

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Projeto de Decreto Legislativo

(Do Sr. Rodrigo Maia)

Susta a aplicação do decreto nº 4.592, de 11 de fevereiro de 2003, do Poder Executivo, e dá outras providências.

Autor: Deputado RODRIGO MAIA

Relator: Deputado FERNANDO GABEIRA

Voto em Separado do Deputado Leonardo Monteiro

O nobre Deputado Rodrigo Maia apresentou o PDL 01 de 2003, que intenta sustar a aplicação do decreto nº 4.592 de 11 de fevereiro de 2003. Este decreto foi editado como consequência da sentença do Tribunal Arbitral do Mercosul, que obrigou o Brasil a receber pneumáticos reformados do Uruguai. Apenso a este PDL temos mais três proposições que versam sobre o mesmo tema. O Deputado Fernando Gabeira apresentou voto favorável ao PDL na forma do substitutivo. O substitutivo atualiza o conteúdo do PDL uma vez que o decreto nº 4.592/03 foi revogado pelo decreto nº 6.514 de 2008. A intenção do PDL é de sustar o dispositivo que excepciona da multa por importação dos pneus reformados oriundos dos países membros do Mercosul. Para analisarmos o mérito do PDL temos que trazer a baila os fatos que levaram a edição do decreto nº 4.592 de 2003.

A história do contencioso brasileiro com a importação de pneus usados, seja fruto de importação por força de acordo bilateral seja por medida liminar judicial, dista o fim dos anos oitenta, início da década de noventa. Com o advento do MERCOSUL, fruto do tratado de Assunção de 1991, ficaram os Estados Partes comprometidos a harmonizar as suas legislações, nas áreas pertinentes, com a finalidade de "lograr o fortalecimento do processo de integração"¹. Ocorre que, a elaboração Legislativa não

¹ Prefácio; Constituições dos países do Mercosul: textos constitucionais Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai; Ed.Câmara do Deputados, 2001, 551 paginas, Pg.19

acompanhou a evolução comercial no Mercosul. Assim, formou-se contenciosos nestas relações comerciais que, via de regra, tem sido resolvidos em Tribunais Arbitrais. A exemplo destas controvérsias temos que em janeiro de 2002 o Brasil foi condenado por um Tribunal Arbitral *Had Hoc* do Mercosul a permitir a importação de pneus remoldados do Uruguai.

Esta controvérsia nos remete ao emaranhado de normas e regulamentos que formam o edifício jurídico que proíbe a importação de pneus usados no Brasil. Em 1991 o Brasil proibiu a importação de bens de consumo usados, incluindo aí os pneus, por intermédio de Portaria Ministerial DECEX n.º 8 de 14 de maio de 1991. Ainda na década de noventa o Conselho Nacional de Meio Ambiente, CONAMA, editou a Resolução 23 de 12 de dezembro de 1996, que "Regulamenta a importação e uso de resíduos perigosos", esta resolução proibia entrada de vários resíduos sólidos e entre eles o pneu. Em 1999 o CONAMA editou a Resolução 258, que torna obrigatório por parte dos fabricantes e importadores de pneus a coleta e destinação final ambientalmente adequada dos pneus inservíveis. Em 2001 o Executivo Federal publicou o Decreto nº 3.919 que modificou o Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999, decreto de regulamentação da Lei de Crimes Ambientais-LCA, acrescentando artigo que estabelecia a multa por importação de pneu usado ou reformado e proibia o comércio, o transporte, a armazenagem, a guarda ou depósito de pneu usado ou reformado importado. Por fim, em 2003, o Governo Federal editou o Decreto nº 4.592 de 11 de fevereiro de 2003 que modifica, também, o decreto de regulamentação da Lei de Crimes Ambientais, desta vez permitindo a importação de pneus reformados provenientes do Uruguai, por força da determinação arbitral do tribunal *Had Hoc* do Mercosul de 9 de janeiro de 2002, que obrigou o Brasil a permitir a entrada de pneus remoldados provenientes do Uruguai.

Em 2008 o Governo Federal editou o Decreto 6.514 de 2008, que deu nova regulamentação à Lei de Crimes Ambientais, LCA. Salientamos que, o novo decreto de regulamentação da LCA acolheu o texto do Decreto nº 4.592 de 2003, mantendo a proibição de importação de pneus usados ou reformados e estabelecendo a sanção

pecuniária para o descumprimento da regra e excetuando os pneus, nas condições já ditas, advindos do Mercosul da cobrança de multa. Diz o texto:

*Art. 70. Importar pneu usado ou reformado em desacordo com a legislação:
Multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), por unidade.*

§ 1º Incorre na mesma multa quem comercializa, transporta, armazena, guarda ou mantém em depósito pneu usado ou reformado, importado nessas condições.

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

Postas estas premissas temos a comentar o seguinte sobre o mérito do PDL:

O inciso V do artigo 49, supedâneo para o PDL, determina que:

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação Legislativo;

O texto constitucional é de uma clareza solar ao determinar em quais situações o Decreto Legislativo é pertinente, que são: quando o Poder Executivo exorbita de suas funções regulamentares ou do limite da delegação Legislativo.

Observando o histórico do processo que levou a edição do Decreto nº 4.592/03 revogado pelo Decreto nº 6.514/08, podemos notar que o Executivo não exorbitou de suas funções, na exata medida em que baixou o decreto para dar cumprimento a decisão judicial e, seguramente, faz parte de sua competência, entre outras, regulamentar as Leis aprovadas no Congresso Nacional, resguardado a inovação legal. O Deputado Rodrigo Maia argumenta que "o Decreto exorbita pois a LCA não excepciona a hipótese de incidência". Ora, não se trata de uma vontade do Executivo Federal de excetuar os países membros do Mercosul da multa por importação de pneus remoldados, mas sim de dar cumprimento à decisão judicial, a qual não sendo acatada irá trazer sanções comerciais e políticas, entre outras, previstas no tratado do Mercosul para o Brasil.

Com efeito, entendemos ser improcedente o PDL, tanto do ponto de vista formal quanto do ponto de vista ambiental, pois a proibição à importação de pneus usados ou reformados continua em vigor. Aliás, A Presidência da República, por meio da Advocacia Geral da União, AGU, ingressou em agosto de 2006 com um questionamento no Supremo Tribunal Federal, STF, através de uma Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, ADPF, de número 101, contra as decisões judiciais em todo o país que autorizaram a importação de pneus usados. É relevante salientar que as empresas importadoras de pneus usados estão através de liminares trazendo para o país pneus usados com o intuito de utilizá-los como matéria-prima para a indústria de remoldagem de pneus no Brasil em detrimento ao uso de pneus usados produzidos no país. Esta ADPF é fundamental para pormos fim não só as importações do Mercosul mas também de um outro contenciosa do Brasil sobre o tema que é com a OMC.

Em janeiro de 2006, a União Européia, U.E, solicitou à Organização Mundial do Comércio, OMC, o estabelecimento de um painel arbitral para analisar a postura brasileira quanto à importação de pneus reformados daquela região. O Brasil proíbe a importação de pneus reformados e de carcaças, baseado em questões ambientais e de saúde pública. O Governo Federal mantém essa posição, pois reconhece que dar um fim adequado a esse tipo de resíduo é hoje um problema internacional e que deve ser gerenciado no país que o produziu.

O impasse envolvendo a U.E. se iniciou em novembro de 2003, quando o Bureau Internacional das Associações de Vendedores e Recapadores de Pneumáticos (Bipaver, sigla em francês) alegou que a proibição da entrada de pneus reformados pelo Brasil estaria causando prejuízos comerciais a alguns reformadores europeus. Com isso, a União Européia realizou, de janeiro à março de 2004, investigações sobre o que seriam "práticas comerciais brasileiras que impedem a importação de pneus reformados".

O Governo Brasileiro forneceu aos europeus, cópias da legislação pertinente, dados estatísticos e, principalmente, informou sobre as razões ambientais e de saúde pública que levaram o país a proibir a importação de pneus reformados.

Apesar dos esforços e ao contrário das expectativas, o relatório das investigações da U.E., de setembro de 2004, concluiu que as medidas brasileiras estariam contrariando regras da OMC. O documento recomendou que fosse definido prazo, até outubro daquele ano, para que o Brasil baixasse suas barreiras. O que não aconteceu.

Em junho de 2005, a União Européia solicitou ao Brasil a realização de novas consultas. Na ocasião, o Brasil, mais uma vez, forneceu todas as respostas às questões formuladas pelos europeus. Demonstrou, inclusive, que as medidas adotadas internamente estão de acordo com o sistema multilateral de comércio.

No entanto, ainda insatisfeita com o resultado de toda a série de consultas, a U.E. decidiu entrar com processo de contencioso na OMC, através do Órgão de Controvérsia da instituição, para tentar forçar a entrada de milhares de pneus reformados no Brasil. Com efeito, em 20/06/05 foi aberto Painel do contencioso entre a U.E e o Brasil. Em 12/06/07 foi publicado o relatório do Painel, sendo considerado procedente as motivações brasileiras de proibir a importação de pneus reformados provenientes da U.E pelos motivos de segurança sanitária, de saúde pública e ambiental. Este relatório desconsiderou as importações de pneus reformados pelo Brasil oriundos dos países do Mercosul, por entender que o volume importado configurava-se como insignificante para a relação comercial, não sendo óbice para a proibição da importação de pneus oriundos da U.E. Ocorre que, a União Européia, não satisfeita, apelou em 03/09/07 para o Órgão de Apelação da OMC. Destarte, em 03/12/07 o Órgão de Apelação apresentou seu relatório ratificando o relatório do Painel do contencioso, porém considerou que as importações de pneus reformados provenientes do Mercosul "constitui-se discriminação arbitrária e injustificável" mesmo sendo insignificante a quantidade movimentada entre o Brasil e os países do Mercosul. Neste diapasão, o Órgão de Solução de Controvérsia da OMC adotou o relatório do Órgão de Apelação em 17/12/2007, que entre outras providências determinou que o Brasil poderá manter a proibição de importação de pneus reformados provenientes da U.E, com as condicionantes de eliminar a entrada

de pneus usados por liminares e a entrada dos pneus reformados originários do Mercosul, pondo fim a "natureza discriminatória" da exceção aberta para o Mercosul. Daí a importância da ADPF 101 ser considerada procedente pelo pleno do STF .

Resta evidente que não há vício de qualquer natureza na ação do governo em regulamentar a excepcionalidade no regramento da aplicação da multa por importação de reformados oriundos do Mercosul, uma vez que este ato tem seu fulcro em decisão judicial. Aliás, ficou claro que o governo brasileiro tem engendrado todos os esforços para impedir a entrada de pneus usados ou reformados no território nacional.

Devido ao exposto somos contrários ao PDL e ao seu substitutivo por entendermos que não houve vício material ou formal no ato do executivo, sendo certo que o PDL não é o remédio para conter a importação de pneus usados ou reformados para o Brasil, mas sim a aprovação do Voto da Ministra Carmem Lúcia do STF, relatora da ADPF 101, que põe fim a importação de pneus usados ou reformados de qualquer procedência para o Brasil.

Sala das Comissões

13 de maio de 2009

Leonardo Monteiro

Deputado Federal PT/MG