comércio Exterior**. São Paulo: Editora Atlas, 2003, 471p.

MOROSINI, F. **A Importação de Pneus Reformados e o Direito Internacional: é Permitido Proibir**. Em PONTES, outubro-dezembro, 2005. Disponível em: <http://www.direitogv.com.br/subportais/Pontes1-4.pdf>. Acesso em: 26 jan.2010.

\_\_\_\_\_. **A Guerra dos Pneus**. Disponível em Casoteca, 2006: [http://www.faap.br/faap\\_juris/pdf/NarrativaFinal12-1.09.06-AGuerradosPneus.pdf](http://www.faap.br/faap_juris/pdf/NarrativaFinal12-1.09.06-AGuerradosPneus.pdf). Acesso em: 25.fev.2010.

OLIVEIRA, S.M.O. **Barreiras Não Tarifárias no Comércio Internacional e Direito ao Desenvolvimento**. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Renovar, 2005, 756p.

Organização Mundial do Comercio. OMC. Controvérsia DS332. Disponível em: [http://search.wto.org/search?q=DS332&site=English\\_website&btnG=Search&entqr=0&output=xml\\_no\\_dtd&sort=date%3AD%3AL%3Ad1&client=english\\_frontend&numgm=5&ud=1&oe=ISO-8859-1&ie=ISO-8859-1&proxystylesheet=english\\_frontend&proxyreload=1](http://search.wto.org/search?q=DS332&site=English_website&btnG=Search&entqr=0&output=xml_no_dtd&sort=date%3AD%3AL%3Ad1&client=english_frontend&numgm=5&ud=1&oe=ISO-8859-1&ie=ISO-8859-1&proxystylesheet=english_frontend&proxyreload=1). Acesso em: 06.mar.2010.

PRAZERES, T.L. **Comércio Internacional e Protecionismo. As barreiras Técnicas na OMC**. São Paulo: Aduaneiras, 2003, p.1-26.

\_\_\_\_\_. Barreiras Técnicas e Protecionismo na OMC. In: BARRAL, W. (org.). **O Brasil e o Protecionismo**. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.61-88.

SABBATINI, R. **Mercosul e a Internacionalização Comercial do Brasil**, em Laplane ET AL. (Orgs), **Internacionalização e Desenvolvimento da Indústria no Brasil**. São Paulo: Editora UNESP, 2003; Campinas: IE/UNICAMP.

SALVATORE, D. **Economia Internacional**. Rio de Janeiro: Editora LTC, 2000, p.151-163 e 175-178.

\_\_\_\_\_. **Introdução à Economia Internacional**. Rio de Janeiro: LTC Editora, 2007, p.81-115.

SALVIO, G.G.L.; CABRAL, J.G.S. **Reflexões sobre o Mecanismo de Solução de Controvérsias do Mercosul e o Impacto de suas Decisões no Mecanismo de Solução de Controvérsias da OMC**. Artigos, Centro Brasileiro de Relações Internacionais. Rio de Janeiro, v.4, ano I, dezembro 2006.

VENTURA, D.F.L. **Os Negociadores Brasileiros no Mercosul. O caso da Indústria Automobilística**. In: VENTURA, D.F.L. (org.). **O Mercosul em Movimento**. Ob.cit, p 79-80.

\_\_\_\_\_. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=110046>. Acesso em: 05.03.2010

\_\_\_\_\_. Disponível em: [http://www.wto.org/english/docs\\_e/gattdocs\\_e.htm](http://www.wto.org/english/docs_e/gattdocs_e.htm). Acesso em: 29.11.2009

\_\_\_\_\_. Disponível em: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/disp\\_settlement\\_cbt\\_e/c8s1p1\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/disp_settlement_cbt_e/c8s1p1_e.htm). Acesso: 03.12.2009.

## ANEXOS

<b>ANEXO A</b> – PLANILHA COM ANÁLISE SINTÉTICA DAS CONTROVÉRSIAS JULGADAS NOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL .....	121/124
<b>ANEXO B</b> – QUADRO CONTENDO OS PRINCIPAIS SETORES BRASILEIROS AFETADOS POR BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS (INVISÍVEIS) .....	125
<b>ANEXO C</b> – CAPÍTULO 40 NA NCM/2007 (BORRACHA E SUAS OBRAS) .....	126/127
<b>ANEXO D</b> – QUADRO DA REGRA GERAL DE INTERPRETAÇÃO (RGI) 3 “a” SOBRE CLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA DE MERCADORIAS .....	128
<b>ANEXO E</b> – TEXTO ACERCA DE PNEUS REFORMADOS .....	129
<b>ANEXO F</b> – PRONUNCIAMENTOS RELATIVOS À POLÊMICA ENVOLVENDO PNEUS USADOS/REFORMADOS .....	130
<b>ANEXO G</b> – RESOLUÇÃO CONAMA Nº 23 DE 12/12/1996 .....	131
<b>ANEXO H</b> – PORTARIA SECEX Nº 08 DE 25/09/2000 .....	132
<b>ANEXO I</b> – PORTARIA INMETRO Nº 133 DE 27/09/2001 .....	133
<b>ANEXO J</b> – ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL (ADPF) Nº 101 DE 21/09/2006 PROPOSTA PELO PRESIDENTE DA REPÚBLICA AO STF .....	134/137
<b>ANEXO K</b> – DECISÃO FINAL DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF) ACERCA DA ADPF Nº 101/06 .....	138
<b>ANEXO L</b> – QUADRO SINTÉTICO SOBRE O ARTIGO XX DO GATT (EXCEÇÕES GERAIS); O ACORDO SOBRE BARREIRAS TÉCNICAS AO COMÉRCIO (TBT) E O ACORDO SOBRE O USO DE MEDIDAS SANITÁRIAS E FITOSSANITÁRIAS (SPS) .....	139
<b>ANEXO M</b> – QUADRO EXEMPLIFICATIVO DOS PAINÉIS ENVOLVENDO BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS TÉCNICAS ABERTOS NO ÂMBITO DA OMC .....	140

## ANEXO A - CONTROVÉRSIAS JULGADAS NOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL

<b>TRIBUNAL/ LAUDO</b>	<b>OBJETO DA CONTROVÉRSIA</b>	<b>BNT EM DISCUSSÃO</b>	<b>PAÍSES EM LITÍGIO</b>	<b>ARGUMENTAÇÕES/FUNDA- MENTOS JURÍDICOS</b>	<b>CONCLUSÕES DO TRIBUNAL</b>	<b>DECISÃO</b>	<b>CUMPRIMENTO OU NÃO DO LAUDO EMITIDO</b>
Tribunal <i>Ad Hoc</i> . Montevideo (Uruguai) Laudo I 28/04/1999	Aplicação, pelo Brasil, de medidas restritivas ao comércio recíproco. Comum. DECEX 37/97 e 07/98	Exigência excessiva de Licenciamento de Importações	Argentina (reclamante) X Brasil (reclamado)	TA, PB, POP, Dec.CMC.3/94 e 17/97. Comunicados DECEX (BR) descumprem TA e ACE nº 18 (ARG). Decisão CMC nº 3/94 dispõe que nem todas as medidas não tarifárias devem ser eliminadas (BR).	O programa de liberação comercial é fundamental no proc. de integração do Mercosul e está ligado à eliminação das RNT, juntamente com a queda das tarifas a "0".	O Tribunal acolheu parcialmente o pleito da Argentina. Brasil deveria eliminar as RNT e alterar o Licenciamento de Importações não Automático	Brasil adaptou as legislações às exigências da Decisão do Tribunal, para as importações oriundas do bloco
Tribunal <i>Ad Hoc</i> . Assunção (Paraguai) Laudo II 27/09/1999	Aplicação, pelo Brasil, de subsídios à produção e à exportação de carne de porco para a Argentina	Subsídios à produção e à exportação	Argentina (reclamante) X Brasil (reclamado)	TA, PB, POP, Normas do Mercosul (CMC, GMC e CCM), Laudo I do Trib. Ad Hoc, Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias da OMC (ASMC) e Decisão CMC nº 10/94.	O sist.da CONAB tem caráter geral, não sendo subsídio. Não houve provas de prejuízos dos ACC e ACE para os prod.da carne porcina da Argentina.PROEX já proibido.	Não aceitas reclamações acerca do sistema CONAB de estoque de milho e acerca dos ACC e ACE. Improcedente reclamação sobre o PROEX	Houve pedido de esclarecimento, da Argentina, sobre a Decisão, mas ela foi ratificada. Legislação brasileira mantida..
Tribunal <i>Ad Hoc</i> instalado em Colônia (Uruguai) Laudo III 10/03/2000	Aplicação, pela Argentina, de medidas de salvaguardas sobre produtos têxteis brasileiros	Medidas de Salvaguardas	Brasil (reclamante) X Argentina (reclamada)	Arts 1 e 5, Anexo IV, TA, Art.29 do PB, Art.53 do POP, Laudo I do Trib. <i>Ad Hoc</i> , Acordo sobre Têxteis e Vestimenta (ATV) da OMC, Art.81 do Reg. Comum de Salvaguarda aprovado pela Decisão CMC 17/96, Res.ME 861/99 (Arg).	Arts.1 e 5, Anexo 4, TA proíbem, em geral, as salvaguardas intra-zona. Essas salvaguardas são possíveis, mas c/norma expressa do bloco. Como inexistente norma, Res. 861/99 (Arg) incompatível.	Resolução 861/99 do Min.de Econ.e Obras e Serv. Públicos (Arg) e os atos administrativos editados, em decorrência dessa Resolução, deviam ser revogados.	Houve esclarecimento do Laudo, a pedido da Argentina. A Decisão foi ratificada. Argentina revogou a salvaguarda (Res.ME 265/00).

Fonte: Elaboração própria.

continua

**ANEXO A - CONTROVÉRSIAS JULGADAS NOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL**

<b>TRIBUNAL/ LAUDO</b>	<b>OBJETO DA CONTROVÉRSIA</b>	<b>BNT EM DISCUSSÃO</b>	<b>PAÍSES EM LITÍGIO</b>	<b>ARGUMENTAÇÕES/FUNDA- MENTOS JURÍDICOS</b>	<b>CONCLUSÕES DO TRIBUNAL</b>	<b>DECISÃO</b>	<b>CUMPRIMENTO OU NÃO DO LAUDO EMITIDO</b>
Tribunal <i>Ad Hoc</i> . Montevideo (Uruguai) Laudo IV 21/05/2001	Aplicação, pela Argentina, de Medidas Anti-dumping sobre frangos inteiros, provenientes do Brasil	Medidas Antidumping	Brasil (reclamante) X Argentina (reclamada)	TA, Anexo I, Regime de Adequação Final à União Aduaneira, PB, Art.1º, POP, Marco Normativo (MN) aprovado pela Dec.CMC 11/97, Dec. CMC 18/96, Res.ME 574/2000 (Argentina)	Investigação de dumping e medidas antidumping aplicadas pela Argentina não constituíram restrições à livre circulação de bens. Não houve, então, descumprimento da legislação Mercosul.	Não aceitou pleito do Brasil de declarar o descumprimento, pela Argentina, das normas do Marco Normativo (MN) e de revogar a Resolução ME nº 574/2000 desse país.	Houve pedido de esclarecimento, do Brasil, sobre a Decisão, mas ela foi ratificada. Legislação argentina foi mantida.
Tribunal <i>Ad Hoc</i> Assunção (Paraguai) Laudo V 29/09/2001	Restrições de acesso ao mercado argentino de bicicletas de origem uruguaia	Certificado de Origem	Uruguai (reclamante) X Argentina (reclamada)	TA, Art.1, Anexo I, PB, POP, Decisões CMC 06,16, 17/94 e 22/00, Resoluções AFIP 335/1999, 857/2000, 1004/2001, 1008/2001 e 1044/2001 (Arg.), Resolução Argentina de 23/01/01.	Certificado de origem uruguaio autêntico.Tratamento tarifário de extrazona, dado pela Arg.às bicicletas e bens da empresa Motociclo, infringiu norma do bloco.	Revogou a Decisão argentina de 23/01/01.Argentina deveria permitir o livre acesso ao seu mercado, como bem intrazona, às bicicletas uruguaias da Motociclo.	Laudo acatado pela Argentina. Instrução Geral da Administração Federal de Ingressos Públicos (AFIP) 96/01 de 16/11/2001
Tribunal <i>Ad Hoc</i> Assunção (Paraguai) Laudo VII 19/04/2002	Obstáculos à entrada de produtos fitossanitários argentinos no mercado brasileiro	Restrições aos Produtos Fitossanitários	Argentina (reclamante) X Brasil (reclamado)	TA, Arts.1 e 2, Anexo I, PB, POP, Arts. 38, 40 e 42, TM de 1980, Art.50, Decisões CMC nº 17/98, Resoluções GMC nºs 48/96, 87/96, 149/96, 156/96 e 71)98.	A omissão de incorporação das Resoluções GMC à legislação brasileira, por quase 06 anos, constituía restrição não tarifária à circulação de bens. Art.50 do TM não podia ser arguido genericamente.	Brasil descumpriu obrigação disposta nos arts.38 e 40 do POP. Deveria incorporar a sua legislação as Resoluções GMC 48/96,17/96, 149/96, 156/96 e 71/98. Prazo - até 120 dias.	Resoluções GMC incorporadas pelo Brasil pelo Decreto 4.074/2002 e Instrução Normativa Interministerial 49/2002.

Fonte: Elaboração própria.

continua

**ANEXO A - CONTROVÉRSIAS JULGADAS NOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL**

<b>TRIBUNAL/ LAUDO</b>	<b>OBJETO DA CONTROVÉRSIA</b>	<b>BNT EM DISCUSSÃO</b>	<b>PAÍSES EM LITÍGIO</b>	<b>ARGUMENTAÇÕES/FUNDA- MENTOS JURÍDICOS</b>	<b>CONCLUSÕES DO TRIBUNAL</b>	<b>DECISÃO</b>	<b>CUMPRIMENTO OU NÃO DO LAUDO EMITIDO</b>
Tribunal <i>Ad Hoc</i> Montevideo (Uruguai) Laudo IX 04/04/2003	Incompatibilidade do Regime de Estímulo à industrialização de Lã do Uruguai com a normativa Mercosul	Incentivos às Exportações (bonificações)	Argentina (reclamante) X Uruguai (reclamado)	TA, Art.1, PB, POP, Decisão CMC 10/94, 31/00 e 16/01, Entendimento de 13/12/2000, Lei 13.695/68 (Uruguai) e Decreto 121/03 (Uruguai).	Bonificação uruguaia às exportações de produtos industrializados de lã para os Estados-Partes do Mercosul era contrária ao Art.1º do TA e ao art.12 da Decisão CMC nº 10/94.	Bonificação uruguaia às exportações de produtos industrializados de lã, da Lei 13.695/68 e Decretos complementares, deveria ser retirada.	Sem informação
Tribunal <i>Ad Hoc</i> constituído em Montevideo (Uruguai) Laudo XI 25/10/2005	Incompatibilidade da proibição argentina de importação de pneus remoldados do Uruguai com as normas do Mercosul.	Proteção Ambiental	Uruguai (reclamante) X Argentina (reclamada)	TA, Arts. 1º e 5º, Anexo I, Art.2º, Prot. de Olivos (PO), Lei 25.626/2002 (Arg), Art.50, TM,Dec.CMC 22/00 e 57/00, GATT, Arts.VI e XX, Dec.CMC 2/01 (Acordo sobre Meio Ambiente do Mercosul), Laudo Arb.VI (09/02/02), Conferência RJ (ECO-92).	Pneus remoldados possuíam vida útil menor, aumentando o passivo ambiental. A defesa do meio-ambiente, fundada em justas razões, como as exceções do art.50 do TM, podia ser usada como exceção ao livre comércio.	A Lei argentina 25.626/2002 era compatível com o disposto no TA e seu Anexo I, com as normas decorrentes desse Tratado e com as disposições do direito internacional aplicáveis à matéria.	Uruguai decidiu recorrer da decisão do Tribunal <i>Ad Hoc</i> ao Tribunal Permanente de Revisão (TPR) do Mercosul.
Tribunal <i>Ad Hoc</i> Montevideo (Uruguai) Laudo XII 06/09/2006	Impedimentos à livre circulação nas vias de acesso às pontes internacionais Gral.San Martin e Gral Urtigas que unem a Argentina e o Uruguai.	Impedimento à livre circulação de bens, serviços e fatores (argumento de proteção ambiental)	Uruguai (reclamante) X Argentina (reclamada)	TA, Arts.1º, 2º,5º,Anexo I, Prot. de Olivos(PO), Arts .1º, 4º, 5º, 14, 34, 38, Convenção de Viena, Art.27, Constituição argentina, Art. 14, Declaração Americana dos Direitos do Homem, Declaração Universal dos Direitos Humanos.	A atitude argentina de se omitir em corrigir ou prevenir os cortes das vias de acesso internacionais causaram prejuízos a outro Estado-membro do Mercosul,em transgressão ao compromisso do livre-comércio, disposto no TA	A ausência de medidas argentinas, quanto aos cortes das vias que uniam esse país ao Uruguai, era incompatível com o TA, mas não cabia ao Tribunal determinar condutas futuras da Argentina.	Argentina recorreu ao TPR do Mercosul para tratar de tema vinculado à definição de competência desse Tribunal. Recurso julgado inadmissível.

Fonte: Elaboração própria.

continua

**ANEXO A - CONTROVÉRSIAS JULGADAS NOS TRIBUNAIS DO MERCOSUL**

<b>TRIBUNAL/ LAUDO</b>	<b>OBJETO DA CONTROVÉRSIA</b>	<b>BNT EM DISCUSSÃO</b>	<b>PAÍSES EM LITÍGIO</b>	<b>ARGUMENTAÇÕES/FUNDA- MENTOS JURÍDICOS</b>	<b>CONCLUSÕES DO TRIBUNAL</b>	<b>DECISÃO</b>	<b>CUMPRIMENTO OU NÃO DO LAUDO EMITIDO</b>
Tribunal Permanente de Revisão (TPR) nº 1 20/12/2005 Assunção (Paraguai)	Recurso de revisão do Laudo Arbitral “proibição argentina de importação de pneus remoldados do Uruguai”	Proteção ambiental	Uruguai (reclamante) X Argentina (reclamada)	TA, Anexo I, Art.2b; PO, numeral 2, art.14.1, art. 36.2; TM, de 1980, art.50; TJCE; TJCA; Art. 28 a 30 do Tratado da UE; Lei argentina nº 25.626/02; Decisão CMC 30/05; Laudo Arbitral <i>Ad Hoc</i> XI/2005.	O Laudo Arbitral Laudo XI de 25/10/2005, em revisão, possuía graves erros jurídicos, devendo ser o mesmo revogado.	Revogou o Laudo Arbitral de 25/10/05. Lei argentina 25.626/02 era incompatível com a normativa Mercosul, devendo ser derogada ou mudada em 120 dias.	Argentina não cumpriu o Laudo dentro do prazo de 120 dias dado pelo TPR, o que levou à aplicação de medidas compensatórias pelo Uruguai.
Tribunal Permanente de Revisão (TPR) nº 1 08/07/2007 Assunção (Paraguai)	Excesso de medidas compensatórias no caso “proibição argentina de importação de pneus remoldados uruguaios”.	Proteção ambiental	Argentina (reclamante) X Uruguai (reclamado)	TA; PO; Art.31, incisos 1 e 2, Art.34, ; ESC (OMC); TJCE; TJCA; Tratado da EU, art.171; Convenção de Viena, Art.34; Lei argentina nº 25.626/02; Laudo Arbitral <i>Ad Hoc</i> XI/2005; Laudo TPR 1/2005.	Medidas compensatórias eram claramente menos graves para a Argentina do que as conseqüências para o Uruguai geradas pelo descumprimento do Laudo 1/05 devido às assimetrias entre os dois.	Medida compensatória contida no Decreto uruguaio 142/07 era proporcional e não excessiva em relação às conseqüências do descumprimento do Laudo 1/2005.	A Argentina sancionou a nova Lei nº 26.329 para, conforme o país, dar cumprimento ao Laudo 1/2005.
Tribunal Permanente de Revisão (TPR) nº1 25/04/2008 Assunção (Paraguai)	Divergências sobre o cumprimento do Laudo TPR nº 1 de 20/12/2005	Proteção ambiental	Uruguai (reclamante) X Argentina (reclamada)	TA, Anexo I e Arts. 1º e 5º; PO, Art.30 e 31;TM, de 1980, art.50;Art.XXb, GATT/94;Decisões CMC 22/00 e 57/00;Convenção de Viena, Art.26; Leis argentina nºs 25.626/02 e 26.329/02;Laudo Arbitral <i>Ad Hoc</i> XI/2005;Laudo TPR 1/2005.	A restrição à livre-circulação foi atenuada, mas mantida pela nova Lei 26.329, baseada em argumentos já indeferidos pelo Tribunal. Lei discriminatória, pois afetava só produtos estrangeiros.	Lei argentina 26.329 não supunha o cumprimento do Laudo 1/05, devendo o país revogá-la ou alterá-la. Uruguai tinha, então, o direito de manter as medidas compensatórias.	Sem informação

Fonte: Elaboração própria.

## ANEXO B

### **BRASIL: PRINCIPAIS SETORES AFETADOS POR BARREIRAS INVISÍVEIS (MÉDIAS RESTRITIVAS)**

	Artigos de Vestuário	Artigos Plásticos	Calçados	Derivados de Petróleo	Extrações Minerais	Indústria Têxtil	Matança de Animais	Material Elétrico	Metalurgia de não ferrosos	Outros Produtos Alimentícios
Requisitos de etiqueta	3,80		4,10				3,80			
Trâmites aduaneiros excessivos	3,30		5,10	3,80			4,00	4,20	3,00	
Inspeção prévia	3,30	5,30	3,80			4,50	4,30	4,80		3,80
Requisitos de inspeção e testes	3,40		4,60			4,80	4,00	4,40		
Licenças de importação			4,10				4,00		3,00	
Registro de produto			4,20				3,30			
Certificações técnicas			5,20		3,50			4,60		
Normas e impostos indiretos									5,00	
Registro do estabelecimento			3,20				5,70			
Regulamento de transporte							3,70			
Sanitários e fitossanitários							6,00			4,60

Fonte: Kume, Anderson e Oliveira (2001) *in* Berlinski (2006)

## ANEXO C

### **Capítulo 40 Borracha e suas obras Notas.**

1.- Ressalvadas as disposições em contrário, a denominação *borracha* abrange, na Nomenclatura, os produtos seguintes, mesmo vulcanizados ou endurecidos, ainda que regenerados: borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais análogas, borracha sintética e borracha artificial derivada dos óleos.

.....

6.- Na aceção da posição 40.04, consideram-se *desperdícios, resíduos e aparas* os provenientes da fabricação ou do trabalho da borracha e as obras de borracha definitivamente inutilizadas como tais, devido a cortes, desgaste ou outros motivos.

7.- Os fios nus de borracha vulcanizada, de qualquer perfil, cuja maior dimensão da seção transversal seja superior a 5mm, incluem-se na posição 40.08.

8.- A posição 40.10 compreende as correias transportadoras ou de transmissão, de tecido impregnado, revestido ou recoberto de borracha ou estratificado com essa matéria, bem como as fabricadas com fios ou cordéis de matérias têxteis, impregnados, revestidos, recobertos ou embainhados de borracha.

9.- Na aceção das posições 40.01, 40.02, 40.03, 40.05 e 40.08, consideram-se *chapas, folhas e tiras* apenas as chapas, folhas e tiras, bem como os blocos de forma regular, não recortados ou simplesmente cortados em forma quadrada ou retangular (mesmo que esta operação lhes dê a característica de artigos prontos para o uso), desde que não tenham sofrido outra operação, senão um simples trabalho à superfície (impressão ou outro).

Na aceção da posição 40.08, os termos *perfis* e *varetas* aplicam-se apenas a estes produtos, mesmo cortados em comprimentos determinados, desde que não tenham sofrido outra operação, senão um simples trabalho à superfície.

<b>40.11</b>	<b>Pneumáticos novos, de borracha.</b>	
4011.10.00	-Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluídos os veículos de uso misto ("station wagons") e os automóveis de corrida)	16
4011.20	-Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões	
4011.20.10	De medida 11,00-24	16
4011.20.90	Outros	16
4011.30.00	-Dos tipos utilizados em veículos aéreos	0
4011.40.00	-Dos tipos utilizados em motocicletas	16
4011.50.00	-Dos tipos utilizados em bicicletas	16
4011.6	-Outros, com bandas de rodagem em forma de "espinha de peixe" ou semelhantes:	
4011.61.00	--Dos tipos utilizados em veículos e máquinas agrícolas ou florestais	16
4011.62.00	--Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro inferior ou igual a 61cm	16
4011.63	--Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro superior a 61cm	

4011.63.10	Radiais, para “dumpers” concebidos para serem utilizados fora de rodovias, com seção de largura superior ou igual a 940mm (37”), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.448mm (57”)	2
4011.63.20	Outros, com seção de largura superior ou igual a 1.143mm (45”), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143mm (45”)	2
4011.63.90	Outros	16
4011.69	--Outros	
4011.69.10	Com seção de largura superior ou igual a 1.143mm (45”), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143mm (45”)	2
4011.69.90	Outros	16
4011.9	-Outros:	
4011.92	--Dos tipos utilizados em veículos e máquinas agrícolas ou florestais	
4011.92.10	Nas seguintes medidas: 4,00-15; 4,00-18; 4,00-19; 5,00-15; 5,00-16; 5,50-16; 6,00-16; 6,00-19; 6,00-20; 6,50-16; 6,50-20; 7,50-16; 7,50-18; 7,50-20	16
4011.92.90	Outros	16
4011.93.00	--Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro inferior ou igual a 61cm	16
4011.94	--Dos tipos utilizados em veículos e máquinas próprios para construção civil ou manutenção industrial, para aros de diâmetro superior a 61cm	
4011.94.10	Radiais, para “dumpers” concebidos para serem utilizados fora de rodovias, com seção de largura superior ou igual a 940mm (37”), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.448mm (57”)	2
4011.94.20	Outros, com seção de largura superior ou igual a 1.143mm (45”), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143mm (45”)	2
4011.94.90	Outros	16
4011.99	--Outros	
4011.99.10	Com seção de largura superior ou igual a 1.143mm (45”), para aros de diâmetro superior ou igual a 1.143mm (45”)	2
4011.99.90	Outros	16
<b>40.12</b>	<b>Pneumáticos recauchutados ou usados, de borracha; protetores, bandas de rodagem para pneumáticos e “flaps”, de borracha.</b>	
4012.1	-Pneumáticos recauchutados:	
4012.11.00	--Dos tipos utilizados em automóveis de passageiros (incluídos os veículos de uso misto (“station wagons”) e os automóveis de corrida)	16
4012.12.00	--Dos tipos utilizados em ônibus e caminhões	16
4012.13.00	--Dos tipos utilizados em veículos aéreos	16
4012.19.00	--Outros	16
4012.20.00	-Pneumáticos usados	16
4012.90	-Outros	
4012.90.10	“Flaps”	16
4012.90.90	Outros	16

Fonte: NESH – Notas Explicativas do Sistema Harmonizado e TEC - Tarifa Externa Comum

## ANEXO D

### Quadro Sinótico da Regra Geral de Interpretação 3 “a” (RGI 3 a)

**Posição mais Específica Prevalece  
sobre as Mais Genéricas**

#### **Exemplo 1**

Produto: PNEU NOVO PARA VEÍCULOS

Na Posição 87.08 temos:

**Posição 87.08 PARTES E ACESSÓRIOS DOS VEÍCULOS AUTOMÓ-  
VEIS DAS POSIÇÕES 87.01 A 87.05**

Na Posição 40.11 temos:

**Posição 40.11 PNEUMÁTICOS NOVOS DE BORRACHA**

Neste caso a Posição 40.11 possui o texto mais específico para “pneu”, prevalecendo sobre o texto genérico da Posição 87.08.

#### **Exemplo 2**

Produto: PÁRA-CHOQUE DE PLÁSTICO PARA VEÍCULOS

Na Posição 87.08 temos:

**Posição 87.08 PARTES E ACESSÓRIOS DOS VEÍCULOS AUTOMÓ-  
VEIS DAS POSIÇÕES 87.01 A 87.05**

## ANEXO E

### PNEUS REFORMADOS

Os pneus chamados "remold" que eram utilizados principalmente em veículos comerciais, estão se transformando em uma opção econômica para quem tem carros de passeio, já que custam, em média, 50% menos do que os novos. Remold, ou remoldado, é o termo usado pela portaria INMETRO 133 para pneus reindustrializados a partir de carcaças, a maioria delas importadas.

Além do preço convidativo, o crescimento dos pneus reformados no mercado deve-se às tecnologias avançadas que estão sendo incorporadas por algumas empresas na fabricação dos "remold". Mas, segundo os fabricantes de pneus novos, o consumidor nem sempre terá a mesma segurança e desempenho quando optar pela utilização de um remoldado.

Na técnica empregada na fabricação destes produtos, de acordo com a BS Colway, o pneu usado é raspado de talão a talão até chegar a carcaça original. A partir deste ponto, o processo é o mesmo que o utilizado na produção de um produto novo. A Pneuback, outra fabricante de remoldados, explica que utiliza o Camel Back, produzido pela Pirelli, na concepção de seus produtos. Este material é uma manta de borracha resistente que, segundo a empresa, favorece o balanceamento do pneu.

Texto: Rafaela Borges



## **ANEXO F**

### **PRONUNCIAMENTOS ACERCA DA POLÊMICA ENVOLVENDO OS PNEUMÁTICOS RETIRADOS DA CASOTECA LATINO-AMERICANA DE DIREITO E POLÍTICA PÚBLICA**

*“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).

*“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).

*“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).

## ANEXO G

**RESOLUÇÃO No. 23 DE 12/12/1996**  
**CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA**  
**PUBLICADO NO DOU NA PAG. 01116 EM 20/01/1997**

"Regula o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos."

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso de suas atribuições e competências que lhe são conferidas pelas Leis nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, 8.028, de 12 de abril de 1990, [8.490](#), de 19 de novembro de 1992, pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno e,

Considerando os riscos reais e potenciais que a manipulação de resíduos pode acarretar à saúde e ao meio ambiente; Considerando a necessidade de controlar e, em muitos casos, banir a entrada de resíduos, especialmente aqueles considerados perigosos, em nosso País,..... RESOLVE:

**Art. 1º** Para efeito desta Resolução serão adotadas as seguintes definições:

a) resíduos Perigosos - Classe I: são aqueles que se enquadrem em qualquer categoria contida nos Anexos 1-A a 1-C, a menos que não possuam quaisquer das características descritas no Anexo 2, bem como aqueles que, embora não listados nos anexos citados, apresentem quaisquer das características descritas no Anexo 2.

b) resíduos Não Inertes - Classe II: são aqueles que não se classificam como resíduos perigosos, resíduos inertes ou outros resíduos, conforme definição das alíneas a, c e d, respectivamente.

c) resíduos Inertes - Classe III: são aqueles que, quando submetidos a teste de solubilização, conforme NBR 10.006, não tiverem nenhum de seus constituintes solubilizados em concentrações superiores aos padrões especificados no Anexo 3.

d) outros Resíduos: são aqueles coletados de residências ou decorrentes da incineração de resíduos domésticos.

**Art. 2º** É proibida a importação dos resíduos perigosos - Classe I, em todo o território nacional, sob qualquer forma e para qualquer fim.....

**Art. 3º** É proibida a importação de resíduos definidos na alínea "d" do Art. 1º como "Outros Resíduos", sob qualquer forma e para qualquer fim.

**Art. 4º** Os Resíduos Inertes - Classe III não estão sujeitos a restrições de importação, à exceção dos pneumáticos usados cuja importação é proibida.

Parágrafo Único. O CONAMA poderá ampliar a relação de Resíduos Inertes - Classe III sujeitos a restrição de importação.....

**Art. 12.** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se a [Resolução CONAMA nº 37](#), de 30 de dezembro de 1994 e demais disposições em contrário.

GUSTAVO KRAUSE GONÇALVES SOBRINO    EDUARDO DE SOUZA MARTINS  
Presidente                                      Secretário-Executivo

O anexo encontra-se publicado no DOU de 20/01/97, pág. 1.117/24

**ANEXO H**

**PORTARIA No. 8 DE 25 /09 /2000  
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - SECEX  
PUBLICADO NO DOU NA PAG. 150 EM 27 /09 /2000**

---

"Dispõe sobre licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados."

A SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, no uso das atribuições conferidas pelo inciso I do art. 17 do Anexo I do Decreto No 3.405, de 6 de abril de 2000, resolve:

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

Art. 2o Revoga-se a Portaria DECEX No 18, de 13 de julho de 1992.

Art. 3o Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LYTHA SPÍNDOLA

## ANEXO I

### MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR- MDIC

#### INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL-INMETRO

**Portaria n.º 133, de 27 de Setembro de 2001. (Atualmente revogada)**

O PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL - INMETRO, no uso da competência que lhe outorga o parágrafo 3º do artigo 4º da Lei n.º 5.966, de 11 de dezembro de 1973, e tendo em vista o disposto nos artigos 1º e 5º da Lei n.º 9.933, de 20 de dezembro de 1999;

.....

Considerando a existência no mercado de pneus reformados fabricados no país, destinados a automóveis, camionetas, caminhonetes e seus rebocados;

Considerando a necessidade de proporcionar, ao consumidor brasileiro, produto com garantia de eficiência aos requisitos de segurança, resolve:

Art. 1º - Aprovar o Regulamento Técnico para pneus reformados, anexo a esta Portaria.

Art. 2º - Determinar que os pneus reformados comercializados no País, a partir de 01 de janeiro de 2004, ostentem selo auto-adesivo com o símbolo de identificação da certificação, no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação – SBC, em conformidade com o Regulamento Técnico anexo.

§1º - Os pneus reformados no país, fabricados antes de 01 de janeiro de 2004, estão desobrigados da exigência estabelecida no “caput” deste artigo.

Art. 3º - A certificação será concedida por Organismo de Certificação de Produtos – OCP credenciado pelo INMETRO.

Art. 4º - A fiscalização do cumprimento das disposições contidas no artigo 2º desta Portaria estará a cargo do INMETRO e das entidades de direito público a ele vinculadas por convênio de delegação.

Art. 5º - A inobservância às prescrições compreendidas na presente Portaria acarretará a aplicação, a seus infratores, das penalidades previstas no artigo 8º, da Lei n.º 9.933, de 20 de dezembro de 1999.

Art. 6º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

ARMANDO MARIANTE CARVALHO

Presidente do INMETRO

### REGULAMENTO TÉCNICO PARA PNEUS REFORMADOS DESTINADOS A AUTOMÓVEIS,

#### CAMIONETAS, CAMINHONETES E SEUS REBOCADOS

#### 3. DEFINIÇÕES

Para efeito deste Regulamento são adotadas as definições de 3.1 a 3.40, complementadas com as definições da NBR 5531/90.

.....

#### **3.28 PNEU REFORMADO**

Pneu usado, que passou por um dos seguintes processos para reutilização de sua carcaça: Recapagem, Recauchutagem ou Remoldagem.

#### **3.29 RECAPAGEM**

Processo pelo qual um pneu é reformado pela substituição de sua banda de rodagem.

#### **3.30 RECAUCHUTAGEM**

Processo pelo qual um pneu é reformado pela substituição de sua banda de rodagem e dos seus ombros.

#### **3.31 REMOLDAGEM**

Processo pelo qual um pneu é reformado pela substituição de sua banda de rodagem, dos seus ombros e de toda superfície de seus flancos

ANEXO J

**CÓPIA**

Excelentíssima Senhora Ministra-Presidente do Supremo Tribunal Federal

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL  
Coordenadoria de  
Processamento Inicial  
21/09/2006 18:05 140812  


**ADPF - 101**

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, em conformidade com o disposto nos artigos 102, § 1º e 103 da Constituição da República de 1988, e no artigo 2º, I, da Lei nº 9.882, de 03 de dezembro de 1999, vem propor a presente

**ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO  
DE PRECEITO FUNDAMENTAL**

com pedido de concessão de liminar, a fim de evitar e reparar lesão a preceito fundamental resultante de ato do Poder Público, representado por decisões judiciais que violam o mandamento constitucional previsto no art. 225 da Constituição Federal de 1988, pelos fatos e fundamentos a seguir expostos:

## ANEXO J

Brasil, é o fato de o Brasil importar inclusive pneus usados para matéria-prima.

Perante a Comunidade Internacional mostra-se irrelevante o fato de o Poder Executivo ser contra as importações de pneus usados, se as importações continuam sendo autorizadas pelo Poder Judiciário brasileiro. Para eles é o Brasil, enquanto ente soberano de direito público internacional, que admite a importação de pneus usados, o que enfraquece sobremaneira a defesa do Brasil junto à OMC.

Vale frisar que uma eventual derrota do Brasil na OMC pode acarretar o despejo de milhões e milhões de pneus usados de outros países no território brasileiro, que funcionaria como verdadeira lixeira mundial.

Por isso tudo, é imprescindível que o Supremo Tribunal Federal, através do Relator da presente Arguição de Preceito Fundamental defira de plano a liminar, até no máximo dia 23 de setembro de 2006 (a fim de se providenciar a tradução da decisão liminar), para suspender os efeitos das decisões judiciais que autorizaram a importação de pneus usados e sustar a tramitação dos feitos judiciais em que se discute a matéria, impedindo que novas decisões sejam proferidas nesse sentido até o julgamento definitivo.

### IX – DO PEDIDO

*Ex positis*, o Presidente da República requer:

a) LIMINARMENTE,



## ANEXO J

a.1.) nos termos do art. 5º, § 1º, da Lei nº 9.882, de 03/12/1999, diante da extrema urgência e do risco de grave lesão ambiental decorrente do julgamento do Brasil na Organização Mundial do Comércio – OMC, seja deferida a liminar pelo relator de plano, *ad referendum* do Tribunal Pleno, para suspender os efeitos das decisões judiciais que autorizaram a importação de pneus usados e sustar a tramitação dos feitos judiciais em que se discute a matéria, impedindo que novas decisões sejam proferidas nesse sentido até o julgamento definitivo;

b) EM PROVIMENTO FINAL E DEFINITIVO, QUE SEJA JULGADO PROCEDENTE O PRESENTE PEDIDO DE ARGÜIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL, PARA RECONHECER A EXISTÊNCIA DE LESÃO AO PRECEITO FUNDAMENTAL CONSUBSTANCIADO NO DIREITO À SAÚDE E AO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO, NOS TERMOS DOS ARTS. 196 E 225 DA CONSTITUIÇÃO, E:

b.1) declarar a ilegitimidade e inconstitucionalidade das decisões judiciais que autorizam a importação de pneus usados de qualquer espécie, inclusive de decisões judiciais transitadas em julgado;



## ANEXO J

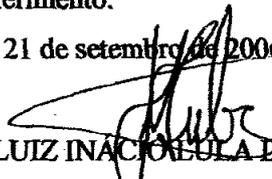
b.2) declarar a inconstitucionalidade e ilegitimidade da interpretação judicial utilizada para viabilizar a importação de pneus usados de qualquer espécie, com efeito *ex tunc*, a incidir inclusive sobre ações judiciais já transitadas em julgado;

b.3) declarar a constitucionalidade e legalidade do art. 27 da Portaria DECEX nº 08, de 14/05/1991, do Decreto nº 875, de 19/07/1993, que ratificou a Convenção da Basiléia, do art. 4º da Resolução nº 23, de 12/12/1996, do art. 1º da Resolução CONAMA nº 235, de 07/01/1998, do art. 1º da Portaria SECEX nº 08, de 25/09/2000, do art. 1º da Portaria SECEX nº 02, de 08 de março de 2002, do art. 47-A no Decreto nº 3.179, de 21/09/1999, e seu § 2º, incluído pelo Decreto nº 4592, de 11/02/2003, do art. 39 da Portaria SECEX nº 17, de 1º/12/2003, e do art. 40 da Portaria SECEX nº 14, de 17/11/2004, com efeito *ex tunc*.

Nesses termos,

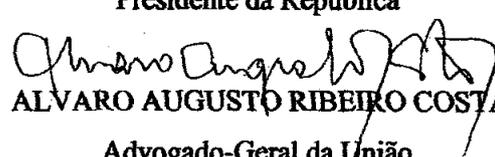
Pede deferimento.

Brasília, 21 de setembro de 2006.



LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Presidente da República



ALVARO AUGUSTO RIBEIRO COSTA

Advogado-Geral da União

JOÃO MIGUEL COELHO DOS ANJOS

Procurador Federal

**ANEXO K**

**SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**

**ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL (Med. Liminar) 101-3**

Origem: **DISTRITO FEDERAL**

Entrada no STF: **25/09/2006**

Distribuído:

Relator: **MINISTRA CÁRMEN LÚCIA**

**Requerente: PRESIDENTE DA REPÚBLICA (CF 103, 00I)**  
**Requerido :SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 2ª REGIÃO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 4ª REGIÃO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 5ª REGIÃO JUÍZES FEDERAIS DAS 2º, 3º, 5º, 7º, 8º, 11º, 14º, 15º, 16º, 17º, 18º, 20º, 22º, 24º E 29º VARA FEDERAIS DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO JUIZ FEDERAL DA 4ª VARA FEDERA DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO**

**Decisão Final**

Prosseguindo no julgamento, o Tribunal, por maioria e nos termos do voto da Relatora, julgou parcialmente procedente a arguição de descumprimento de preceito fundamental, vencido o Senhor Ministro Marco Aurélio, que a julgava improcedente. Votou o Presidente, Ministro Gilmar Mendes. Ausentes, neste julgamento, o Senhor Ministro Cezar Peluso e, licenciado, o Senhor Ministro Menezes Direito.

- Plenário, 24.6.2009.

## ANEXO L

<b>Exceções Gerais ao GATT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Norma permite que países adotem e imponham medidas necessárias à proteção da vida ou da saúde humana, de animal e de vegetais (artigo XX.b) e relativas à conservação de recursos naturais não renováveis (artigo XX.g). Mas estas medidas devem ser efetivadas em conjunção com restrições domésticas à produção e ao consumo (artigo XX).</li> <li>• Estas medidas, entretanto, não devem se constituir em discriminação arbitrária e injustificável entre países, em que prevaleçam as mesmas condições, ou em restrição dissimulada ao comércio (Artigo XX) <sup>a</sup>.</li> </ul>
<b>TBT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aos produtos importados de qualquer membro deve ser conferido tratamento não menos favorável que àquele conferido a produtos similares de origem nacional (artigo 2.1).</li> <li>• Regulamentos técnicos não podem ser preparados, adotados ou aplicados com o objetivo ou o efeito de criar obstáculos desnecessários ao comércio. Para este propósito, regulamentos técnicos não podem ser mais restritivos ao comércio que o necessário para satisfazer um objetivo legítimo, levando-se em consideração os riscos que a não satisfação desse objetivo possa criar (artigo 2.2).</li> <li>• Na avaliação dos riscos provenientes da não satisfação de objetivos legítimos, elementos relevantes são, entre outras coisas, informações científicas e técnicas disponíveis, tecnologias de processamento relacionadas e finalidades de uso pretendidas para os produtos (artigo 2.2).</li> <li>• Quando regulamentos técnicos forem exigidos e existirem padrões internacionais relevantes ou sua conclusão seja iminente, membros devem usá-los como base para seus regulamentos técnicos, exceto quando estes padrões internacionais ou suas partes relevantes sejam uma forma não efetiva ou inapropriada para a satisfação dos objetivos legítimos perseguidos (artigo 2.4) <sup>b</sup>.</li> </ul>
<b>SPS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas sanitárias e fitossanitárias podem ser adotadas para a proteção da vida ou da saúde humana, animal ou de plantas, desde que não sejam inconsistentes com as disposições do Acordo (artigo 2.1).</li> <li>• Estas medidas: (i) somente devem ser aplicadas na extensão necessária para a proteção da vida ou da saúde humana, animal ou vegetal; (ii) devem ser baseadas em princípios científicos (artigo 2.2); (iii) não devem ser arbitrária e injustificadamente discriminar Membros quando condições idênticas ou similares prevaleçam; (iv) não devem ser aplicadas de maneira que constituam restrição dissimulada ao comércio internacional (artigo 2.3) <sup>c</sup>.</li> </ul>

<sup>a</sup> Cf. [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/gatt47.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47.pdf).

<sup>b</sup> Cf. [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/17-tbt.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/17-tbt.pdf).

<sup>c</sup> Cf. [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/15-sps.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/15-sps.pdf).

## ANEXO M

1. Índia – política de importação-exportação 2002-2007, WT/DS279 (reclamado pela Comunidade Européia).
2. Comunidade Européia – vinho, WT/DS 263 (reclamado por Argentina).
3. Romênia – trigo e farinha de trigo, WT/DS240 (reclamado por Hungria).
4. Argentina – produtos farmacêuticos, WT/DS233 (reclamado por Índia).
5. México – palitos de fósforo, WT/DS232 (reclamado por Chile).
6. Comunidade Européia – sardinhas, WT/DS231 (reclamado por Peru).
7. Bélgica – arroz, WT/DS210 (reclamado por Estados Unidos).
8. México – porco vivo, WT/DS203 (Estados Unidos).
9. Estados Unidos – têxteis (II), WT/DS151 (Comunidade Européia).
10. Estados Unidos – gado, porco e grãos, WT/DS144 (Canadá).
11. Comunidade Européia – coníferas, WT/DS137 (Canadá).
12. Comunidade Européia – amianto, WT/DS135 (Canadá).
13. Comunidade Européia – arroz, WT/DS134 (Índia).
14. Estados Unidos – produtos avícolas, WT/DS100 (Comunidade Européia).
15. Estados Unidos – têxteis (I), WT/DS85 (Comunidade Européia).
16. Comunidade Européia – manteiga, WT/DS72 (Nova Zelândia).
17. Estados Unidos – camarão, WT/DS61 (Filipinas).
18. Comunidade Européia – hormônios, WT/DS48 (Canadá).
19. Coréia – inspeção de produtos agrícolas, WT/DS41 (Estados Unidos).
20. Comunidade Européia – hormônios, WT/DS26 (Estados Unidos).
21. Coréia – água engarrafada, WT/DS20 (Canadá).
22. Comunidade Européia – vieiras, WT/DS14 (Chile).
23. Comunidade Européia – vieiras, WT/DS12 (Peru).
24. Comunidade Européia – vieiras, WT/DS7 (Canadá).
25. Coréia – prazo de validade de produtos, WT/DS5 (Estados Unidos).
26. Estados Unidos – gasolina, WT/DS4 (Brasil).
27. Coréia – teste e inspeção de produtos agrícolas, WT/DS3 (Estados Unidos).
28. Estados Unidos – gasolina, WT/DS2 (Venezuela) Romênia – trigo e farinha de trigo, WT/DS240 (reclamado por Hungria).