

O caso dos pneus perante a OMC e o Mercosul*

Adriana Macena S. Savio¹

Resumo

O presente artigo tem o escopo de estudar o Caso *Pneus* e observar como a OMC e o Mercosul decidiram acerca da relação entre o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e à saúde pública, e a liberalização do comércio e o desenvolvimento econômico.

Palavras chave: Mercosul. Pneus. Meio ambiente.

1 Introdução

Somente a partir dos anos 70, com a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente realizada em Estocolmo, é que o meio ambiente foi considerado como um direito fundamental do ser humano² pela Declaração Final da Conferência. Vinte anos mais tarde a Declaração de Rio³ confirmou as disposições da Convenção de Estocolmo. Desde então, os países procuram integrar a noção de

* Recebido em 26.02.11.

Aprovado em 29.03.11.

¹ Advogada, com MBA em Direito Internacional e Direito Europeu pela Université Paul Cézanne Aix-Marseille III e atualmente está realizando um MBA em Direito Empresarial (Droit des Affaires) pela Université Paul Cézanne Aix-Marseille III. Email: adrianamsavio@hotmail.fr.

² Princípio nº 1 da Déclaration finale de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement: O homem é ao mesmo tempo criatura e criador do meio ambiente, que lhe dá sustento físico e lhe oferece a oportunidade de desenvolver-se intelectual, moral, social e espiritualmente. A longa e difícil evolução da raça humana no planeta levou-a a um estágio em que, com o rápido progresso da Ciência e da Tecnologia, conquistou o poder de transformar de inúmeras maneiras e em escala sem precedentes o meio ambiente. Natural ou criado pelo homem, é o meio ambiente essencial para o bem-estar e para gozo dos direitos humanos fundamentais, até mesmo o direito à própria vida.

³ Declaração de Rio sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, de junho de 1992.

desenvolvimento durável para atingir um justo equilíbrio entre as relações comerciais e a proteção de valores não econômicos como a saúde e o meio ambiente.

Neste debate entre o comércio, desenvolvimento econômico e meio ambiente, os casos dos pneus, envolvendo Brasil e União Europeia no âmbito internacional, e Brasil e Uruguai no âmbito regional, aparecem como bons exemplos da aplicação e controle do artigo XX, alínea b) do GATT⁴ e do artigo 50, alínea d) do Tratado de Montevidéu⁵ referido no artigo 2 do Anexo 1 do Tratado de Assunção.

No Brasil, o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e o direito à saúde estão previstos na Constituição Federal de 1988, nos artigos 225⁶ e 196.⁷ Ela obriga a todo Estado a adotar uma política social e econômica que vise a reduzir os riscos de doenças oriundas de problemas sanitários e ambientais. Em cumprimento a esses preceitos constitucionais e seguindo a mesma linha de proteção estabelecida pela Convenção de Basileia,⁸ o Brasil adota medidas mais eficazes para conter o acúmulo de pneus usados e recauchutados em nosso território, regulamentando também a sua destinação final. Assim, surge a medida restritiva de proibição à importação de pneus usados e recauchutados.

⁴ Artigo XX do GATT: “Exceções gerais. Sob reserva que estas medidas não sejam aplicadas de modo a constituírem um meio de discriminação arbitrário ou injustificável entre os países onde as mesmas condições existem, ou ainda uma restrição disfarçada ao comércio internacional, nenhum ponto do presente Acordo será interpretado para impedir a adoção ou aplicação por qualquer parte contratante das medidas [...]”

Alínea b): necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais ou à preservação dos vegetais [...]”

⁵ Artigo 50 do Tratado de Montevidéu: “Nenhuma disposição do presente Tratado será interpretada como impedimento à adoção e ao cumprimento de medidas destinadas à: alínea d) - Proteção da vida a saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais.[...]”

⁶ Artigo 225 da CF de 1998 “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.”

⁷ Artigo 196 da CF 1998: A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação. ”

⁸ Convenção de Basileia sobre o controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação, de 22 de março de 1989.

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

Diante do exposto, vamos examinar o referido caso da seguinte forma: a) primeiramente de forma geral, analisando as exceções aos princípios fundamentais do GATT e do Mercosul; segundo, examinando a política de proteção ambiental e sanitária brasileira e a aplicação da medida restritiva; terceiro, a importância dada à proteção do meio ambiente e o direito à saúde pública pelos Tribunais da OMC e do Mercosul; e quarto, focalizando as conseqüências das decisões proferidas pelas jurisdições internacionais e regionais no futuro da política sanitária e ambiental brasileira.

2 As disposições do tratado de assunção que permitem exceções à política de liberalização do comércio

O Mercosul, Mercado Comum do Sul, é um acordo regional formado por Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Ele foi criado pelo Tratado de Assunção no dia 26 de março de 1991 e entrou em vigor no dia 29 de novembro de 1991. O objetivo desse acordo é a liberalização do comércio, a negociação diplomática e o estabelecimento de um mercado comum, conforme artigo 1º do Tratado de Assunção.⁹

⁹ Artigo 1º do Tratado de Assunção: Os Estados Partes decidem constituir um Mercado Comum, que deverá estar estabelecido a 31 de dezembro de 1994, e que se denominará “Mercado Comum do Sul” (Mercosul). Este Mercado comum implica: a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, por meio, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente; o estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum e relação a terceiros Estados ou agrupamentos de Estados e a coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais; a coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes – de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de outras que se acordem -, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados Partes, e o compromisso dos Estados Partes de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração.

Quanto à proteção do meio ambiente, apesar de o Mercosul privilegiar uma política neoliberal de desenvolvimento, o preâmbulo do Tratado de Assunção prevê que o desenvolvimento econômico deve ser alcançado “através da utilização eficaz dos recursos disponíveis, tais como a preservação do meio ambiente”.¹⁰ Assim sendo, como equilibrar a livre circulação de mercadorias e a proteção do meio ambiente?

Conforme o artigo 50, alínea d) do Tratado de Montevideu de 1980, introduzido ao direito do Mercosul mediante o artigo 2º, alínea b do anexo I do Tratado de Assunção, dispõe que: “Nenhuma disposição do presente Tratado será interpretada como impedimento à adoção e o cumprimento de medidas destinadas à: d) proteção da vida e da saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais[...]”.

Observa-se que a exceção prevista no artigo 50 é “muito semelhante” àquela do artigo XX alínea b) do GATT que permite a todo Membro do GATT de aplicar as medidas necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais ou da preservação dos vegetais; medidas estas derogatórias dos princípios fundamentais do Direito Internacional Econômico. No entanto na prática, o Órgão de Solução de Controvérsias do Mercosul não é tão sensível ao ideal de proteção ambiental e de saúde pública.

3 O caso dos pneus recauchutados: o Brasil e as medidas visando à proibição de importação

O caso *Brasil – Pneus recauchutados* é um exemplo claro do conflito existente entre esses, os valores comerciais e ambientais: Como pode o Brasil fazer prevalecer sua política sanitária e de proteção do meio ambiente sem colidir com os princípios fundamentais do livre comércio?

¹⁰ Preâmbulo do Tratado de Assunção: “[...] Entendendo que esse objetivo deve ser alcançado mediante o aproveitamento mais eficaz dos recursos disponíveis a preservação do meio ambiente, melhoramento das interconexões físicas a coordenação de políticas macroeconômica da complementação dos diferentes setores da economia, com base nos princípios de gradualidade, flexibilidade e equilíbrio [...]”.

Nos final dos anos 80, o Brasil foi confrontado à gestão de resíduos (constituídos por pneus usados)¹¹ e às epidemias de dengue. Estatisticamente, já em 2001, o Brasil registrou um “passivo ambiental”¹² de 100 milhões de pneus inutilizáveis e abandonados no meio ambiente. O acúmulo de pneus em aterros sanitários, rodovias, rios e córregos é um fator de risco sanitário e ambiental. Esses pneus, quando estocados nos jardins residenciais ou abandonados a céu aberto, causam a proliferação de mosquitos que podem favorecer a transmissão de doenças tais como o paludismo, a febre amarela, a leptospirose, a malária e especialmente a dengue.

Conforme relatório da Assembleia Mundial da Saúde:

A expansão geográfica do mosquito ‘Aedes Aegypti’ tem sido particularmente favorecido pelo comércio internacional de pneus usados que, com o acúmulo da água da chuva, tornam-se moradas atraentes para os mosquitos-fêmeas durante o ovo posição. Resta determinar o seu papel na transmissão do vírus da dengue e, possivelmente, do vírus da febre amarela e de outras viroses transmitidas por artrópodes nestes novos contextos epidemiológicos. O problema da saúde publica só vai piorar caso medidas mais eficazes não sejam tomadas para conter a transmissão do vírus.¹³

Além dos problemas citados, o risco de incêndio é outra ameaça decorrente do abandono de pneus e das queimadas a céu aberto. A queima de pneus provoca a eliminação de substâncias altamente tóxicas e nefastas ao meio ambiente e a saúde.

Diante dessa situação, o Brasil adotou medidas restritivas para conter os impactos ambientais e sanitários causados pelo abandono de pneus inutilizáveis. Em 1991, foi editada a Portaria 8 DECEX¹⁴ que proibiu a importação de bens de con-

¹¹ Os pneus usados duram 4 anos menos que os pneus novos. No final da vida-útil, acabam tornando-se resíduos perigosos e tóxicos, tendo em vista os riscos que podem ocasionar à saúde e à vida das pessoas.

¹² MAREGA, Flávio, Ministérios das Relações Exteriores (MRE): “Importar pneus reformados, por seu ciclo de uso mais curto, é o mesmo que comprar um passivo ambiental”.

¹³ Relatório da Secretaria de 55 a. Assembleia Mundial da Saúde de 04 de março de 2002: “Luta contra a dengue”. Disponível em: <http://ftp.who.int/gb/archive/pdf_files/WHA55/fa5519.pdf>.

¹⁴ Portaria 8 DECEX de 13 de maio de 1991.

sumo usados, como os pneus usados e recauchutados. Posteriormente, em 1996, o CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) elaborou a Resolução n° 23 que vetou a importação de pneus usados com fundamento na proteção do meio ambiente.¹⁵

Em 1999, foi publicada a Resolução do CONAMA n° 258/99¹⁶ que introduziu o princípio de responsabilidade dos fabricantes e importadores de pneumáticos usados até a sua destinação final. Segundo a Resolução, a concessão da licença de importação de pneumáticos está condicionada à prova da eliminação definitiva de certo número de pneus inservíveis.

Apesar dos esforços para prosseguir sua política ambiental e sanitária, o Brasil não conseguiu conter o aumento do “*passivo ambiental*”, visto que os gran-

¹⁵ Resolução CONAMA N° 23 de 23 de dezembro de 1996, que Dispõe sobre as definições e o tratamento a ser dado aos resíduos perigosos, conforme as normas adotadas pela Convenção da Basileia sobre o controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos perigosos e seu Depósito.

¹⁶ Artigo 3 da Resolução CONAMA n° 258 de 26 de agosto de 1999: “Os prazos e quantidades para coleta e destinação final, de forma ambientalmente adequada, dos pneumáticos inservíveis resultantes de uso em veículos automotores e bicicletas de que trata esta Resolução, são os seguintes: I - a partir de 1o de janeiro de 2002: para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus importados, novos ou reformados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível; II - a partir de 1o de janeiro de 2003: para cada dois pneus novos fabricados no País ou pneus importados, novos ou reformados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível; III - a partir de 1o de janeiro de 2004: a) para cada pneu novo fabricado no País ou pneu novo importado, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível; b) para cada quatro pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis; IV - a partir de 1o de janeiro de 2005: a) para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus novos importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis; b) para cada três pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a quatro pneus inservíveis. Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos pneumáticos exportados ou aos que equipam veículos exportados pelo País”.

des fabricantes de pneus não cumpriram com o chamado “marketing verde”,¹⁷ ou seja, não efetuaram a eliminação definitiva dos pneus.

Em 2000, a Portaria 8/00 SECEX¹⁸ proibiu toda concessão de licença para importação de pneus usados e recauchutados. Mas, em 2004, o Brasil teve que adaptar sua legislação, colocando-a em conformidade com a decisão proferida pelo Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul no caso “*Brasil x Uruguai: Medidas visando à proibição de pneumáticos remodelados*”.¹⁹

Diante da decisão proferida pelo Tribunal do Mercosul, o Brasil foi condicionado a abrir uma exceção à proibição imposta pela Portaria 8/00 SECEX. Vejamos o que diz o artigo 40 da Portaria 14/2004 SECEX:

Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 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 (PORTARIA SECEX nº 17/2003).

As primeiras intervenções jurídicas para impedir a política sanitária brasileira surgiram por meio da concessão de liminares pelos Tribunais de 1ª Instância que acordavam o direito à importação de pneumáticos usados e recauchutados. Em seguida, o Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul se posicionou contrariamente à proibição da importação de pneus nos autos do processo impetrado pelo Uruguai

¹⁷ Marketing Verde: técnica utilizada desde 1975 pelos EUA para dar uma destinação aos resíduos industriais onde o objetivo era a substituição de combustíveis ou de matérias-primas. No Brasil, a Resolução 258/99 do CONAMA regulamenta justamente a obrigação dos fabricantes e dos importadores de pneumáticos quanto à destinação final ambientalmente adequada aos pneus inservíveis.

¹⁸ Portaria nº 8 SECEX de 25 de setembro de 2000, que dispõe sobre o não deferimento de licenças 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 e revoga a Portaria DECEX nº 18, de 13.07.1992.

¹⁹ Caso Brasil x Uruguai: Medidas visando à proibição dos pneumáticos remoldados. Relatório de 09 de janeiro de 2001. Disponível em: <<http://www.mercosur.int/msweb/portal%20intermediario/pt/controversias/VI%20LAUDO.pdf>>.

contra o Brasil. E, internacionalmente, quando o Grupo Especial e o Órgão de Solução de Controvérsias da OMC foram chamados a se posicionar sobre a mesma questão, tendo como partes do litígio o Brasil e a Comunidade Europeia.

Os outros países começaram a questionar se a política ambiental e sanitária brasileira, fundamentada no artigo XX, alínea b) do GATT, não constituía uma restrição disfarçada ao comércio internacional.

Assim a discussão assume outro grau de questionamento: Será que a medida restritiva ao livre comércio é realmente necessária nos termos do artigo XX alínea b) do GATT ou será que ela foi tomada como medida de proteção do mercado nacional?

4 O contencioso e a decisão do juiz do tribunal ad hoc do Mercosul

No caso dos *Pneus* julgado no âmbito do Mercosul, um Tribunal Arbitral *ad hoc* foi constituído para analisar o pedido feito pelo Uruguai contra as medidas tomadas pelo Brasil e a sua incompatibilidade com a política de livre comércio no Mercosul.²⁰

O objeto do litígio é a Portaria n° 8 SECEX de 25 de setembro de 2000 que proibiu a importação de pneumáticos remodelados provenientes do Uruguai.

Para o Uruguai, a proibição de importar pneumáticos recauchutados causara a redução de um comércio estável e constante entre os dois países. Ele ressaltou que as medidas tomadas pelo Brasil são contrárias ao princípio de livre comércio, aos princípios de boa-fé e ao *pacta sunt servanda* tais medidas também infringem o

²⁰ Laudo IV do Tribunal arbitral *ad hoc* do Mercosul constituído para entender a controvérsia apresentada pela República Oriental do Uruguai a República Federativa do Brasil sobre “a proibição importação de pneumáticos remoldados (*remolded*) procedentes do Uruguai” de 09 de janeiro de 2002.

artigo 1º do Tratado de Assunção e a Decisão nº 22/00 do Conselho do Mercosul.²¹ O Uruguai rejeitou todas as medidas impostas pelo Governo brasileiro e pediu que elas fossem consideradas nulas, liberando assim o comércio de pneumáticos entre os países do bloco.

Para o Brasil, a Portaria Nº 8/2000 SECEX foi criada para solucionar a problemática dos pneus usados e dos pneus remodelados, reiterando a vedação já existente na Portaria 8/91 DECEX. Argumentou que a diferenciação feita entre pneu usado e pneu remodelado é somente para fins comerciais. Portanto, todo pneu remodelado é usado. O Brasil ainda afirmou que outros países do Mercosul como a Argentina também proibem a importação de pneus. E, concluiu afirmando que a Portaria nº 8/2000 não é contrária à Decisão do CMC nº 22/00, pois ela é apenas uma interpretação das condições já existentes na Portaria nº 8/91.

O Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul sempre manteve uma política neoliberal, e ele confirmou essa política lembrando que qualquer medida que obstrua o livre comércio é incompatível com a formação do mercado comum.

Para o Tribunal, a atitude do Governo brasileiro é contrária aos princípios fundamentais do Mercosul.²² Ele lembrou que a Decisão CMC Nº 22/00 impõe aos Estados a obrigação de não adotar medidas restritivas ao comércio recíproco e que a Portaria nº 8/2000 entrou em vigor posteriormente à Decisão CMC Nº 22/00. Pelos motivos em questão, o Tribunal Arbitral *ad hoc* estimou que a Portaria nº 8/2000 é contrária ao ordenamento jurídico do Mercosul e determinou que o Brasil modificasse a legislação nacional em conformidade com a legislação criada no âmbito do Mercosul.

²¹ Que estabelece que os Estados Membros não podem adotar medidas que restringem o comércio entre os mesmos.

²² Laudo IV do Tribunal arbitral *ad hoc* do Mercosul constituído para entender a controvérsia apresentada pela República Oriental do Uruguai a República Federativa do Brasil sobre “a proibição importação de pneumáticos remoldados (*remolded*) procedentes do Uruguai” de 09 de janeiro de 2002.

É evidente que o Brasil perdeu a causa porque usou critérios comerciais para fundamentar a imposição de uma medida restritiva. Sua derrota foi uma experiência, fazendo com que mudasse de estratégia nos autos do caso “*Brasil – Medidas de interdição à importação de pneus recauchutados*”²³ sob o âmbito da OMC.

Vale ressaltar que, a questão ambiental nunca foi tratada no âmbito do Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul. Foi preciso que a Argentina, nos autos do caso “*Pneumáticos Argentina x Uruguai*”,²⁴ provasse que as medidas restritivas de proibição da importação de pneus recauchutados eram necessárias à preservação do meio ambiente.

Diferentemente dos argumentos empregados pelo Brasil na controvérsia contra o Uruguai sobre a importação de pneus, a Argentina, no caso *Argentina – Medidas visando a proibição de importação de pneus remodelados*, utilizou-se das prerrogativas de proteção ambiental. Essa foi a primeira vez que um Estado Parte do Mercosul, no caso a Argentina, aplicou uma exceção ao princípio do livre comércio para proteger o ser humano, a fauna e a flora. Em espécie, a Argentina proibiu a importação de pneus recauchutados provenientes do Uruguai, aplicando o disposto no artigo 50, alínea d) do Tratado de Montevidéu e nos princípios fundamentais do Direito Ambiental: precaução e prevenção.

Para o Tribunal *ad hoc*, o Tratado de Assunção incorporou ao ordenamento jurídico do Mercosul a exceção prevista na alínea b) do artigo XX do GATT 94. Portanto, a lei imposta pela Argentina ao Uruguai é compatível com as normas do Mercosul. Mas, o Uruguai recorreu ao Tribunal Permanente de Revisão do Mercosul (TPR), que pela primeira vez é chamado a emitir um parecer sobre uma controvérsia.

²³ Caso Brasil: Medidas visando à proibição de importação de pneus recauchutados.

²⁴ Laudo do Tribunal Arbitral *ad hoc* de 25 de outubro de 2005 sobre a controvérsia “Proibição de importação de pneumáticos remodelados procedentes do Uruguai”. Disponível em: <http://www.mercosur.int/msweb/SM/pt/Controversias/TPR/TPR_Tribunal%20AdHoc_Laudo%20Neumaticos_PT.pdf>.

Em espécie, o TPR rejeitou a decisão proferida pelo Tribunal *ad hoc*. Em suas considerações, ele afirmou que no direito do Mercosul não existem critérios específicos para a aplicação de uma exceção ao livre comércio. E ainda ressalta que a medida imposta pela Argentina ao Uruguai é discriminatória e desproporcional quando comparada aos danos que ela deseja evitar. Por conseguinte, a lei argentina é declarada incompatível com a ordem jurídica do Mercosul.²⁵

Ora, esse caso é a prova de que o TPR não se mostrou sensível à ideia de restrição ao comércio por de razões de proteção ambiental. O TPR seguiu a linha de política de desenvolvimento econômico que prioriza o Mercosul, privilegiando a liberalização do comércio em detrimento da proteção do meio ambiente; posição também adotada pela grande maioria dos países em desenvolvimento.

5 O contencioso e a decisão perante o juiz da OMC

O caso pneus foi objeto de três jurisdições diferentes: nacional, regional e internacional. Neste parágrafo, analisaremos a Decisão DS 332/AB/R do Órgão de Apelação²⁶ e algumas considerações do Grupo Especial e das partes no litígio.

Em 2003, a Comunidade Europeia apresentou queixa contra as medidas visando à proibição da importação de pneus recauchutados impostas pelo Brasil. Por falta de conciliação, no dia 23 de junho de 2005 a Comunidade Europeia pediu a abertura de uma consulta e um Grupo Especial foi constituído no dia 20 de janeiro de 2007. Em resumo, a Comunidade Europeia considerou que as medidas adotadas pelo Brasil eram restritivas e entravavam o livre comércio entre os países. Portanto, eram discriminatórias e deveriam ser consideradas medidas de proteção do mercado interno e contrárias aos artigos 3.4, 11.1. e 13.4 do GATT 94.

²⁵ Laudo do Tribunal Arbitral *ad hoc* de 25 de outubro de 2005 sobre a controvérsia “Proibição de importação de pneumáticos remodelados procedentes do Uruguai”. Disponível em: <http://www.mercosur.int/msweb/SM/es/Controversias/TPR/TPR_Laudo001-05_Importacion%20de%Neumaticos%20Remoldeados.pdf>.

²⁶ Decisão DS 332/AB/R do Órgão de Apelação da Organização Mundial do Comércio.

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

O Grupo Especial deu seu parecer no dia 12 de junho de 2007.²⁷ Mas, a Comunidade Europeia, não concordando com ele,, entrou com apelação no dia 03 de setembro de 2007. O Órgão de Apelação distribuiu seu relatório no dia 03 de dezembro de 2007, relatório que foi adotado pelo Órgão de Solução de Controvérsias da OMC.

Observando conjuntamente os dois pareceres, analisaremos a posição de cada órgão da OMC, bem como as questões suscitadas pelo OAP em seu parecer rendido no dia 03 de dezembro de 2007.²⁸

5.1 O teste de necessidade nos termos do artigo XX alínea “b” do GATT

No caso “*Estados Unidos: Gasolina*”,²⁹ o Grupo Especial enfatizou os elementos constitutivos para que uma medida seja admitida conforme o artigo XX,

²⁷ OMC, WT/DS332/9 de 12 de junho de 2007: *Caso Brasil – Medidas visando à importação de pneumáticos recauchutados*. Relatório do Grupo Especial, § 124.

²⁸ OMC, WT/DS332/AB/R de 3 de dezembro de 2007, (07-5290), *Caso Brasil – Medidas visando à importação de pneumáticos recauchutados*, AB-2007-4, Relatório do Órgão de Apelação, § 117.

²⁹ A questão central da controvérsia consistia na discriminação, ou seja, tratava-se de saber se a medida imposta pelos EUA estabelecia uma discriminação à gasolina importada do Brasil e da Venezuela, como medida de proteção ao mercado nacional. O relatório não colocou em causa o direito de um país de fixar normas de proteção ambiental. (OMC. États-Unis — Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, Différends n°s 2 e 4 de l'OMC, de 20 de maio de 1996 Disponível em: http://www.wto.org/french/tratop_f/envir_f/edis07_f.htm).

alínea b) do GATT: Se a política empregada se inscrevia no âmbito das medidas destinadas à proteção da saúde, da vida, dos animais e à preservação dos vegetais; se as medidas incompatíveis eram necessárias para atingir o objetivo de desta política; e se as medidas foram aplicadas em conformidade com as prescrições estabelecidas no *caput* do artigo XX.³⁰

O Grupo Especial procede justamente a análise do conjunto desses fatores para verificar se as medidas restritivas ao comércio são realmente “necessárias” nos termos do artigo XX alínea b) do GATT.

Na primeira etapa, o Grupo Especial analisa as provas juntadas pelas partes. Segundo o órgão da OMC, o Brasil demonstrou que os pneus inutilizados poderiam contribuir à transmissão de doenças, provando assim que o objetivo da medida restritiva é tão somente para reduzir os riscos causados à saúde e à vida de pessoas, caso o acúmulo de pneus inutilizados continue a aumentar. Nessa problemática, o Grupo Especial adotou a noção de “risco”, conceito utilizado pelo OAP no caso “*Hormônios*”,³¹ que considerou que os operadores comerciais e os Estados devem tomar as medidas necessárias para reduzir os riscos e os danos potenciais à saúde humana. Todavia, os elementos de provas juntados pelo Brasil não foram suficientes para que a medida restritiva ao comércio fosse justificada nos termos do artigo XX alínea b) do GATT. Vejamos o § 178 do Relatório do órgão de Apelação:³²

³⁰ “[...] que el “aspecto de los métodos de establecimiento de líneas de base” cuya incompatibilidad con el párrafo 4 del artículo III se había constatado no estaba justificado al amparo del apartado b) del artículo XX del Acuerdo General que exceptuaba las medidas “necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales” [...]; “[...] que, habida cuenta de la constatación recogida en el punto vii) era innecesario determinar si la medida en cuestión se aplicaba “conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales”; “[...] que, a la luz de la conclusión recogida en el punto vii) era innecesario determinar si la medida en cuestión cumplía las condiciones de la cláusula introductoria del artículo XX.”

³¹ Este diferendo ilustra igualmente o conflito comercial Estados Unidos x Europa, colocando em jogo questão da segurança alimentar, e notadamente o princípio de precaução. (Caso “*Hormônios*”: *Communautés Européennes - “Mesures concernant les viandes et les produits carnés”*, Relatório do Órgão de Apelação de 16 de fevereiro de 1998). Disponível em: <http://www.wto.org/French/tratop_f/sps_agreement_cbt_f/c5s3p1.htm>.

³² OMC, WT/DS332/AB/R de 3 de dezembro de 2007, (07-5290), *Caso Brasil – Medidas visando à importação de pneumáticos recauchutados*, AB-2007-4, Relatório do Órgão de Apelação, § 178.

[...] para determinar se uma medida é necessária nos termos do artigo XX, alínea “b” do GATT, o Grupo Especial deve considerar os fatores relevantes, em particular a importância dos interesses ou valores em jogo, a extensão dessa contribuição para atingir o objetivo da medida, bem como a natureza da medida restritiva ao comércio [...].

Na segunda etapa, o Grupo Especial verificou se as medidas necessárias³³ tomadas pelo Brasil contribuíram a limitar o acúmulo de pneus usados e se tais medidas seriam as únicas opções para reduzir os riscos para a saúde pública e assegurar a proteção do meio ambiente.

Usando a definição adotada no caso “Amianto”,³⁴ o Grupo Especial observou que cada Estado Membro da OMC pode [...] “determinar o nível de proteção da saúde que ele considera adequada em uma determinada situação”. Nesses termos, o Brasil conseguiu demonstrar que as alternativas propostas pela Comunidade Europeia não eram soluções razoavelmente disponíveis para substituir a medida restritiva.³⁵

5.2 A compatibilidade da medida: artigo XX e as exceções concorrentes ao Mercosul e os mandados de segurança

Trata-se de saber se a exceção aplicada em favor dos países membros do Mercosul em virtude da decisão proferida pelo Tribunal Arbitral *ad hoc* e dos man-

³³ Medidas necessárias nos termos do artigo XX, alínea b) do GATT 94.

Disponível em: <http://www.wto.org/French/tratop_f/sps_agreement_cbt_f/c5s3p1_htm>.

³⁴ Caso “Amianto” DS135: Communautés Européennes - “*Mesures affectant l’amiante et le produits en contenant*”. Neste diferendo, o Órgão de Apelação confirmou a conclusão formulada pelo Grupo Especial nos termos do artigo XX, alínea b) do GATT de 1994 segundo o qual o Decreto francês era “*necessário à proteção da saúde e da vida das pessoas*”, 12/03/2001. Disponível em: <http://www.wto.org/French/tratop_f/dispu_f/cases_f/ds135_f.htm>.

³⁵ Avaliação da noção de soluções de substituição: o Grupo Especial se esforçou a determinar se elas permitiam realizar o objetivo da política e do nível de proteção desejado pelo Brasil, ou seja, reduzir “*l’exposition aux risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la preservation des vegetaux découlant de l’accumulation de pneumatiques de rebut dans toute la mesure du possible [...]*”. OMC, WT/DS332/AB/R, 3 de dezembro de 2007, (07-5290), *Caso Brasil – Medidas visando à importação de pneumáticos recauchutados*, AB-2007-4, Relatório do Órgão de Apelação, § 174.

dados de segurança impetrados diante das jurisdições nacionais podem ser considerados como uma discriminação arbitrária ou injustificável nos termos do *caput* do artigo XX do GATT.

O Órgão de Apelação da OMC declarou que, para interpretar e aplicar o *caput* do artigo XX, tem-se que impedir o recurso abusivo às exceções específicas contidas no artigo em causa e salienta a necessidade de procurar um equilíbrio entre o direito de um membro de invocar uma exceção nos termos do artigo XX e os direitos dos outros membros.³⁶

Para o Grupo Especial, as exceções concedidas aos países do Mercosul e pelas liminares judiciais a nível nacional, não podem caracterizar uma discriminação injustificável pelo motivo que elas teriam fraco impacto quantitativo se comparadas ao número de pneus importados da Comunidade Europeia. Ora, o Grupo Especial considerou que a exceção concedida ao Mercosul causava discriminação entre os países do Mercosul e os membros da OMC, mas esta discriminação seria considerada como injustificável se as importações de pneus recauchutados fossem efetuadas em tamanha quantidade que colocasse em causa o objetivo da medida.³⁷

Em seguida, o Grupo Especial deu uma nova interpretação à noção de discriminação arbitrária, estimando que as exceções concedidas em virtude das medidas de execução de uma decisão judiciária não poderiam ser consideradas como “fortuitas” nem “fantasiosas”. (RUIZ FABRI, H.; MONNIER, 2008).

O OAP criticou o Grupo Especial por não ter considerado a discriminação como injustificável, assim como a sua interpretação sobre a relação entre os efeitos da discriminação e seu caractere justificável ou injustificável. Mas, OAP confirma a posição do Grupo Especial sobre a qualificação da decisão do Tribunal Arbitral

³⁶ OMC, WT/DS332/AB/R de 3 de dezembro de 2007, (07-5290), *Caso Brasil – Medidas visando à importação de pneumáticos recauchutados*, AB-2007-4, Relatório do Órgão de Apelação, Exceção concernente o Mercosul e a discriminação arbitrária e injustificável.

³⁷ OMC, WT/DS332/AB/R de 3 de dezembro de 2007, (07-5290), *Caso Brasil – Medidas visando à importação de pneumáticos recauchutados*, AB-2007-4, Relatório do Órgão de Apelação, § 229-230.

ad hoc do Mercosul, bem como sobre a concessão de liminares no âmbito nacional, que, conforme já salientado, causou o aumento considerável do volume de importação de pneus. Todavia, ele considera que uma discriminação pode ser *arbitraria ou injustificável* quando não tem relação alguma com o objetivo da medida restritiva justificada nos termos do artigo XX do GATT 94.

5.3 O Caput do artigo XX

Enfim, foi baseando-se no *caput* do artigo XX que o OAP fundamentou sua decisão.

O OAP considerou que a medida restritiva deve respeitar todas as condições estabelecidas pelo artigo XX do GATT 94, ou seja, uma das exceções definidas nas alíneas “a” a “j”, mas também no *caput* do artigo. Nestes termos, o OAP censurou a medida tomada pelo Brasil, pois ela não se enquadrava nos critérios de aplicação do artigo XX do GATT 94.

Posteriormente, o Órgão de Solução de Controvérsias manteve a decisão proferida pelo OAP.

Apesar da derrota do Governo brasileiro, esse caso é de suma importância do ponto de vista jurisprudencial. Foi a primeira vez que uma jurisdição, no caso a OMC, reconheceu que a medida restritiva tomada pelo Brasil era necessária à proteção do meio ambiente e da saúde pública. Segundo os autores Geneviève Dufour e Pascale Breault, o relatório “[...] reinventou uma nova maneira de interpretar a legalidade de uma medida tomada por um Membro nos termos das exceções previstas no artigo XX do GATT 94” (DUFOUR; BREAUULT, 2007, p. 428).

Resta questionar se o Estado brasileiro deve se submeter à decisão internacional ou regional. Pode a referida decisão interferir na soberania de um Estado ao ponto de entravar o ordenamento nacional e a política ambiental e de saúde pública?

6 A aplicação da decisão da OMC nos níveis regional e nacional

Neste tópico, analisaremos as consequências da decisão da OMC no âmbito regional e nacional. O caso *Brasil – Pneus recauchutados* fora julgado em três esferas diferentes (nacional, regional e internacional), mas analisaremos somente as duas últimas esferas. Primeiramente, na esfera regional, a medida restritiva tomada pelo Brasil foi fundada com base em critérios comerciais e não com base na exceção prevista no artigo 50, alínea d) do Tratado de Montevidéu. Enquanto na esfera internacional, a medida restritiva foi fundada com base na necessidade de proteção da saúde, da vida humana, dos animais e da preservação da flora.

Segundo Areou (2008, p. 192-199), “[...] a concorrência entre as jurisdições de solução de controvérsias não impede a coexistência entre diversos mecanismos utilizados para resolver os conflitos de mesma natureza, mas que opõem, portanto partes diferentes”.

Mas, essa situação é, todavia contraditória. O Brasil está em presença de julgamentos proferidos por dois sistemas diferentes de solução de controvérsias. Trate-se de questionar, se a decisão adotada pelo ORD da OMC deve prevalecer à decisão proferida pelo Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul?

Para Varella e Freitas Filho (2008):

[...] as lógicas de interpretação globais como as do Órgão de Solução de Controvérsias da OMC, inspiradas no direito anglo-saxon, se impõem às dos sistemas regionais de integração que têm outras tradições jurídicas (o Mercosul tem uma tradição continental européia) [...] A única solução possível a disposição deste último (o arbitro regional), se ele quiser evitar uma revisão de sua decisão pela OMC, é de aplicar as regras deste último. Deste feito, os precedentes e as interpretações do direito fixados pelo Órgão de Solução de Controvérsias da OMC se tornam universais.³⁸

³⁸ Tradução livre do texto original “[...] *En ce sens, les logiques d’interprétations globales comme celles de l’Organe de règlement des différends de l’OMC, très inspirées du droit anglo-saxon, s’imposent à l’égard des systèmes régionaux d’intégration qui ont d’autres traditions juridiques (le Mercosur a une tradition continentale européenne). Ce faisant, elles forcent la*

Portanto, qual das decisões o Brasil deve respeitar? Será que o Governo brasileiro fez a sua escolha?

O sistema normativo brasileiro está sendo alterado para estar em conformidade com a decisão da OMC. O Brasil diminuiu de 50% a quota de importação de pneus recauchutados provenientes do Mercosul.³⁹ Mas, o Governo continua dando um tratamento diferenciado aos produtos originários do Mercosul *vis-à-vis* dos produtos de origem europeia, infringindo assim a regra principal do GATT, a não discriminação.

Para sair dessa situação, a única solução viável para o Brasil é a proibição definitiva das importações de pneus recauchutados provenientes do Mercosul.

Para promover nova política de gestão ambiental, o Brasil intensificou as negociações no âmbito do Mercosul para a adoção de uma política comum de gestão ambiental dos resíduos especiais. Assim, por ocasião da IX Reunião dos Ministros do Meio Ambiente, realizada no dia 14 de novembro de 2008, na cidade do Rio de Janeiro, foi apresentado o Relatório “*Geo Mercosul: integração, comércio e meio ambiente*”, que demonstra o impacto do comércio no processo de integração regional ambiental dos países do bloco Mercosul. Na reunião, os Ministros do Mercosul determinaram como temas prioritários da agenda ambiental do bloco: o combate contra a desertificação e uma política comum de gestão ambiental, sendo incluídos nessa política os resíduos sólidos, como os pneumáticos.

jurisprudence régionale à changer de cap. En pratique, la décision de l'Organe de règlement des différends de l'OMC a pour conséquence de faire entrer dans un moule le comportement des arbitres régionaux et induit un système de contrôle de la décision régionale par l'Organe de règlement des différends de l'OMC dès lors que les États peuvent demander la constitution d'un autre panel à l'Organisation mondiale du commerce dans le cas où ils sont mécontents. Les décisions ne bénéficiant pas des mêmes pouvoirs de sanction, ni des mêmes capacités à les rendre effectives, la décision de l'Organisation mondiale du commerce va inmanquablement prévaloir sur celle de l'arbitre régional. La seule solution possible à la disposition de ce dernier, s'il veut éviter une révision de sa décision par l'Organisation mondiale du commerce, est l'application des règles de cette dernière. De ce fait, les précédents et les interprétations du droit fixés par l'Organe de règlement des différends de l'OMC deviennent universaux.”

³⁹ Resolução N° 01 COMEX de 13 de janeiro de 2009: “[...] as indústrias de pneumáticos recauchutados poderão importar 166.000 pneus por ano”. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=1enoticia=8819>>.

Mas, a promoção de uma nova política ambiental não era suficiente para que o Brasil conseguisse convencer os países do Mercosul quanto à necessidade de aplicação da medida restritiva à importação de pneus usados e recauchutados. Para cumprimento da decisão da OMC, o Governo brasileiro aguardava uma posição favorável do Supremo Tribunal Federal nos autos da Arguição de Descumprimento de Preceito Constitucional – ADPF-101-3,⁴⁰ cujo pedido era a declaração de inconstitucionalidade das liminares, autorizando a importação de pneumáticos usados e recauchutados pelos Tribunais de 1ª. Instância, bem como a proibição definitiva da importação de pneus recauchutados provenientes do Mercosul.

A questão foi tema de um debate acirrado no âmbito da Suprema Corte brasileira, em que interesses e direitos complexos estavam em causa: a proteção da saúde e do meio ambiente e o desenvolvimento econômico. De acordo com a Excelentíssima Ministra do STF Carmen Lúcia Antunes Rocha, “[...] a questão deve ser solucionada com base na Constituição Federal, que garante o direito à saúde e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado”. Em suas considerações a Ministra levou em conta

[...] a dificuldade na decomposição dos elementos que compõem o pneu e de seu armazenamento, os problemas que advêm com sua incineração, o alto índice de propagação de doenças, como a dengue, decorrente do acúmulo de pneus descartados ou armazenados a céu aberto, o aumento do passivo ambiental – principalmente em face do fato de que os pneus usados importados têm taxa de aproveitamento para fins de recauchutagem de apenas 40%, constituindo o resto matéria inservível, ou seja, lixo ambiental –, considerou demonstrado o risco da segurança interna, compreendida não somente nas agressões ao meio ambiente que podem ocorrer, mas também à saúde pública, e inviável, por conseguinte, a importação de pneus usados.⁴¹

⁴⁰ Decisão do árbitro da OMC, Yasuhei Taniguchi, de 29 de agosto de 2008, § 73: Nos autos do procedimento arbitral, o Brasil justificou-se que para parar efetivamente as importações de pneumáticos usados, o Governo brasileiro tinha ingressado com uma ação perante a Corte Suprema Federal. Ainda afirmou que uma decisão favorável do STF teria por efeito derrubar todas as liminares já concedidas, impedir o deferimento de futuras liminares e permitir ao Brasil a possibilidade de se colocar em conformidade com obrigações no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC).

⁴¹ ADPF 101, Rel. Min. Cármen Lúcia, julgamento em 11-3-2009, Plenário, Informativo 538. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/constituicao/artigobd.asp?item=%201814>>.

Somente em 24 de junho de 2009, é que o STF declarou inconstitucional a importação de pneus usados e recauchutados de qualquer país, inclusive aqueles provenientes do Uruguai:

O Tribunal, por maioria, julgou parcialmente procedente pedido formulado em arguição de descumprimento de preceito fundamental, ajuizada pelo Presidente da República, e declarou inconstitucionais, com efeitos *ex tunc*, as interpretações, incluídas as judicialmente acolhidas, que permitiram ou permitem a importação de pneus usados de qualquer espécie, aí insertos os remoldados. Ficaram ressalvados os provimentos judiciais transitados em julgado, com teor já executado e objeto completamente exaurido [...].⁴²

Com 8 votos a 1, os Ministros do STF reconheceram que a medida imposta pelo Governo brasileiro é de suma importância para a saúde pública e o meio ambiente ecologicamente equilibrado, devendo tais preceitos fundamentais primar sobre os interesses do Direito Internacional Econômico.

Tendo em vista que a sua política sanitária e de gestão ambiental foi reconhecida a nível internacional e nacional, o Governo brasileiro publicou a Portaria nº 24/09 SECEX “sobre a nova política de importação de pneumáticos”, colocando definitivamente o seu ordenamento jurídico em conformidade com a decisão proferida pela OMC no Caso Pneus, a fim de evitar eventuais retaliações comerciais futuras. Segundo a Portaria “[...] não serão deferidas licenças de importação para pneus recauchutados e usados, seja como bem de consumo ou ainda como matéria-prima”.⁴³

Nesse sentido, o Governo brasileiro não dá mais nenhum tratamento diferenciado aos produtos originários do Mercosul *vis-à-vis* dos produtos de origem

⁴² ADPF 101, Rel. Min. Cármen Lúcia, julgamento em 24-6-2009, Plenário, Informativo 552. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/constituicao/artigobd.asp?item=%201814>>.

⁴³ Art. 42 da Portaria 24 SECEX de 26 de agosto de 2009: “Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na totalidade da posição 4012 da NCM”.

européia e proíbe, definitivamente, toda importação de pneus recauchutados provenientes do Mercosul, respeitando assim os preceitos estabelecidos pelo artigo XX do GATT, *caput* e suas exceções.

Com a publicação dessa nova Portaria, o Brasil espera acabar com todo e qualquer questionamento quanto à diferenciação existente entre pneus usados ou recauchutados (classificados na nomenclatura comum do Mercosul sob o nº 4012), bem como quanto à origem desses pneus.

Dando continuidade, em setembro de 2009, o CONAMA aprovou a Resolução 416/99 que disciplina a obrigação das empresas fabricantes e importadoras de pneus em dar uma destinação ambientalmente adequada aos pneus inservíveis.⁴⁴

A título de evolução jurisprudencial, em uma decisão da Sexta Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da Segunda Região, em data do dia 19 de outubro de 2009, o Excelentíssimo Desembargador Guilherme Calmon Nogueira da Gama enuncia que:

[...] a importação de pneus usados causa severos danos ao meio-ambiente. A entrada no país de pneus usados é medida que acarreta sérios gravames a alguns valores que a Constituição Federal resolveu preservar no título relativo à ordem econômica, quais sejam: a livre concorrência (danos à indústria nacional); a defesa do consumidor (riscos à segurança dos consumidores e à segurança do trânsito em geral); a defesa do meio ambiente.⁴⁵

7 Considerações Finais

Com base no estudo comparativo realizado, observa-se que as lógicas de decisão no âmbito internacional e regional são distintas. Enquanto na OMC cons-

⁴⁴ Resolução 416 do CONAMA de 30/09/2009 que dispõe sobre a prevenção à degradação ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação ambientalmente adequada, e dá outras providências.

⁴⁵ Apelação em Mandado de Segurança nº 2003.51.01.012619-2. Disponível em: <http://www.abdir.com.br/jurisprudencia/jurisp_abdir_12_11_09_3.pdf>.

tata-se claramente uma evolução na inclusão dos aspectos ambientais e do desenvolvimento sustentável em suas decisões. No Mercosul, a exceção ambiental ainda não é aceita. Finalmente, o Brasil encontrou uma solução para o problema do lixo pneumático, firmando assim sua política sanitária e ambiental fundada nos artigos 196 e 225 da Constituição Federal de 1988.

L'affaire pneus rechapés devant l'omc et le Mercosur

Resume

Le but de cet article est d'étudier l'affaire Pneus sous l'égide de l'OMC et du Mercosur. Il est destiné à examiner la relation entre le droit à un environnement écologiquement équilibré et la santé publique, et, la libéralisation du commerce et le développement économique.

Mots-clés: Le Mercosur. Pneus. De l'environnement.

Referências

AREOU, Guillaume. Brésil: Mesures visant l'importation de pneus rechapés. *Revue Générale de Droit International Public*, [Paris], t. 112, p. 192-199, jan. 2008.

DUFOUR, G.; BREAUULT, P. Organe de règlements de différends de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). *Revue Québécoise de Droit International*, [Quebec], v. 20, p. 427-456, jan. 2007.

RUIZ FABRI, H.; MONNIER, P. Chronique du règlements de differends de l'OMC 2007-2008. *Journal de Droit International*, [Paris], n. 3, p. 845-914, jul. 2008.

VARELLA, Dias Marcelo ; FILHO, Freitas Roberto. L'organisation mondiale du commerce: un révélateur des divergences internes aux pays en développement. *Revue Internationale de Droit Economique*. [Paris], t. 22, v. 4, p. 487-507, abr. 2008. Disponível em: <www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-economique-2008-4-page-487.htm>. Acesso em: 9 dez. 2010.