

MERCOSUL

TRIBUNAL ARBITRAL

**CONTROVÉRSIA ENTRE
A REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI
E A REPÚBLICA ARGENTINA**

**PROIBIÇÃO DE IMPORTAÇÃO DE
PNEUS REMODELADOS**

LAUDO ARBITRAL

Dr. Hermes Marcelo Huck

Presidente

Dr. José María Gamio

Membro

Dr. Marcelo Antonio Gottifredi

Membro

25 de outubro de 2005

LAUDO ARBITRAL

Na cidade de Montevideu, República Oriental do Uruguai, aos 25 de outubro de 2005.

Laudoprolatado pelo Tribunal Arbitral constituído para solucionar controvérsia surgida entre a República Oriental do Uruguai (aqui simplesmente denominada “Parte Reclamante” ou “Reclamante” ou “Uruguai”) e a República Argentina (aqui simplesmente denominada “Parte Reclamada” ou “Reclamada” ou “Argentina”), controvérsia essa versando sobre a “Proibição de Importação de Pneus Remodelados”.

I.- RELATÓRIO

A.- O TRIBUNAL ARBITRAL

1. O Tribunal Arbitral, devidamente constituído para julgar a presente controvérsia, de conformidade com o disposto no Protocolo de Olivos, datado de 18 de fevereiro de 2002, é constituído pelos árbitros, Dr. Hermes Marcelo Huck da República Federativa do Brasil (Presidente do Tribunal), Dr. José María Gamio da República Oriental do Uruguai e Dr. Marcelo Antonio Gottifredi da República Argentina.

2. O Presidente notificado de sua designação e o Tribunal constituído em data de 26 de julho de 2005, foi devidamente instalado aos 19 de agosto de 2005, na sede da Secretaria Administrativa do Mercosul, na

cidade de Montevideu, República Oriental do Uruguai. Em sessão do dia 19 de agosto de 2005, o Tribunal realizou sua primeira reunião, quando foram adotadas suas Regras de Procedimento. Foram as Partes convidadas a designar seus respectivos representantes e constituir domicílio na cidade de Montevideu, onde funcionou o Tribunal, apresentar por escrito suas razões, bem como informar se aceitavam ou se opunham à intervenção de terceiros Estados Partes do Mercosul no procedimento arbitral.

3. A Parte Reclamante, dentro do prazo que lhe foi concedido, apresentou suas razões por escrito, tendo o Tribunal dado conhecimento das mesmas à Parte Reclamada; esta, igualmente no prazo que lhe foi concedido, apresentou sua contestação por escrito. Da contestação da Argentina foi dada ciência ao Uruguai. Igualmente, em cumprimento à determinação do Tribunal, as representações foram definidas e os domicílios para notificações indicados. O Uruguai nomeou como seus representantes os Doutores Hugo Cayrús Maurin, José María Robaina, Myriam Fraschini e o Engenheiro José Luis Heijo, tendo a Argentina indicado como seus representantes o Lic. Adrián Makuc (Titular) e o Ministro Daniel Raimondi (Substituto). As provas documentais apresentadas pelas Partes foram aceitas e delas dada ciência à outra Parte e posteriormente integradas ao Processo junto à Secretaria.

4. Por manifestação escrita, datada de 30 de agosto de 2005, a Argentina informou não ter objeções à participação no processo arbitral de terceiros Estados Membros do Mercosul. Por manifestação escrita, datada de 01 de setembro de 2005, o Uruguai informou ao Tribunal que se opunha à participação de terceiros Estados no processo arbitral. Ficou, assim, excluída a participação de terceiros Estados na presente arbitragem.

5. Por meio da Ordem Procedimental nº 4, de 21 de setembro de 2005, o Tribunal Arbitral, nos termos do disposto no artigo 16 do

Protocolo de Olivos, prorrogou o prazo para prolação do laudo arbitral por mais 30 (trinta) dias, contados a partir de 26 de setembro de 2005.

6. O Tribunal Arbitral convocou as Partes para a Audiência a celebrar-se na sede da Secretaria Administrativa do Mercosul, no dia 11 de outubro de 2005, às 09,30 horas, determinando que indicassem previamente as provas que pretendiam produzir no curso de tal Audiência. Pelo representante da Argentina foi pleiteado um adiamento da Audiência, tendo tal pleito sido rejeitado por força da Ordem Procedimental nº 6, pelas razões ali expostas, e mantida a realização da Audiência para a data previamente informada às Partes.

7. Em nota de 06 de outubro de 2005, o Uruguai informou que faria prova pericial durante a Audiência, por meio da oitiva do Engenheiro Ricardo Leone. Em nota de 06 de outubro de 2005, a Argentina informou que ouviria na Audiência os peritos Dr. Jorge Mandelbaum, Lic. Liliana Rehak, Dra. Leila Devia e Dra. Raquel Turcán. Anexou a seu pedido os currículos dos peritos, bem como uma lista de perguntas que pretendia ver por eles respondida. Argentina posteriormente solicitou fossem exibidos dois vídeos durante a Audiência.

8. Em data de 11 de outubro de 2005, com início às 09,30 horas, realizou-se a Audiência designada. Foram ouvidos os depoimentos dos peritos indicados por ambas as partes, tendo se manifestado primeiramente o perito designado pelo Uruguai e posteriormente os peritos nomeados pela Argentina. O perito indicado pelo Uruguai apresentou uma série de considerações e de dados sobre a produção e funcionamento de pneus remodelados, fazendo acompanhar sua exposição por uma exibição de slides pelo sistema *power point*. Posteriormente, respondeu a perguntas formuladas pelas Partes, bem como pelos árbitros. Os peritos nomeados pela Argentina depuseram em dois momentos distintos. De início, foram ouvidos os Dr. Jorge Mandelbaum e a Lic. Liliana Rehak, que responderam às perguntas

previamente formuladas pela Argentina, bem como as postas pelos representantes do Uruguai e pelos árbitros. Versaram tais perguntas sobre aspectos técnicos da fabricação e uso dos pneus remodelados. Em seqüência, foram ouvidos os peritos Dra. Leila Devia e Dra. Raquel Turcán, respondendo inicialmente a questões previamente formuladas pela Argentina e posteriormente as que lhes foram submetidas pelos representantes do Uruguai. Versaram tais perguntas sobre aspectos jurídicos da preservação do meio ambiente, do impacto ambiental causado pela disposição de pneus usados, bem como sobre medidas técnicas discutidas e adotadas para minimização desse problema. O representante da Argentina, após a oitiva dos peritos, fez exhibir dois vídeos, sendo um relativo a matéria tele jornalística produzida no México e outro um comercial de televisão. O Tribunal considerou plenamente inteligíveis as provas apresentadas pelas Partes no curso da Audiência.

9. Tal como disposto na Ata de Sessão nº 2, relativa à Audiência ocorrida no dia 11 de outubro de 2005, ata essa firmada pelos árbitros e pelos representantes das Partes, sem qualquer ressalva, os depoimentos dos peritos foram resumidos pela Secretaria do Mercosul e encaminhados às Partes para que apresentassem suas observações e sugestões relativamente ao texto resumido. Em 17 de outubro de 2005, as Partes apresentaram suas observações e sugestões ao texto-resumo dos depoimentos prestados pelos peritos que haviam deposto durante a Audiência. Tanto o resumo dos depoimentos, como as observações apresentadas pelas Partes integram o presente processo e complementam a citada Ata de Sessão nº 2.

10. Encerradas as provas, as Partes apresentaram suas alegações orais. No prazo definido pelo Tribunal, as Partes submeteram as respectivas Alegações Finais, por escrito.

B.- TRÂMITE PRÉVIO

11. O Tribunal Arbitral foi constituído de conformidade com o disposto no Protocolo de Olivos, tendo sido cumpridos todos os termos e condições nele estabelecidos para a solução de conflitos. Anteriormente ao início do procedimento arbitral foram realizadas as gestões prévias destinadas à solução da controvérsia surgida entre as Partes, a saber:

- a) Na LVI Reunião Ordinária do Grupo Mercado Comum (GMC), realizada na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, em 25 e 26 de novembro de 2004, o Uruguai informou sobre a possibilidade de por em prática o mecanismo de solução de controvérsias, em decorrência da proibição estabelecida pela Argentina, através da Lei nº 25.626, para a importação de pneus remodelados.
- b) Através da Nota nº 2388/2004, o Uruguai solicitou o início de negociações diretas entre as Partes, nos termos dos artigos 4º e 5º do Protocolo de Olivos, propondo a realização de uma reunião entre as Partes na cidade de Belo Horizonte, onde se realizaria XXVIII Reunião Extraordinária do GMC. A Secretaria do Mercosul foi informada dessa proposta, por meio da Nota nº 2391/2004, de 06.12.2004, apresentada pelo Uruguai.
- c) A Argentina, por seu Coordenador Geral do GMC, respondeu com a Nota SCREI nº 888/2004, de 10.12.2004, acusando o recebimento da nota do Uruguai e propondo uma reunião bilateral, em data alternativa, a ser realizada na cidade de Buenos Aires.
- d) Referida reunião entre as Partes foi realizada no dia 23 de dezembro de 2004, na cidade de Buenos Aires. As Partes expuseram suas razões.

e) Por manifestações recíprocas, as Partes discutiram alternativas para por fim à controvérsia, sem ter logrado chegar a um consenso quanto às diferenças.

f) Sem ter chegado a uma solução para a controvérsia, o Uruguai, por meio da Nota nº 130/2005, de 23 de fevereiro de 2005, transmitiu à Secretaria do Mercosul que pretendia dar início ao procedimento arbitral, tal como previsto no Capítulo VI e seguintes do Protocolo de Olivos.

12. Os procedimentos do Tribunal Arbitral foram registrados pela Secretaria Administrativa do Mercosul e desenvolveram-se em conformidade com o Protocolo de Olivos e com as Regras de Procedimento aprovadas pelo Tribunal. As Partes apresentaram suas manifestações escritas e orais dentro da forma e prazos estabelecidos.

13. Em consequência do acima exposto, nos termos do Capítulo VI do Protocolo de Olivos e demais legislação aplicável, este Tribunal Arbitral detém plena capacidade para emitir o presente LAUDO ARBITRAL, para cumprimento das Partes e para que produza todos os fins e efeitos de direito.

C.- ALEGAÇÕES DAS PARTES

1. O pedido do Uruguai

14. Uruguai contesta a legitimidade da decisão da Argentina no sentido de proibir a importação de pneus reconstruídos. Afirma que havia normas administrativas que proibiam a importação de pneumáticos usados para a Argentina (posição 4012.20.00). Uma nota divulgada pela *Dirección General de Industria* (nº 89/2001), divulgada

no SIM (Sistema Informático Maria) menciona que a anterior proibição de pneus usados prevista no artigo 38 do Decreto 660/00 também alcançava a pneus reconstruídos. Posteriormente, a Lei nº 25.626, de 09.08.2002, estende para todo o território nacional da Argentina a proibição da importação de pneus e câmaras pneumáticas recauchutadas (posição 4012.10.00).

15. Alega o Uruguai que, anteriormente a tal Lei, a proibição de importação restringia-se a pneus usados, mas era livre a importação de pneus remodelados, que se incluem na categoria de recauchutados. Assim, entre os anos de 1997 a 2001, as indústrias uruguaias produziram pneus remodelados que foram exportados para a Argentina, sem qualquer restrição. Pela edição da Lei nº 25.626, a partir do primeiro trimestre de 2001, foram suspensas as exportações de tais pneus remodelados para a Argentina. Entretanto, posteriormente à vigência de tal Lei, importações de pneus recauchutados foram feitas pela Argentina de outros países, que não o Uruguai. Ressalta ainda o pedido inicial que a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) tem posições aduaneiras distintas para pneus recauchutados (4012.11.00), pneus para ônibus e caminhões (4012.12.00), pneus de aeronaves (4012.13.00), demais pneus (4012.19.00) e para pneus usados (4012.20.00).

16. A Lei contestada ao estender a proibição de importação aos pneus remodelados ignorou as efetivas diferenças que existem entre tais pneus e os usados. Segundo a posição uruguaia, os pneus remodelados não geram problemas de segurança de trânsito ou ao meio ambiente distintos dos problemas gerados por um pneu novo.

17. Alega que o uso de pneus remodelados tem sido aconselhado inclusive nos países desenvolvidos e, após descrever o processo de remodelagem, traz conclusão do IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas da Universidade de São Paulo no sentido de que o pneu

remodelado “possui, em princípio, as mesmas características do pneu novo”. Refere ainda o pedido inicial a determinados testes técnicos que assegurariam a qualidade de tais pneus.

18. Em sequência, o pedido inicial do Uruguai comenta o artigo 50 do Tratado de Montevideu, no qual são enunciadas as hipóteses excepcionais, quando são autorizadas barreiras não-alfandegárias à importação de produtos pelos Estados subscritores. Analisa cada uma de tais hipóteses, argumentando que no caso dos pneus remodelados não se pode falar em proteção à segurança (art. 50, inciso b), posto que esses produtos são seguros, tanto que a Argentina autoriza sua utilização pela frota nacional. Ademais, tais pneus são utilizados mundialmente, inclusive para guarnecer aeronaves, onde os requisitos de segurança são mais rigorosos. No tocante à hipótese de proteção à vida e saúde das pessoas, animais e vegetais (art. 50, inciso d), afirma que a durabilidade de um pneu remodelado é idêntica a de um pneu novo, não havendo – portanto – impacto adicional ao meio ambiente. Ademais, existem na Argentina mais de 70 plantas industriais que produzem pneus reconstruídos, sendo os mesmos livremente utilizados pelos veículos argentinos.

19. Após mencionar que a Decisão do Conselho do Mercado Comum 70/00 – sobre Política Automotriz do Mercosul não abrange pneus remodelados, o pedido do Uruguai lista uma longa série de medidas legislativas e administrativas de vários países do mundo, nos quais se admite o uso de pneus remodelados.

20. A demanda do Uruguai, a seguir, afirma que a proibição imposta pela Argentina à importação de pneus remodelados viola os artigos 1º e 5º do Tratado de Assunção, por inibir injustificadamente a livre circulação de bens no âmbito do Mercosul. A modificação de condições pré-existentes, a interrupção do fluxo comercial entre os países não são admissíveis no sistema do Mercosul, onde medidas sobre comércio de

bens devem fundar-se em acordos que criem vínculos jurídicos e não em medidas unilaterais adotadas por seus membros. No mesmo sentido, argumenta o Uruguai, a proibição de importações adotada pela Argentina violaria o Anexo I do Tratado de Assunção, as Decisões nºs 22/00 e 57/00, relativas ao Acesso a Mercados, adotadas pelo Conselho do Mercado Comum.

21. A edição da Lei argentina igualmente violaria, segundo o Uruguai, vários dispositivos de Direito Internacional, admitido como direito aplicável ao caso segundo o Protocolo de Olivos, tais como os *pacta sunt servanda*, o princípio da boa fé, consagrado pelo artigo 26 da Convenção de Viena de 1969, sobre Direito dos Tratados. Adiciona, ainda a sua argumentação, os princípios do Direito da Integração, tais como adotados no laudo arbitral editado em 09 de janeiro de 2002 sobre controvérsia análoga à presente que confrontou a República Oriental do Uruguai e os Estados Unidos do Brasil.

22. Tendo analisado as normas e princípios do Direito Internacional, inclusive aqueles adotados e praticados no cenário do GATT e da OMC, a demanda uruguaia argumenta que, ao caso presente, é de ser aplicado o “princípio e norma internacional do *estoppel*”.

23. Finalmente, o Uruguai pleiteia, ante todo o exposto, seja declarada pelo Tribunal Arbitral a incompatibilidade da Lei nº 25.626 da República Argentina com as normas e princípios vigentes no Mercosul, bem como com princípios e disposições de Direito Internacional e que, portanto, a República Argentina revogue referida Lei, bem como torne nulas todas as medidas de efeitos similares, abstendo-se de adotar no futuro outras medidas que tenham efeitos restritivos e/ou discriminatórios semelhantes aos questionados no presente feito.

2. Contestação da Argentina

24. Em sua resposta, a Argentina rejeita a amplitude do objeto da arbitragem definida pelo Uruguai, pois ao solicitar que a decisão do Tribunal alcance outras medidas além da Lei nº 25.626, estaria incluindo no pleito pedido genérico, inespecífico e com alto grau de abstração.

25. A contestação da Argentina retoma os antecedentes da divergência, mencionando proposta de acordo feita ao Uruguai e que não obteve deste a devida resposta. Relata as negociações bilaterais diretas havidas entre as Partes, bem como detalha referida proposta de acordo submetida ao Uruguai, no sentido de estabelecer-se um limite quantitativo de pneus remodelados a serem importados pela Argentina do Uruguai, limite esse definido pelo número de pneus usados que o Uruguai importasse da Argentina. O Uruguai não concordou com a proposta de negociação assim formulada.

26. Segundo a argumentação da Argentina, a Lei nº 25.626, caracterizada como uma proibição de caráter não-econômico, está amparada nas hipóteses elencadas pelo artigo 50 do Tratado de Montevidéu, recepcionado pelo Anexo I do Tratado de Assunção. A lei argentina não só está conforme com a legislação do Mercosul, como significa um passo adiante para alcançar-se o bem estar dos povos da região, através da proteção ao meio ambiente e à saúde das pessoas, animais e vegetais que habitam seu território.

27. Argentina alega que a Lei em discussão é medida de caráter preventivo destinada a evitar o dano potencial que os pneus remodelados, enquanto resíduos perigosos por sua difícil e onerosa disposição final, possam causar ao meio ambiente, à saúde das pessoas, animais e vegetais, comprometendo o desenvolvimento das gerações presentes e futuras. A contestação da Argentina confirma o reconhecimento e aceitação das normas que se destinam a promover o livre comércio no Mercosul, porém argumenta que o artigo 50 do Tratado de Montevidéu de 1980 garante amparo legal a suas pretensões.

28. Segundo a Reclamada, a exceção ao livre comércio criada pelo artigo 50 do Tratado de Montevideu e, mais especialmente seu inciso d), que fala da proteção à vida e à saúde das pessoas, animais e vegetais, foi reconhecida por Tribunais Arbitrais Ad Hoc, constituídos no âmbito do Mercosul, sob o marco do Protocolo de Brasília. A contestação da Argentina, nessa linha, comenta a decisão adotada em laudo arbitral que dirimiu controvérsia entre Argentina e Brasil.

29. Assim, conclui a Argentina, a Lei nº 25.626 inclui-se entre as exceções previstas no artigo 50 do Tratado de Montevideu, pois (a) o bem jurídico tutelado é a proteção à vida e saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais; (b) o comércio de pneus remodelados entre Argentina e Uruguai foi marginal e insignificante em face do total de exportações feitas do Uruguai para a Argentina e (c) não se aplica ao caso o princípio da proporcionalidade, pois quando está em jogo a vida, a saúde, o padrão de vida dos habitantes do país, bem como os recursos naturais existentes, seria impossível implementar uma medida de proporcionalidade.

30. A seguir, a Argentina passa a discutir a existência de medidas de exceção ao livre comércio vigentes no âmbito multilateral e na União Europeia. Nessa linha, discute em detalhe o artigo XX do GATT 1994, referindo-se a decisões adotadas pela Organização Mundial do Comércio, entendendo que, tal como exigido em tais decisões, a Argentina pode comprovar a compatibilidade da Lei restritiva adotada com o objetivo de preservar o meio ambiente, respeitados os princípios da não discriminação, da necessidade e da proporcionalidade, posto que, como argumenta, não seria possível alcançar tais objetivos com a adoção de outras medidas.

31. A contestação apresentada pela Argentina analisa, na sequência, o artigo 30 do Tratado de Roma, no qual também são reconhecidas exceções ao princípio do livre comércio, quando ditadas para preservação da saúde e da vida das pessoas e dos animais, bem como para a preservação dos vegetais. Refere ainda decisões jurisprudenciais adotadas com fundamento no citado artigo. Comenta as Decisões nºs. 22/00 e 57/00 do Conselho do Mercado Comum, reconhecendo que a primeira consagra o compromisso dos Estados Membros em não adotar medidas

restritivas ao comércio recíproco. Entretanto, afirma que tal Decisão ratifica a exceção consagrada no artigo 2º, letra b) do Anexo I ao Tratado de Assunção. Analisa os argumentos apresentados no pedido inicial do Uruguai, em relação a tais Decisões, para refutá-los individualmente.

32. Em seguida, a defesa argentina tece comentários sobre o Laudo Arbitral emanado da controvérsia sobre importação de pneus remodelados que envolveu Uruguai e Brasil, para afirmar que determinadas conclusões de tal Laudo são equivocadas e afastaram-se substancialmente da doutrina emanada de todos os Laudos arbitrais que anteriormente se haviam pronunciado sobre a matéria, no âmbito do Mercosul. O Laudo Arbitral mencionado não faz qualquer referência à exceção prevista no Tratado de Assunção, que remete ao artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1980. Argumenta a contestação que tal Laudo ignorou totalmente o caráter evolutivo da ciência, a tecnologia, o direito em geral, o direito ambiental particularmente, a saúde etc., tendo concluído que os Estados Partes estariam proibidos de restringir ou proibir o ingresso em seus territórios de produtos que, em determinado momento se comercializava sem restrições por desconhecimento de suas propriedades nocivas para a saúde humana ou prejudiciais ao meio ambiente.

33. Afirma a defesa que as exceções ao livre comércio existem tanto no marco do Mercosul, como também na União Europeia e na Organização Mundial de Saúde, concluindo que (a) é lícito e possível admitir-se a aplicação de medidas restritivas de caráter excepcional; (b) as medidas implementadas devem estar efetivamente destinadas a proteger bens de natureza superior ou valores não econômicos.

34. Segue a contestação afirmando não haver qualquer discriminação na medida restritiva adotada, pois desde março de 2001, nenhum pneu reconstruído ingressou no território argentino de forma definitiva; a medida não caracteriza uma restrição encoberta ao comércio bilateral, porque o volume comercial de tal produto entre os dois países era insignificante; houve ofertas da Argentina para resolver amigavelmente a pendência, mediante a exportação temporária de pneus usados argentinos para o Uruguai, onde seriam remodelados e assim retornariam

ao território argentino; o objetivo da Lei nº 25.626 é o de manter controlado o “passivo ambiental” argentino, e não proteger o recauchutador nacional ou restringir o comércio, pois não fosse assim, não se teria proposto o acordo no qual constava a reconstrução de pneus no Uruguai.

35. Nos pontos seguintes, a defesa apresentada pela Argentina discorre longamente sobre o processo legislativo de que resultou a aprovação da Lei nº 25.626, indicando que no debate parlamentar ficou claro que a medida destinava-se a prevenir o ingresso de resíduos disfarçados de mercadorias com vida útil comprometida ou esgotada, bem como os impactos ambientais, atuais ou latentes decorrentes de tais mercadorias, tendo em vista a complexidade de sua gestão e os elevados custos envolvidos. A defesa igualmente discorre sobre o princípio da prevenção em Direito Ambiental, assegurando o caráter de proteção ambiental da Lei contestada. Finalmente, relembra as preocupações com o meio ambiente reveladas nos documentos do Mercosul, particularmente no Preâmbulo do Tratado de Assunção. Ainda, sobre tais preocupações, menciona o Acordo Marco sobre Meio Ambiente do Mercosul, de 22 de junho de 2001, bem como o projeto de Gestão Ambiental de Resíduos e Responsabilidade Pós Consumo, ainda em discussão pelo Conselho do Mercado Comum.

36. Discorre a defesa sobre o passivo ambiental e danos infringidos à saúde das pessoas e animais pelos pneus ao final de sua vida útil; sobre os riscos decorrentes da queima de tais produtos; sobre os perigos decorrentes da armazenagem a céu aberto, lembrando Diretiva do Parlamento Europeu (2000/53/CE) relativa à disposição de veículos, seus componentes e materiais, ao final de sua vida útil. Discorre sobre o fato de o Uruguai importar carcaças de países desenvolvidos fora da zona do Mercosul, concluindo que tal fato implica impacto negativo mediato em decorrência do curto período de reutilização do pneu remodelado e da falta de soluções concretas para sua disposição final e efeitos sobre o meio ambiente.

37. A contestação argentina refuta como não aplicável ao caso o princípio do estoppel, discorre sobre as nomenclaturas aduaneiras de produtos, indica dados

estatísticos sobre o volume de importações argentinas de pneus recauchutados ou usados, indicando a participação do Uruguai nesse comércio. Relata também dados estatísticos do Uruguai, indicando o volume de importação de pneus usados por aquele país.

38. A defesa apresentada pela Argentina procura refutar individualmente os argumentos apresentados pelo Uruguai em seu pedido inicial. Conclui sua defesa argumentando que a Lei nº 25.626 é compatível com as normas do Mercosul; que tal Lei foi editada em cumprimento ao artigo 41 da Constituição Nacional da Argentina; que a preservação do meio ambiente e da saúde das pessoas, animais e vegetais é necessária para atingir-se aos objetivos do Mercosul; que a indigitada Lei tem fundamento no princípio da prevenção em matéria ambiental; que os princípios do livre comércio e da proteção ao meio ambiente integram igualmente as normas do Mercosul; que os pneus remodelados no Uruguai utilizam-se de carcaças importadas de países desenvolvidos e tendo vida útil reduzida podem converter a região em “lixreira de resíduos importados e potencialmente perigosos”; que vários países da região, tais como Chile, Peru e Equador, adotaram normas que proíbem a importação de pneus usados e/ou recauchutados; que a Argentina mantém como política a proteção do meio ambiente; que o princípio de livre comércio é relativizado pelo Tratado de Assunção ao admitir as exceções do artigo 50 do Tratado de Montevidéu.

39. Por força do raciocínio apresentado, a Argentina entende que a Lei atacada é excepcional, tem caráter de proporcionalidade, não é discriminatória, destina-se a proteger um dos valores enumerados no artigo 50 do Tratado de Montevidéu, e não se dispõe de alternativa menos restritiva ao comércio intra-zona.

40. A Argentina requer ao final de sua defesa que se declare a norma questionada pelo Uruguai como compatível com as determinações do Tratado de Assunção e de seu Anexo I, bem como com as normas insculpidas no mesmo e com as disposições de Direito Internacional aplicáveis à matéria.

D. FUNDAMENTOS PARA A DECISÃO

41. Tendo presentes os argumentos trazidos pelas Partes, bem como as provas realizadas durante o curso da arbitragem, o Tribunal Arbitral, bem ponderando os fatos e o direito trazidos a seu conhecimento e análise, baseia sua decisão, ao final prolatada, nos argumentos já analisados, bem como, dentre outros, nos fundamentos e considerações de fato e de direito a seguir expendidos.

1. Objeto da Controvérsia

42. O Uruguai define o objeto da controvérsia posta perante este Tribunal como sendo a Lei nº 25.626 da República Argentina, promulgada em 08 de agosto de 2002 e publicada no Boletim Oficial, no dia 09 de agosto de 2002, que proíbe a importação de determinados produtos, entre os quais se encontram aqueles incluídos na Nomenclatura Comum do Mercosul, individualizados e classificados no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, sob o NCM 4012.10.00 Pneus (câmaras pneumáticas) recauchutados (entre os quais se incluem os pneus remodelados). Igualmente, o Uruguai entende incluir-se no objeto da controvérsia toda medida similar da República Argentina com efeito restritivo ou discriminatório relativa à importação do Uruguai dos referidos produtos.

43. Considerando que a definição do objeto do litígio apresentada pelo Uruguai mantém características de generalidade, sem especificidade e apresentar determinado grau de abstração, a Argentina refuta tal definição, pretendendo ver restrito o objeto da demanda tão-somente à Lei nº 25.626, acima mencionada e que se encontra em vigor desde o dia 17 de agosto de 2002.

44. Nos termos do disposto no artigo 14 do Protocolo de Olivos, o objeto da controvérsia é determinado pela apresentação do pedido e sua respectiva resposta ao Tribunal Arbitral, não se admitindo alterações posteriores. As alegações feitas pelas Partes no pedido e na contestação devem estar vinculadas aos temas e questões que tenham sido considerados em etapas prévias à arbitragem, etapas essas previstas no próprio Protocolo e no Anexo ao Protocolo de Ouro Preto. Fica, portanto, delimitado o objeto da controvérsia pela simples verificação dos termos constantes do pedido e da resposta das Partes litigantes, bem como das provas do que foi discutido em etapas de negociação anteriores ao início do procedimento arbitral.

45. Os termos de discussão anteriores à arbitragem podem ser conhecidos pela análise dos documentos trazidos aos autos pelas Partes, quando atenderam ao disposto na Ordem Procedimental nº 1, de 23 de agosto de 2005, que determinou fossem juntados ao processo, junto a Secretaria do Mercosul, “todos os documentos relativos à presente controvérsia, inclusive a troca de correspondência eletrônica ou epistolar – em poder de cada parte – que tenham sido produzidos durante o processo de negociação ocorrido previamente à apresentação pela República Oriental do Uruguai do requerimento para a instalação deste Tribunal Arbitral”.

46. Ainda que os documentos produzidos pelas Partes anteriormente à instalação do Tribunal Arbitral não sejam abundantes, de seu exame e leitura, cotejados com os escritos apresentados já durante a fase arbitral, não é difícil a definição do objeto do litígio.

47. Durante todas as negociações e discussões havidas entre as Partes, ficou claro o embate entre dois princípios consagrados pelas normas do Mercosul e pelo Direito Internacional. De um lado, o princípio da livre circulação de mercadorias no Mercosul, sustentado no banimento de barreiras não-econômicas ao comércio entre os Estados Membros; de outro lado, as normas que garantem a preservação do meio ambiente e da saúde das pessoas, animais e vegetais da zona. Nessa discussão, o ponto fulcral concentra-se na Lei nº 25.626, editada pela Argentina, em 08 de agosto de 2002, que proíbe a importação de pneus remodelados,

estendendo a estes a proibição já existente para pneus usados. O Uruguai insurge-se contra tal Lei, pois entende que seu conteúdo é contrário às normas do Mercosul, na medida em que restringe injustamente o comércio, interrompendo um fluxo comercial de pneus remodelados produzidos no Uruguai e que vinham sendo exportados para a Argentina.

2. Pontos incontroversos

48. No curso do procedimento arbitral, alguns pontos levantados e discutidos pelas Partes ficaram incontroversos. Em primeiro lugar, constatou-se que havia um fluxo comercial de pneus remodelados exportados do Uruguai para a Argentina. Esse fluxo, intermitente e de proporções econômicas modestas, perdurou pelo período compreendido entre 1997 e 2001, ou seja, por cerca de quatro anos. Tal fluxo comercial foi interrompido, ao final de 2001, em decorrência da edição da Lei nº 25.626, de 2002, pela Argentina, que estendia a proibição de pneus usados a pneus remodelados. Por força dessa norma, a livre circulação de bens foi afetada, no âmbito do Mercosul. Ficou comprovada haver clara distinção entre os pneus remodelados e os demais pneus reconstruídos (recapados ou simplesmente recauchutados). As provas produzidas por ambas as partes deixaram claro que os pneus remodelados são razoavelmente seguros, não havendo indicações de acidentes produzidos especificamente por tais produtos. A despeito de haver consenso quanto à segurança de tais pneus, pois são livremente utilizados em ambos os países, as Partes não acordaram quanto à durabilidade dos mesmos. Há no processo indicações de que um pneu remodelado pode durar entre 30% e 100% do prazo de vida útil de um pneu novo. É, porém, fato igualmente incontestável que um pneu para automóvel pode ser remodelado uma única vez. As Partes não divergiram quanto ao impacto ambiental que causam os pneus quando usados e inservíveis. Tornou-se fato incontroverso que não se dispõe de tecnologia adequada e economicamente viável para a reciclagem de pneus usados e inutilizados. Finalmente, as Partes declararam-se adeptas do princípio do livre comércio no Mercosul, e preocupadas com os problemas do meio

ambiente e da saúde das pessoas, dos animais e da preservação dos vegetais que ocupam a zona do Mercosul.

3. Direito aplicável

49. Os Tribunais Arbitrais Ad Hoc instituídos na forma prescrita pelo Protocolo de Olivos, nos precisos termos do artigo 34 desse mesmo Protocolo, devem decidir as controvérsias a eles submetidas com base no Tratado de Assunção, no Protocolo de Ouro Preto, nos protocolos e acordos celebrados no marco do Tratado de Assunção, nas Decisões do Conselho Mercado Comum, nas Resoluções do Grupo Mercado Comum, nas Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul e nos princípios e disposições de Direito Internacional aplicáveis à matéria em julgamento. Referido artigo ainda permite o julgamento por equidade, se a Partes envolvidas na arbitragem assim acordarem.

50. No presente caso, não houve acordo para que o Tribunal pudesse decidir *ex aequo et bono*, devendo ser aplicado, portanto, o direito tal como especificado no item 1 do referido artigo 34 do Protocolo de Olivos, o que é feito pelo Tribunal. Destarte, a aplicação de normas do sistema do Mercosul, bem como sua interpretação, serão procedidas contra o pano de fundo dos princípios e disposições do Direito Internacional. Para dirimir quaisquer dúvidas, desde logo, o Tribunal entende como direito aplicável aquele instituído nos documentos firmados no marco do Mercosul, e nos regulamentos e anexos que integram tratados, protocolos, acordos, decisões, resoluções e diretrizes.

4. Os princípios jurídicos em confronto

51. O artigo 1º do Tratado de Assunção estabelece como primeira condição básica para o estabelecimento do Mercosul a adoção do princípio da livre

circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários, restrições não-tarifárias à circulação de mercado e de qualquer outra medida de efeito equivalente.

52. Ainda que mencionando outros fundamentos legais igualmente pertinentes, o pedido do Uruguai estabelece sua principal base legal na violação pela Argentina do princípio da livre circulação de bens no território do Mercosul. Assim, reside no referido artigo 1º do Tratado de Assunção, ou seja, na violação da regra essencial em que deve assentar-se o Mercado Comum, o inconformismo do Uruguai, retratado em todas suas manifestações perante este Tribunal Arbitral.

53. A Argentina, de seu lado, em nenhum momento contesta tal princípio, ressaltando seu comprometimento com as regras que garantem a livre circulação de bens na zona integrada, livre de restrições ou discriminações. Contrapõe, entretanto, ao pedido do Uruguai, as exceções legais e legítimas à livre circulação de bens. Chama a Argentina a seu favor, dentre outros fundamentos, o Preâmbulo do Tratado de Assunção, quando admite que o processo de integração e desenvolvimento econômico com justiça social passa também e necessariamente pela preservação do meio ambiente. Busca, ainda, fundamento no Anexo I ao Tratado, quando em seu artigo 2º, letra b), exclui do conceito de “restrições ao livre comércio” as situações previstas no artigo 50 do Tratado de Montevideú de 1950. Deste artigo 50, a Argentina destaca a letra b), relativa à aplicação de leis e regulamentos de segurança, e a letra d), pertinente à proteção da vida e saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais.

54. De sua parte, o Uruguai revela não discordar das medidas de proteção ambiental, expondo o conjunto de normas vigentes internas relativas a tal matéria, bem como sua atuação internacional no sentido de proteger os valores ambientais. Destaca, entretanto, que a fundamentação legal trazida pela Argentina é inaplicável ao caso dos pneus remodelados.

55. Destarte, o Tribunal defronta-se com argumentos das Partes que implicam verdadeiro confronto entre princípios norteadores do Mercosul. Tendo este

Tribunal admitido ser ponto incontroverso a decisão argentina de proibir a importação de pneus remodelados para seu território, bem como que tal proibição atingiu determinado fluxo de comércio originado do Uruguai, a decisão a ser adotada levará em consideração os fatos concretos que caracterizaram o fluxo de comércio de pneus remodelados do Uruguai para Argentina, especialmente no período de 1997 a 2001. Ponderará ainda o Tribunal a aplicação dos mencionados princípios em confronto, ou seja, o livre comércio e a proteção do meio ambiente, definindo a prevalência de um sobre o outro, tendo em conta os ditames do Direito Internacional e, muito especialmente, as peculiaridades do caso *subexamen*.

5. O direito e o caso concreto

56. Tendo as Partes ratificado seu convencimento quanto à legalidade da aplicação do princípio da livre circulação de bens na região, bem como admitido o fato de que determinada Lei interna argentina proibiu a importação de produtos que vinham sendo exportados pelo Uruguai, cabe a este Tribunal definir se a exceção apresentada pela Argentina, ou seja – em termos gerais –, se a proteção da saúde e vida de pessoas e animais e a preservação do meio ambiente, tem condições jurídicas de se opor ao princípio do livre comércio, em determinadas condições e/ou circunstâncias.

57. Além das normas e princípios antes citados, têm referência direta com o caso concreto ora em análise toda uma série de dispositivos internacionais, levantados pelas Partes no curso das discussões. Note-se, em primeiro lugar, o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) que dispõe em seu artigo XX que os Estados membros (Argentina e Uruguai são membros) podem estabelecer restrições às importações por motivos não-econômicos desde que, como estatuído na letra “b”, sejam necessárias para proteger a saúde e a vida das pessoas e dos animais ou para preservar os vegetais. O Tratado de Assunção, como visto, incorporou tal exceção ao princípio do livre comércio, como antes mencionado.

58. O Preâmbulo do Tratado de Assunção consagra como um dos instrumentos do processo de integração a “preservação do meio ambiente”. Note-se, ademais, que se entende como objetivo do Tratado o fim último da melhoria das condições de vida dos habitantes da região. Oportuno lembrar que, nos termos do artigo 31.2 da Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, a interpretação de um tratado há de levar em conta seu contexto, o qual compreende o texto, o preâmbulo e os anexos.

59. O Conselho do Mercado Comum, pela DEC nº 2/01, no âmbito do Acordo Marco sobre o Meio Ambiente do Mercosul, revela direta preocupação com o tema da preservação do meio ambiente quando menciona a necessidade de melhorar a qualidade ambiental da região através de um marco jurídico para regulamentar as ações de proteção ao meio ambiente e à conservação dos recursos naturais dos países membros do Mercosul. O Acordo Marco sobre o Meio Ambiente, já aprovado por Argentina e Uruguai, estabelece como suas finalidades, dentre outras, a promoção da proteção ao meio ambiente, a promoção do desenvolvimento sustentável, o tratamento prioritário e integral das causas e fontes de problemas ambientais, o fomento à internalização dos custos ambientais. Importante salientar que o artigo 3º do Acordo Marco, no qual se incluem as finalidades aqui mencionadas, revela preocupação com o possível choque de medidas ambientais com o fluxo do livre comércio. Com efeito, na letra c), deste artigo 3º, destaca como seu objetivo a “promoção do desenvolvimento sustentável por meio de apoio recíproco entre os setores ambientais e econômicos, evitando a adoção de medidas que restrinjam ou distorçam, de maneira arbitrária ou injustificada, a livre circulação de bens e serviços no âmbito do Mercosul”.

60. Verifica-se, portanto, que no Acordo Marco, o legislador já anteviu a possibilidade de medidas de caráter ambiental afetando o livre comércio da região, tendo recomendado que se evitasse a adoção de medidas restritivas injustificadas ou de caráter arbitrário. *A contrario sensu*, é possível admitir-se que o mesmo legislador considerou legítimas determinadas medidas de proteção ambiental que, de forma justificada e não-arbitrária, possam afetar o livre comércio da região.

61. No mesmo sentido, a Declaração do Rio de Janeiro sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, firmada em 1992, que ostenta como objetivos a proteção da integridade do sistema ambiental e do desenvolvimento mundial, admite em um de seus princípios (Princípio 4) que a proteção do meio ambiente deve constituir parte integrante do processo de desenvolvimento e não pode ser considerada de forma isolada. Vale dizer que Estados representando a quase totalidade da população mundial presentes à Conferência do Rio, conhecida como Eco-92, admitem na Declaração final que o tema do meio ambiente deverá sempre ser analisado em conjunto com outros temas vinculados ao desenvolvimento dos povos. Mais adiante, a mesma Declaração, em seu Princípio 12, determina que as medidas de política comercial com fins ambientais não devem constituir-se em meio de discriminação arbitrária ou injustificada, nem em restrição velada ao comércio internacional. Tal como no Acordo Marco do Mercosul, a Declaração do Rio reconhece o perigo da utilização dos temas do meio ambiente como forma de proteção comercial ou de restrição ao livre comércio, mas admite o emprego restritivo dessas medidas, desde que de forma justificada e não arbitrária. Para complementar as referências à Declaração de 1992 sobre o meio ambiente, cumpre recordar que a mesma consagrou a aplicação do critério de precaução, quando em discussão questões de meio ambiente, admitindo que quando houver perigo de dano grave ou irreversível ao meio ambiente, a falta de certeza científica não deve servir como motivo para a não-adoção das medidas julgadas necessárias.

62. Em matéria de direito, o Uruguai traz igualmente à luz as Decisões nºs. 22/00 e 57/00 do Conselho do Mercado Comum. A Decisão CMC 22/00 insere-se no processo denominado de “Relançamento do Mercosul”. Seu ponto fundamental reside na reafirmação do princípio da livre circulação de bens no território regional, como base da consolidação de um mercado comum. O objetivo da decisão é o de “acordar um plano de trabalho para o tratamento de tais medidas, com vista à eliminação das dificuldades que as mesmas ocasionam nas correntes entre os Estados Partes”. Nessa linha, o artigo 1º da Decisão ratifica a determinação de que nenhum Estado Parte pode adotar qualquer medida restritiva ao comércio recíproco. Este artigo faz, entretanto, expressa ressalva ao previsto no artigo 2º, letra b) do Anexo I ao Tratado de Assunção, que remetendo ao artigo 50

do Tratado de Montevidéu de 1980, estabelece determinadas exceções para a adoção de medidas restritivas ao livre comércio. No artigo 3º, a Decisão CMC 22/00 determina ações tendentes a eliminar as dificuldades geradas no comércio intra-zona ou para eliminar as medidas restritivas ao comércio justificadas pelo art. 50 do Tratado de Montevidéu. Vale dizer que a Decisão, ao mesmo tempo em que ratifica o princípio de um comércio livre e sem restrições, aceita aquelas fundamentadas na exceção do art. 50 do Tratado de Montevidéu e estabelece procedimentos para a eliminação de tais medidas restritivas, a serem adotadas no curso do tempo.

63. De seu lado, a Decisão CMC 57/00 objetiva complementar a anterior Decisão 22/00. Fica explícito em seu texto que o livre comércio de bens constitui elemento essencial para a confirmação do mercado comum definido no Tratado de Assunção. Da mesma forma indica a necessidade de assegurar princípios fundamentais de proteção à vida e à segurança pública, e as medidas com essa finalidade não devam gerar obstáculos desnecessários ao comércio. Evidencia-se, assim, que o processo de relançamento do Mercosul, corporificado inclusive nas Decisões do Conselho do Mercosul, acima mencionadas, ratifica seu compromisso com o livre comércio entre os Estados Partes, livre de restrições ou barreiras não-tarifárias, mas igualmente preserva as exceções já previstas em documentos anteriores, propondo que tais exceções sejam reduzidas no tempo.

64. A matéria ambiental transformou-se em tema prioritário entre as nações do mundo e, não poderia ser diferente entre os membros do Mercosul. Além das normas já analisadas, vale lembrar outras tantas que, no marco regional, tratam diretamente do tema, a saber: (a) A CMC/DEC nº 2/94, sobre o Acordo de Transporte de Mercadorias Perigosas; (b) a decisão GMC 10/94, que trata das Diretrizes Básicas em Política Ambiental; (c) a CMC/DEC nº 10/00 sobre a Complementação do Plano Geral de Cooperação e Coordenação Recíproca para a Segurança Regional, em matéria de Ilícitos Ambientais; (d) a CMC/DEC nº 19/03, relativa à Reunião de Ministros do Meio Ambiente, com a finalidade de criar a “Reunião de Ministros do Meio Ambiente”, que terá como função propor ao Conselho do Mercado Comum medidas destinadas à coordenação de políticas para promover a gestão ambiental e o desenvolvimento sustentável nos países do

Mercosul, assim como ações de cooperação e articulação em matéria de meio ambiente entre os Estados Partes; (e) a CMC/DEC nº 14/04, que aprova o Protocolo Adicional ao Acordo Marco sobre Meio Ambiente do Mercosul em Matéria de Cooperação e Assistência frente a Emergências Ambientais.

6. Limites ao Direito da Integração

65. A disposição política dos países que compõem o Mercosul na busca da integração regional tem oscilado no curso dos anos, desde a assinatura do Tratado de Assunção. Contingências e circunstâncias específicas ditam os ventos favoráveis e, por vezes, menos favoráveis à consolidação e ao aprimoramento dessa zona comercial integrada. Entretanto, se a temperatura política tem variado, o mesmo não se pode dizer da coerência e consistência do sistema legislativo que instrumenta o Mercosul. Os Estados Membros respeitam e fazem respeitar as normas vigentes; há um incessante trabalho de aperfeiçoamento de normas e sistemas do processo de integração; há uma constante preocupação com a solução de eventuais controvérsias surgidas entre os membros, sendo o Protocolo de Olivos o melhor testemunho dessa afirmação.

66. Os princípios da integração são reiteradamente reconhecidos por todos os membros do Mercosul, tendo sido inclusive ratificados por diversas manifestações de Uruguai e Argentina em vários momentos deste processo arbitral. Fundada no livre comércio, sem restrições ou barreiras, a sistemática jurídica da integração igualmente convive com os princípios da proporcionalidade, da limitação de reserva de soberania, da razoabilidade e da previsibilidade comercial. Por certo, a busca da integração e a consagração de seu fundamento no livre comércio só podem ter sentido como instrumentos de implementação do bem estar dos seres humanos que vivem na região. Leia-se bem estar como um conceito amplo, que implica todos os elementos que contribuem para aprimorar a qualidade de vida dos homens. Nesse quadro, o livre comércio não pode gozar de prioridade absoluta, posto que instrumento do bem estar humano e não fim em si mesmo. O

conceito de um mercado livre de barreiras deve ser temperado com outros princípios, igualmente consagrados pelo Direito, tais como a eficiência, a cooperação entre os povos, a preservação do meio ambiente, a prevenção, a precaução, dentre outros.

67. De primeiro, há um intuito comum na formulação de políticas incrementadoras da melhor distribuição de recursos econômicos e naturais disponíveis, bem como dos recursos adicionais decorrentes do desenvolvimento econômico. Destinam-se tais políticas à eliminação de barreiras que prejudiquem o fluxo comercial e os investimentos realizados em países em desenvolvimento; à transferência de tecnologia, inclusive para o tratamento de problemas ambientais internos; ao desenvolvimento da capacidade dos países em criar e aprimorar tecnologias próprias, inclusive de preservação ambiental; à integração de políticas econômicas, ambientais e sociais, dentre outras finalidades. Nesse cenário, o princípio da eficiência impõe uma distribuição racional de recursos e propõe-se a garantir que os custos envolvidos no processo de integração efetivamente sirvam para incrementar um regime de comércio desenvolvido e competente.

68. O princípio da cooperação internacional exige que os regimes comerciais em desenvolvimento promovam vínculos além fronteiras, buscando o aperfeiçoamento dos sistemas internacionais de cooperação. A cooperação regional deve desempenhar papel fundamental no desenvolvimento da capacidade de cada país incluído na região para gerenciar seus problemas ambientais. A cooperação e o apoio recíproco entre políticas econômicas e ambientais é essencial para o desenvolvimento seguro e sustentável da região. De seu lado, o princípio da integridade ambiental consagra que a falta de certeza científica não pode ser utilizada como motivo ou justificativa para postergar a adoção de medidas e programas tendentes a evitar possíveis ou potenciais danos ao meio ambiente.

69. Em consonância com o princípio da integridade ambiental, o princípio da precaução determina que o poder público se utilize de critérios científicos objetivos que conduzam ao equilíbrio entre a tomada de decisões para resultados a longo prazo e a satisfação de necessidades de curto prazo. Deve haver uma permanente integração entre a formulação de políticas ambientais e a pesquisa científica. A

ciência funciona como colaboradora essencial para justificar medidas de proteção ao meio ambiente e serve como base para formular o desenvolvimento de políticas ambientais. É certo, entretanto, que o conhecimento científico sobre determinados ecossistemas e as consequências da ação do homem sobre a natureza são ainda incipientes e precários. Não se culpe a ciência por tal atraso, pois a efetiva e disseminada preocupação com a defesa e preservação do meio ambiente e dos recursos naturais surge apenas na segunda metade do século 20. A chamada incerteza científica deve ser ponderada na discussão de medidas e políticas destinadas ao meio ambiente. É senso comum que a ciência nem sempre é capaz de oferecer as provas necessárias para aferir-se – com certeza – os efeitos potenciais ou futuros que determinada atividade humana possa causar ao meio ambiente. Assim, forçoso é admitir a necessidade de incorporação dessa “incerteza científica” como componente de políticas ambientais.

70. O princípio da precaução é corolário da constatação da incerteza científica face à necessidade inquestionável do implemento de políticas ambientais. A precaução determina que o objetivo de proteção ao meio ambiente não pode ser prejudicado pela falta de certeza científica. A fragilidade e a vulnerabilidade da natureza são realidades incontestáveis e os limites humanos da ciência não podem servir de justificativa para adiar a proteção do meio ambiente. Não sendo a incerteza científica um óbice para a tomada de medidas de precaução e defesa, procedeu-se a uma inversão do ônus da prova, de sorte a incumbir à parte que pretenda implantar uma atividade considerada nociva ou potencialmente perigosa ao meio ambiente provar que a mesma é segura e não constitui perigo ecológico. Nessa linha de conduta, as certidões de incerteza científica, por si só, podem justificar a adoção de medidas de resguardo ao ambiente. Por fim, a prevenção vem consagrada pelo moderno direito internacional e particularmente pelas normas do Mercosul, incluída que está no Acordo Marco do Meio Ambiente. Tal princípio consiste na autorização para a tomada de medidas destinadas a evitar e prevenir riscos potenciais.

7. A prova produzida pelas Partes

71. As Partes submeteram a este Tribunal Arbitral um conjunto probatório amplo e bem elaborado. Foram documentos, dados estatísticos, gráficos, considerações técnicas, além da apresentação e oitiva de peritos feitas no curso da Audiência do dia 11 de outubro de 2005. Como já se teve oportunidade de mencionar, vários aspectos fáticos, objeto das referidas provas, tornaram-se incontroversos.

72. Não há divergência entre as Partes a respeito da distinção existente entre um pneu novo, um pneu usado e um pneu remodelado. Deixa-se de lado a análise de outros tipos de reconstrução de pneus, pois a pendência gira exclusivamente em torno dos remodelados. A prova trazida ao processo indica que o pneu remodelado é um produto que se utiliza de uma carcaça de pneu usado, devidamente inspecionada e que esteja em bom estado, sobre a qual se reconstrói o pneu, abrangendo essa reconstrução a banda de rodagem, os ombros e as laterais do pneu.

73. Quanto a segurança para o usuário de um pneu remodelado, ainda que as Partes possam ter discordado em algumas particularidades do tema, as provas indicam que tal tipo de produto não traz insegurança em seu uso no tráfego normal. Relata-se que esse processo de reconstrução é utilizado em pneus para caminhão e, especialmente, para aviões, o que indica a confiabilidade do mesmo. Ademais, a Argentina produz e admite o uso em seu território de pneus remodelados, havendo – segundo se afirmou no processo – dezenas de indústrias trabalhando nessa fabricação. Assim, o fato da Argentina admitir o uso em seu território nacional de produtos ali reconstruídos elimina, para os efeitos deste processo, a necessidade de maior discussão quanto a segurança do produto.

74. Entretanto, no aspecto da durabilidade, não houve acordo entre as Partes. O Uruguai apresentou conclusões técnicas do IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas, vinculado a Universidade de São Paulo, que através de um informativo datado de 24 de novembro de 1997 (nº 7.067), conclui que um

pneu reformado “é um pneu remanufaturado através de um processo industrial que utiliza a estrutura íntegra dos pneus usados, após uma rigorosa inspeção. (...) O pneu assim obtido possui, em princípio, as mesmas características do pneu novo, tendo inclusive que atender aos requisitos exigidos para pneus novos, de acordo com as normas brasileiras. Dessa forma, adequadamente fabricado, o pneu remodelado tem a mesma durabilidade e seria tão ou mais seguro que um pneu novo, utilizado nas mesmas condições” (vide Anexo nº 33, do pedido do Uruguai. Grifos nossos).

75. Em contrapartida, a Argentina trouxe manifestação do Instituto Nacional de Tecnologia Industrial – INTI, na qual declara que a duração “de um pneu reconstruído depende de seu tamanho e do modo em que foi usado. O que está claro é que a probabilidade de falha do mesmo é muito maior que a de um pneu novo por o envelhecimento que tem a carcaça (pneu usado sobre o que se realiza a reconstrução). (.....) O rendimento se estima, com base mais prática que técnica em um 30% da vida útil de um pneu novo, mas depende muito do estado do pneu usado no momento da seleção e da qualidade do processo de reconstrução”. (vide Anexo 7.1, da contestação da Argentina. Grifos nossos).

76. Além da divergência apresentada pelos dois institutos técnicos no tocante à durabilidade dos pneus remodelados, as Partes trouxeram para o Tribunal Arbitral uma discussão técnica sobre resistência à abrasão de tais produtos. Uruguai apresentou um *Informe de Ensayo* sob o nº 878467/CUE, de responsabilidade do LATU – Laboratório Tecnológico do Uruguai, relativo aos resultados de um experimento de resistência à abrasão dos pneus remodelados em comparação com novos, realizado segundo a norma DIN 53516. O resultado é expresso pela medida de volume de borracha perdida pelos pneus utilizados durante os testes. No caso dessa experiência, o LATU utilizou-se de um pneu novo CEAT e de um pneu remodelado RALF, tendo concluído que, após os testes com ambos, o pneu CEAT (novo) perdeu 157 mm³ de borracha e o pneu RALF (remodelado) sofreu uma perda de 145mm³. Pela diferença pouco significativa de desgaste entre ambos os produtos testados, conclui o LATU que a vida útil de um pneu RALF remodelado é similar a de um pneu CEAT novo. (vide Anexo 27, do pedido do Uruguai).

77. Sobre os testes realizados pelo LATU e respectivas conclusões, o INTI manifestou-se, opinando que “a medição do desgaste da banda de rodagem dos pneus se realiza através de prolongadas provas em frotas de autos, caminhões, entre outras, nos quais se mede a diminuição da profundidade da banda de rodagem (desgaste) ao longo de milhares de quilômetros. (...) O ensaio de abrasão segundo a norma DIN 53516 não é suficiente por se mesmo para garantir a equivalência dos compostos para banda de rodagem. Em geral, com um único ensaio é impossível concluir que dois compostos de borracha são equivalentes. O ensaio de abrasão antes mencionado compara desgaste por fricção em condições controladas, mas sua correlação com as condições de serviço é muito pobre”. (vide Anexo 7.1, da contestação da Argentina).

78. Da mesma forma, não foram conclusivos os depoimentos prestados pelos peritos de ambas as Partes no que se refere à durabilidade dos pneus remodelados. Recorde-se que, nos depoimentos dos peritos indicados pela Argentina, Dr. Jorge Mandelbaum e Lic. Liliana Rehak, também não conseguiram eles ser precisos quanto ao tema. Perguntados sobre a durabilidade do produto referida pelo INTI, afirmaram que não se trata de que durem cerca de 25% a 30% de um pneu novo, e sim que apresentam problemas estruturais antes inclusive que se desgaste a nova banda. (vide depoimento dos peritos Mandelbaum e Rehak).

79. Restou afinal, comprovado que um pneu remodelado é praticamente tão seguro em seu uso quanto um pneu novo. Que um pneu remodelado tem durabilidade entre 30% e 100% de um pneu novo. Que um pneu remodelado é mais barato do que pneu novo. Que um pneu remodelado não pode ser novamente remodelado.

80. Neste ponto, são necessárias considerações sobre a prova realizada no tocante aos danos ambientais produzidos pelos pneus usados, quando transformados em resíduos. As alegações trazidas ao processo, os documentos juntados pela Argentina e, ainda os depoimentos das peritas indicadas, Dra. Leila Devia e Dra. Raquel Turcán, não foram contestados em seu fundo pelo Uruguai. Ademais, parece estanque de dúvidas que, ao final de sua vida útil, sejam pneus

novos, sejam pneus remodelados, tais produtos causam ou podem causar dano ao meio ambiente e, particularmente à saúde das pessoas, dos animais e a preservação dos vegetais. Um pneu, ao fim de sua vida útil, não dispõe ainda de um processo de reciclagem economicamente viável, a despeito dos vários estudos que mundialmente são realizados nesse sentido. Um pneu, ao fim de sua vida útil, transforma-se em resíduo indesejável e potencialmente perigoso. Os pneus inservíveis armazenados ao ar livre, transformam-se em fonte de contaminação e verdadeiros criadouros de insetos. Além dessa consequência, podem tais resíduos liberar elementos de sua composição danosos à saúde de seres vivos e à natureza, inclusive contaminando as águas. Podem também os pneus ao fim de sua vida útil ser despejados em aterros sanitários, especialmente reservados para tal finalidade. Armazenados no subsolo, estima-se que tais produtos levem cerca de 500 anos para degradar-se na natureza. Nesse período, os aterros que recebem pneus inservíveis podem, com a liberação do processo de degradação, poluir gravemente o lençol freático, atingindo as águas subterrâneas, com consequências danosas para o meio ambiente.

81. A posição do Uruguai, durante o curso do processo, foi – na maior parte das vezes – de não debater o problema ambiental. O argumento de resistência do pleito uruguaio, quanto a esse tema, foi no sentido de que, tratem-se de pneus novos, usados e remodelados, ao final de sua vida útil transformam-se em carcaças inservíveis e causam iguais perigos à saúde das pessoas e ao meio ambiente. Não se trata, nessa arbitragem, argumentam os pedidos do Uruguai, de discutir a importação de pneus usados, e sim de pneus remodelados, que serão destinados ao uso e não imediatamente transformados em resíduos ambientalmente problemáticos. A pretensão do Uruguai restringe-se a obrigar a Argentina a seguir importando pneus remodelados produzidos no Uruguai, posto que estes têm igual durabilidade e segurança em relação aos pneus novos, sempre tiveram livre ingresso no território argentino e não significam impacto ambiental distinto do que é causado pelo pneu novo.

8. O *estoppel*

82. O Uruguai pretende ver aplicado ao caso o princípio do *estoppel*. Afirma que a Lei nº 25.626 suspendeu comportamento comercial constante da Argentina, relativo à admissão da importação de pneus remodelados do Uruguai, causando a este prejuízos de natureza econômica. Tal comportamento, nas circunstâncias em que se deu, enseja a aplicação do princípio. O *estoppel* tem sido aplicado como forma de dar estabilidade, certeza e continuidade às obrigações internacionais, sejam elas – ou não – convencionais. O princípio, reconhecido pela jurisprudência internacional em várias oportunidades, não goza de unanimidade quanto ao alcance de seu conceito, pela doutrina. A própria expressão *estoppel* inclui e admite outras denominações equivalentes relativamente a seus efeitos, muito embora nem sempre quanto a sua natureza. Assim não será difícil encontrar para o mesmo princípio (ou muito semelhante a ele) denominações como “doutrina dos atos próprios”, “*venire contra factum proprium non valet or non licet*”, “preclusão”, “doutrina da aparência”, “*adversus factus suum quis venire non potest*”, dentre outras.

83. Para Ian Browlie¹, o *estoppel* é um princípio geral do direito internacional, fundado na boa-fé e na consistência das relações internacionais. Schachter entende a aplicação do princípio quando uma parte que se compromete de boa-fé a adotar um certo comportamento ou a reconhecer uma determinada situação jurídica, torna-se impedida pelo *estoppel* de agir em contradição com esse compromisso ou com esses atos, se as outras partes tenham razoavelmente fundado seu próprio comportamento nesse compromisso.² Nessa linha, vale ainda lembrar o conceito de *estoppel* mais recentemente proposto por Francisco Jiménez García, ao entender que “o *estoppel* supõe a reprovação da contradição. Não de qualquer contradição, sino daquela que põe em dúvida a coerência e a consistência dos Estados na realização de seus comportamentos e condutas no marco de uma determinada situação ou relação jurídica

¹ Ian Browlie, *Principles of International Public Law*, 5th ed., Oxford University Press, 1998, p. 646.

² Oscar Schachter, *Droit International, Bilan et Perspectives*, org. Mohammed Bedjaoui, Tomo 1, Paris, 1991.

internacional. Mediante esse princípio se impede que um Estado reclame para si a observação de um direito de que é titular ou o exercício de uma faculdade admitida pelo Direito, se tal pretensão resulta contrária à conduta anteriormente observada pelo mesmo respeito ao conteúdo desse direito ou ao exercício das faculdades que o integram ou que o Direito reconhece e incompatível com as legítimas expectativas originadas no patrimônio jurídico do Estado ou Estados que, de boa fé e de forma razoável, tenham confiado na veracidade da conduta primária e tenham acomodado seus interesses de acordo com o novo estado de coisas assim criado”.³

84. Mesmo com tratamento cuidadoso pela doutrina, o *estoppel* tem sido aplicado de formas diversas pela jurisprudência. Não é necessário um esforço maior de pesquisa para que se encontre no repertório internacional as mais variadas interpretações e aplicações do princípio. Desde logo, lembre-se o Laudo Arbitral, promulgado em 09 de janeiro de 2002, sobre a “Proibição de Importação de Pneus Remodelados (Remolded) procedentes do Uruguai”, ao proclamar que “no marco das opiniões doutrinarias citadas pela Reclamante, o Tribunal entende que a destacada concorrência de elementos contestáveis – atividade comercial, declarações oficiais, mais os concordantes atos concluintes de órgãos do Estado justificam a invocação do princípio de *estoppel* que realiza a Parte Reclamante”. De outro lado, no caso *Comunidades Europeias (CEE) – Bananas I*, o Grupo Especial (GATT 1947) concluiu que o *estoppel* somente pode resultar do expreso ou, em casos excepcionais, implícito, consentimento das partes reclamantes.⁴E, ainda, nos casos *Comunidade Europeia (CE) – Asbestos* e *Guatemala – Cimento II*, os Grupos Especiais declararam que o *estoppel* é relevante quando a parte confia razoavelmente (“reasonably relies”) nas garantias da outra parte e, assim, sofre consequências negativas resultantes da mudança de posição dessa outra parte.⁵

³ Francisco Jiménez García, *Los comportamientos recíprocos en Derecho Internacional: A proposito de la aquiescencia, el estoppel y la confianza legítima*, Editorial Dilex, Madrid, 2002, p. 236.

⁴ *Relatório do Grupo Especial: EEC – Member States’ Import Regimes for Bananas (EEC – Bananas I)*, junho de 1993 – DS32/R.

⁵ *Relatório do Grupo Especial – European Communities – Measures affecting asbestos and asbestos-containing products (EC-Asbestos)*, WT/DS 135R, modificado pelo Relatório do Órgão de Apelação, WT/DS135/AB/R, para 8.60 e *Relatório do Grupo Especial – Guatemala – Definitive anti dumping measures on Gray Portland Cement from México*, WT/DS156R, pars. 8.23 e 8.24.

85. O *estoppel*, para sua caracterização deve conter, no mínimo, três elementos essenciais: (a) uma situação criada por um Estado, entendida como conduta primária; (b) uma conduta seguida por outro Estado, entendida como conduta secundária e (c) a impossibilidade por parte do Estado que adotou a atitude primária de comportar-se ou manifestar-se em sentido contrário a ela. Trata-se de princípio diretamente vinculado à boa-fé, posto que quem afirma ou admite algo e, ainda mais, quando por uma série de atos, fatos ou omissões consagra a afirmação ou admissão, não pode contradizer esse comportamento. Em matéria de decisões relacionadas ao comércio, além dos casos referidos no item 86, supra, deve ser mencionado o *Panel Report* do caso Argentina – Direitos Anti-Dumping relativos a Frangos do Brasil (WT/DS241/R), decidido em maio de 2003, onde se menciona o princípio do *estoppel* e admite-se sua aplicação naquelas circunstâncias em que (i) uma declaração de fato clara e não ambígua, que (ii) seja voluntária, incondicional e autorizada é (iii) admitida de boa fé.

86. O *estoppel*, prática consagrada na jurisprudência como decorrente da boa fé e dos *pacta sunt servanda*, encontra abrigo indireto na Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, quando no artigo 45, letra b), considera ter o Estado admitido a validade do tratado, inclusive em razão de sua conduta prévia. Vale dizer que atos ou omissões do Estado em consonância com determinado Tratado são suficientes para obrigar tal Estado para os termos do mesmo.

87. No caso em julgamento, cabe ao Tribunal verificar se houve, por parte da Argentina, ato próprio gerador de obrigações perante o Uruguai, bem como analisar se o comércio de pneus remodelados existente entre as Partes teria sido suficiente para configurar uma prática de natureza comercial constante e regular, apta a gerar no outro Estado uma justa expectativa da existência de uma obrigação de natureza internacional. Do lado do segundo Estado, neste caso, o Uruguai, deve o Tribunal igualmente verificar se, havendo tal prática comercial constante e regular, foi ela suficiente para, a partir de uma justa expectativa, determinar a adoção de postura específica, em consequência dos atos praticados pela outra Parte, bem como, se a mudança de comportamento comercial da Argentina teria ensejado prejuízos ao Uruguai. Finalmente, e não menos importante, mesmo admitindo-se a existência de requisitos suficientes para

configurar a aplicação do princípio do *estoppel*, cabe indagar se tal princípio é absoluto e não sofre qualquer restrição. Vale dizer que cabe examinar se a obrigação gerada em decorrência da conduta de um determinado Estado e que, por força do *estoppel*, deve ser mantida, tem caráter absoluto. Ou seja, se o Estado praticante da conduta primária não tem o direito de suspender tal conduta, se e quando outros princípios, ou motivos fundamentais antes desconhecidos, ditam a necessidade ou conveniência de alterar ou estancar a conduta original.

E. CONCLUSÕES

88. Ante o exposto e analisado, o Tribunal Arbitral, por maioria dos votos dos Senhores Árbitros, decide o quanto articuladamente a seguir se declara.

89. Quanto ao objeto da controvérsia, reportando-se ao que foi relatado nos itens 42 e seguintes, retro, o Tribunal decide que, primeiramente, se trata da Lei nº 25.626, promulgada pela Argentina, em data de 08 de agosto de 2002, que proibiu a importação de pneus remodelados para seu território. Entretanto, o que aqui se discutiu não foram os aspectos formais de tal mandamento normativo e sim seu conteúdo, bem como o impacto desse conteúdo sobre o comércio bilateral das Partes. Seria pouco lógico – ou mesmo ingênuo – admitir-se que este Tribunal pudesse, por hipótese, considerar inaplicável a referida Lei, admitindo, porém, que a Argentina editasse outro ato normativo com igual teor e conteúdo. A boa fé, para não dizer o bom senso, indicam que a discussão entre as Partes, tanto neste Tribunal, como antes dele, sempre versou sobre a proibição da importação de pneus remodelados pela Argentina, proibição essa instrumentada no referido texto legal.

90. Em face do exposto, este Tribunal define o objeto do litígio como sendo a proibição imposta pela Argentina à importação de pneus recauchutados (remodelados) para todo o seu território nacional. Referida proibição foi positivada pela Lei nº 25.626 de 2002. Entretanto, além de tal norma, inclui-se no objeto da

controvérsia qualquer outro texto legislativo ou administrativo que tenha ou venha a ter, na prática, os mesmos efeitos da citada Lei.

91. Estabelecido com clareza o objeto da controvérsia, cabe agora, tendo em conta os fatos narrados e comprovados pelas Partes e as normas legais aplicáveis, julgar se houve por parte da Argentina prática reprovável e violadora dos princípios que regem as relações entre os Estados que compõem o Mercosul.

92. O Tribunal ratifica o entendimento das Partes no sentido de que o artigo 1º do Tratado de Assunção, bem como todo o corpo legislativo que se criou no Mercosul, consagra como base para o estabelecimento desse mercado regional a adoção e o respeito ao princípio da livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, suprimindo-se direitos alfandegários, restrições não-tarifárias e quaisquer outras medidas de efeitos equivalentes. De seu lado, o artigo 1º do Anexo I ao Tratado de Assunção define restrições a livre circulação de bens, como sendo “qualquer medida de caráter administrativo, financeiro, cambial ou de qualquer natureza, mediante a qual um Estado-Parte impeça ou dificulte, por decisão unilateral, o comércio recíproco”.

93. Nesse quadro, o Tribunal entende que a Lei nº 25.626, ao proibir a importação de pneus remodelados, interrompeu o comércio internacional de tais produtos, e particularmente as exportações do Uruguai para a Argentina, que se desenvolviam, quanto a tais pneus, desde o ano de 1997.

94. Entretanto, a liberdade de comércio e sua preservação como forma de estruturar o Mercosul não pode ser considerada princípio absoluto e inderrogável, um verdadeiro *deus ex machina* surgido para solucionar todos os problemas das relações comerciais e imune a quaisquer exceções.

95. As Partes não discordaram do fato de que, ao final de sua vida útil, os pneus transformam-se em problema ambiental. Os resíduos decorrentes desses pneus usados são de difícil disposição, tardam séculos para degradar-se, são compostos por inúmeros elementos químicos e podem provocar sérios danos ao meio ambiente, ao homem, aos animais, à natureza em geral, se abandonados ao ar livre. Igualmente, podem prejudicar o lençol freático, atingindo

o subsolo, quando dispostos em aterros sanitários. Ficou igualmente isenta de dúvida a afirmação de que um pneu somente pode ser remodelado uma única vez, e que nessa condição apresenta níveis de segurança comparáveis a um pneu novo. No prazo de vida de um pneu remodelado reside o ponto fundamental desta questão.

96. Ainda que os laudos de institutos técnicos de elevada reputação em seus respectivos países (INTI e IPT) divirjam quanto a durabilidade de um pneu remodelado, deve-se ficar no espectro ditado por essas análises. Vale dizer, um pneu remodelado dura, no mínimo, 30% da vida de um pneu novo e, no máximo, tem vida igual a este. Muito embora as Partes não tenham logrado fazer prova convincente da durabilidade de um pneu remodelado, a admissão de que sua vida útil possa oscilar entre os 30% do INTI e os 100% do IPT, em relação a vida de um pneu novo, é suficiente para fundamentar a decisão deste Tribunal, como adiante se verá.

97. A reconstrução de pneus é medida salutar e deve ser incentivada, pois reduz (ou melhor retarda) o acúmulo de pneus usados. O que se discute e contesta, entretanto, é a conveniência da importação de pneus remodelados de outro país ou região. As provas trazidas pelas partes indicam, para efeitos exemplificativos, que um pneu novo deve rodar aproximadamente 60.000 quilômetros. Com a possibilidade de sua remodelagem, e na expectativa mais otimista revelada pelo IPT, ter-se-á uma rodagem adicional de 60.000 quilômetros. Findo esse período, o pneu transforma-se em resíduo ambientalmente problemático.

98. Em simples operação aritmética e, partindo-se da expectativa otimista de que um pneu remodelado possa rodar os mesmos 60.000 quilômetros que um novo, conclui-se que, ao final de 120.000 quilômetros, um veículo de quatro rodas que tenha usado pneus novos e em seguida remodelados, terá consumido quatro pneus; de outro lado, um idêntico veículo que tenha recorrido ao uso de remodelados, no mesmo período, terá utilizado oito pneus. Por óbvio, se a vida útil total de um pneu remodelado for menor do que a de um novo (pois este pode ser remodelado uma vez e aquele não), com o ingresso no mercado nacional de pneus remodelados no exterior, o passivo ambiental será incrementado no tempo.

99. Neste quadro, a importação de pneus remodelados implica para o país importador a aceleração de seu passivo ambiental. A proteção do meio ambiente é princípio básico para o Mercosul. Como já se explicitou anteriormente, o Preâmbulo do Tratado de Assunção e a aplicação do artigo 2º, letra b) do Anexo I ao Tratado, que incorpora o artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1980, são provas inequívocas de que o Mercosul nasceu e deve desenvolver-se protegendo a vida e saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais. Não haveria razão para o exercício do livre comércio e conseqüente desenvolvimento econômico e social dos povos dos países do Mercosul, se estes povos fossem condenados a viver em condições ambientais comprometidas pela ação agressiva do homem. No mesmo sentido, foram lembrados nesta sentença o artigo XX do GATT que admite restrições ao comércio internacional por motivos não-econômicos, quando tais restrições são impostas para a proteção da saúde e vida das pessoas e dos animais e para preservar os vegetais. O Acordo Marco sobre o Meio Ambiente do Mercosul, aprovado em 2001, estabelece dentre suas finalidades a proteção ao meio ambiente. No mesmo sentido a importante Declaração do Rio de Janeiro sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, assinada em 1992, determina que o tema do meio ambiente não pode ser considerado de forma isolada, sendo necessária sua aplicação dentro do quadro maior das relações internacionais.

100. Reconhecida a importância fundamental da proteção ao meio ambiente e adotados os princípios que orientam a aplicação das normas do Direito Ambiental, mais especialmente os princípios da cooperação entre os povos, da prevenção e da precaução, como anteriormente analisado (itens 68 e seguintes), o Tribunal entende que a defesa do meio ambiente, desde que fundada em justas razões, pode ser usada como exceção às normas gerais da integração regional, e particularmente aquelas que regulam o livre comércio entre os países do Mercosul.

101. As reiteradas alegações do Uruguai de que exporta para a Argentina pneus remodelados para serem usados e consumidos e não pneus usados para serem lançados ao lixo, ainda que – em primeiro momento – possa causar impacto, não resiste a uma análise mais profunda. De fato, o que produz e exporta o Uruguai são pneus reconstruídos a partir de carcaças geralmente importadas de países desenvolvidos. O pneu remodelado não é em si próprio um produto que possa

causar dano imediato ao meio ambiente. Entretanto, esse mesmo produto reconstruído, com estrutura advinda de outras regiões do mundo, terá vida útil notavelmente menor do que a de um pneu novo. Vale dizer que será transformado em lixo mais rapidamente e fará com que o Estado receptor acumule precocemente resíduos danosos ao meio ambiente para os quais a ciência e a tecnologia ainda não encontraram solução satisfatória.

102. No caso presente, sendo inquestionável o dano causado pelos resíduos dos pneus inservíveis ao meio ambiente e sendo, igualmente, imune a dúvidas que o ingresso em determinado país de pneus remodelados incrementa seu passivo ambiental, quando se compara tal incremento com o que seria causado por pneus novos, a Argentina teve justa razão para editar a Lei nº 25.626, de 2002 e, por meio dela, impedir o ingresso no país de pneus usados, recapados ou remodelados.

103. Não vê o Tribunal, no caso presente, possibilidade de aplicação do princípio do *estoppel*. Na sequência do que foi analisado anteriormente (itens 82 e seguintes, retro), a prevalência do *estoppel* no caso presente dependeria da existência de um fluxo ou prática comercial suficientes para gerar a expectativa de que se constituía uma obrigação internacional. Tal como antes discutido, também quanto a aplicação do *estoppel* pode investigar-se se tal princípio deve prevalecer de forma absoluta, inclusive sobre outros de igual ou maior transcendência. Para verificar-se o ponto primeiro, recorre-se ao Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias e o Relativo à Aplicação do Artigo VI do GATT 1994, quando no primeiro acordo, em seu artigo 6, ao referir-se a “prejuízo grave” determina que para que este se configure deve ser analisada a corrente comercial “durante um período apropriadamente representativo, suficiente para demonstrar tendências claras na evolução do mercado”. Já o artigo 2.2.1 do segundo acordo referido determina que para um comércio ser considerado como base para determinar o valor normal de um produto, essa avaliação deve ter tomado como base “um período prolongado e em quantidades substanciais”.

104. Compilando-se os dados trazidos pelas Partes ao processo, verifica-se que, segundo informado pelo Uruguai (Anexo 18), foram exportados, em pneus

remodelados, durante o ano de 1998, o valor de US\$ 168,740; durante o ano de 1999, US\$ 215,480; durante o ano de 2000, US\$ 632,524; durante o ano de 2001, o valor de US\$ 225,241 e durante o ano de 2002, o valor de US\$ 235,842. Não está claro no quadro apresentado pelo Uruguai qual o destino dessas exportações. Tais operações, segundo o Uruguai, ocorreram durante 8 meses no ano 1998; durante 9 meses no ano de 1999; durante 11 meses no ano de 2000; durante 3 meses no ano de 2001 e durante 4 meses dos primeiros oito meses de 2002, quando foi promulgada a Lei nº 25.626. Igualmente, ao mencionar tais períodos, não se especifica o destino das exportações.

105. De seu lado, a Argentina informa em quadro estatístico (Contestação apresentada, Quadros de comércio entre as partes e outros) que as importações de pneus remodelados do Uruguai foram as seguintes: no valor de US\$ 28,306 para o ano de 1977; no valor de US\$ 4,317 no ano de 1998; no valor de US\$ 20,450 no ano de 1999; no valor de US\$ 400,431 no ano de 2000 e no valor de US\$ 103,985 no ano de 2001, não sendo declarada qualquer movimentação para o ano de 2002. Mencionam ainda os quadros apresentados pela Argentina que as operações com pneus remodelados com o Uruguai ocorreram durante dois meses no ano de 1997, um mês no ano de 1998, dois meses no ano de 1999, dez meses no ano de 2000 e três meses no ano de 2001.

106. Ainda que usando critérios distintos, as informações apresentadas pelas Partes permitem ao Tribunal esboçar um quadro realista do efetivo fluxo comercial - entre as Partes - representado pelos pneus remodelados no período compreendido entre 1997 e 2001. Constata-se que o comércio de tal produto não foi permanente e estável e, com a ressalva do ano de 2001, não teve maior impacto econômico. Ademais, verifica-se das estatísticas apresentadas pelo Uruguai que, mesmo após a vigência da lei argentina e consequente proibição de exportar pneus remodelados para a Argentina, houve grande incremento de exportações uruguaias de tais produtos para outros destinos. Destarte, de uma forma geral e compreensiva, não se pode afirmar que a indústria uruguia de pneus reconstruídos, como um todo, tenha sofrido impacto negativo após a proibição de importações pela Argentina. Não se cumpre, portanto, o primeiro requisito para a aplicação do princípio do *estoppel*, posto não se ter comprovado nestes autos um

fluxo mercantil permanente, nem tampouco quantidades substanciais nas exportações. Por fim, os números apresentados indicam um crescimento no mercado uruguaio de produção de pneus remodelados, em decorrência do incremento de exportações desse produto, não se comprovando igualmente prejuízos no setor produtivo relevante.

107. Quanto a relativização do *estoppel* face a outros princípios jurídicos de tal sorte a justificar, como no caso presente, uma restrição de caráter não-econômico ao livre comércio da região, devem ser lembrados os argumentos anteriormente expostos (vide, por todos, o item 99) que fundamentam o indiscutível compromisso do Mercosul com a preservação do meio ambiente e, muito especialmente, com a proteção da vida e da saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais. Ainda que correndo o risco de pecar por excesso, o Tribunal deve lembrar que mesmo com a constatação de “incerteza científica”, que pode ser aferida de várias manifestações das Partes neste processo, além das afirmações concretas sobre segurança, durabilidade e forma de disposição de pneus, é de ser aplicado ao caso os preceitos decorrentes dos princípios da precaução e da prevenção, que permitem a utilização de medidas restritivas de caráter não-econômico ao comércio internacional e relativamente a determinado produto, mesmo cortando um anterior fluxo comercial permanente e substancial. Concluindo, o Tribunal entende não ser aplicável o princípio do *estoppel* no caso presente, não só porque os antecedentes comerciais não são significativos, seja por seu valor econômico absoluto, seja pela falta de permanência contínua desse comércio, como também pela admissão de que há (e deve haver) princípios superiores que, quando devidamente comprovados, permitem ao Estado impor restrições não-econômicas em seu comércio internacional.

108. Em suporte da legalidade de sua reclamação, o Uruguai traz a jurisprudência criada no Mercosul pela decisão do Tribunal Arbitral que decidiu, em 09 de janeiro de 2002, o caso denominado “Proibição de Importação de Pneus Remodelados (Remolded) Procedentes do Uruguai”. De fato, tal caso guarda – em sua essência – grande semelhança com este ora posto em julgamento. Também naquela oportunidade, alegando a manutenção das regras que garantem o livre comércio no espaço do Mercosul, o Uruguai pretendia ver anulados os

efeitos de norma brasileira que proibia a importação por aquele país de pneus remodelados. Tal como na presente controvérsia, Uruguai alegava, dentre outros, os argumentos da prioridade das normas do Mercosul para garantir o livre comércio, de comportamento prévio do Brasil que admitia a importação de tais produtos, para posteriormente proibi-la, e ainda a aplicação do princípio do *estoppel*.

109. Cessam neste ponto as semelhanças entre aquela decisão e o que se discute nesta arbitragem. Naquela oportunidade, o Tribunal Arbitral, por unanimidade, deu ganho de causa ao Uruguai, determinando que o Brasil reformulasse sua legislação interna de forma a readmitir a importação de pneus remodelados. Uma leitura cuidadosa do laudo arbitral prolatado em janeiro de 2002 indicará que o Tribunal, naquela oportunidade, preocupou-se exclusivamente em verificar se o comportamento do Brasil implicava (ou não) violação ao princípio do livre comércio. Preocupou-se igualmente o Tribunal em analisar se o fluxo comercial do produto existia e era substancial. Preocupou-se o Tribunal em comprovar se havia por parte do Brasil uma prática comercial injustificadamente interrompida, atingindo o princípio do livre comércio que deve estar protegido de restrições não-econômicas. Com base nestas preocupações, o Tribunal ditou sua decisão.

110. Não há, entretanto, em todo o laudo arbitral qualquer preocupação com a preservação do meio ambiente. Não cuidou o Tribunal de analisar as exceções ao princípio da livre concorrência fundadas na proteção da vida e da saúde das pessoas, dos animais e dos vegetais. Não se preocupou o Tribunal em analisar os princípios de direito internacional, nem tampouco os específicos do Mercosul, que autorizariam a relativizar as normas comerciais e econômicas em nome de um ambiente mais sadio para a região. Em nenhum tópico daquela decisão arbitral menciona-se, por exemplo, o artigo 2º do Anexo I ao Tratado de Assunção ou mesmo o artigo 50 do Tratado de Montevideu de 1980, marcos jurídicos de importância fundamental no deslinde desta atual arbitragem.

111. Aqui, além das inerentes discussões sobre a liberdade de comércio e os princípios e normas que asseguram o livre comércio no Mercosul, as Partes e, mais particularmente, a Argentina, trouxeram dados, fatos e argumentos

diretamente relacionados com o Direito Ambiental. Discutiu-se à exaustão a durabilidade dos pneus remodelados e – em consequência – o tempo findo o qual serão transformados em resíduos perigosos, tal como todos os pneus inservíveis. O tema da preservação ambiental foi contraposto ao do livre comércio. Assim, ao contrário do caso referido, este Tribunal não pode ignorar a importância e impacto dos argumentos de natureza ambiental. Não só não ignorou a relevância de tais aspectos jurídicos, como os considerou suficientes para temperar e relativizar o princípio da livre circulação de bens e serviços, admitindo-se como exceção justificada a sua plena aplicação. Destarte, referido fundamento jurisprudencial, tal como proposto, não é aplicável a este caso.

112. Restam ainda breves e derradeiras considerações sobre dois aspectos levantados pelo Uruguai neste procedimento. Menciona que teria havido discriminação comercial por parte da Argentina, pois, já na vigência da Lei nº 25.626, teriam ocorrido importações de pneus remodelados de outras origens. Argentina refutou a alegação, admitindo a ocorrência de importações temporárias de tais produtos em quantidade insignificante e exclusivamente para experimentos e testes. Juntou documentos nesse sentido e a versão apresentada não foi contestada. Quanto a existência de inúmeras fábricas argentinas dedicadas à reconstrução de pneus, o argumento não afeta a decisão deste Tribunal ao reconhecer que pneus remodelados no próprio país reduzem a aceleração do passivo ambiental, enquanto que a importação de tais produtos, mormente em face de sua vida útil mais reduzida, incrementam tal passivo.

F. DECISÃO

Por todo o exposto e pelo demais que deste processo consta, de conformidade com o Protocolo de Olivos, com as normas e princípios jurídicos aplicáveis à matéria e, nos termos das Regras de Procedimento aprovadas em data de 19 de agosto de 2005, este Tribunal Arbitral Ad Hoc constituído para conhecer e julgar a

controvérsia envolvendo a República Oriental del Uruguay e a República Argentina sobre “Proibição de Importação de Pneus Remodelados” **DECIDE**:

- 1. Pela maioria de votos dos Senhores Árbitros, que a Lei nº 25.626, promulgada pela República Argentina em 08 de agosto de 2002 e publicada no Boletín Oficial, em 09 de agosto de 2002, é compatível com o disposto no Tratado de Assunção e seu Anexo I, com as normas derivadas de tal Tratado, bem como com as disposições de Direito Internacional aplicáveis à matéria.**
- 2. Por unanimidade, determinar, nos termos do artigo 36.1 do Protocolo de Olivos, que os custos e despesas deste procedimento arbitral sejam pagos ou reembolsados à Secretaria Administrativa do Mercosul, conforme o caso, da seguinte forma: (a) cada Parte arcará com os custos e despesas do árbitro por ela indicado, bem como com os custos e despesas de representantes, assessores e peritos por ela respectivamente nomeados ou indicados; (b) os custos e despesas incorridos com e pelo Presidente do Tribunal serão arcados em partes iguais pelas Partes; (c) as Partes partilharão igualmente entre si todos os custos e despesas, inclusive de natureza administrativa, incorridos pela Secretaria Administrativa do Mercosul com a organização e condução deste processo. Os pagamentos e reembolsos de custas e despesas, na forma aqui definida, deverão ser efetuados pelas Partes correspondentes diretamente à Secretaria Administrativa do Mercosul, dentro do prazo improrrogável de 30 (trinta) dias contados da notificação do Laudo.**
- 3. Por unanimidade autorizar a Secretaria Administrativa do Mercosul a efetuar, de imediato, todos os pagamentos ainda pendentes e relativos ao presente processo, nos termos da decisão prolatada, com recursos disponíveis no Fundo Especial, debitando-os às Partes nas proporções aqui determinadas.**

- 4. Por unanimidade determinar que os autos e todos os documentos relativos ao presente processo permaneçam arquivados na Secretaria Administrativa do Mercosul.**
- 5. Por unanimidade declarar que, ressalvado o disposto nos artigos 28.1 e 17 do Protocolo de Olivos, o disposto neste Laudo é obrigatório para as Partes e tem efeito imediato, de conformidade com o que determinam os artigos 26 e 27 do mesmo Protocolo.**

Sejam as Partes notificadas desta decisão por intermédio da Secretaria Administrativa do Mercosul, desde logo por cópias e correspondência eletrônica, esta última se possível e, na sequência com o documento oficial. O presente Laudo Arbitral vai redigido em Português, devendo a Secretaria Administrativa do Mercosul, para maior comodidade e facilidade das Partes, providenciar, no menor prazo possível, sua tradução para o idioma Espanhol. A versão em Português do Laudo Arbitral será a única oficial e prevalecerá sobre a tradução em Espanhol, que, por seu caráter não-oficial, não será revista ou autenticada pelos Árbitros.

Publique-se.

JOSÉ MARÍA GAMIO

Árbitro

MARCELO ANTONIO GOTTIFREDI

Árbitro

HERMES MARCELO HUCK

Árbitro Presidente