

## ADPF 101: A questão da importação de pneus usados pelo Brasil e a ofensa a preceitos constitucionais

### *ADPF 101: the question about the importation of used tyres from brazil and the violation of constitutional provisions*

Adriana Neves Gomes de Azevedo\*

**Resumo:** A Constituição Federal Brasileira de 1988, em relação às Constituições anteriores, inovou ao tutelar o meio ambiente em capítulo específico. As disposições constitucionais sobre meio ambiente encontram-se no Título VIII – Da Ordem Social, Capítulo VI, art. 225, da Carta Magna de 1988. A degradação ambiental, fruto da evolução industrial e tecnológica, aliada à maior conscientização do homem em relação à natureza e à qualidade do ambiente em que vive levaram à consagração da proteção do meio ambiente em diversos tratados e convenções internacionais e em Constituições que surgiram após a Segunda Guerra Mundial como um direito fundamental de terceira geração. Nesse sentido, desenvolveu-se a análise da presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, relacionada à comercialização de pneus usados no Brasil, o que pode representar uma ameaça em potencial ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e, por consequência, à saúde da população, visto que não há ainda solução eficaz para uma adequada destinação dos resíduos de pneumáticos de qualquer natureza.

**Palavras-chave:** Degradação ambiental. Importação. Meio ambiente. Pneumáticos usados. Preceitos constitucionais.

**Abstract:** The Constitution of the Republic of 1988 compared to previous constitutions, innovated in the protection, of the environment in a specific chapter. The constitutional provisions on the environment protection are in Title VIII (The Social Order), Chapter VI, Article 225 of the 1988 Constitution. The environmental degradation is a result of industrial and technological change

\* Mestranda em Direito Ambiental pela Escola Superior Dom Helder Câmara MG.

together with the increased in awareness of man about to the nature and the quality of the environment which he lives in, devoted of environmental protection in various international treaties and conventions and in constitutions that emerged after World War II as a fundamental right of third generation. Seen in these, the ADPF has been developed and it is related to the marketing of used tires from Brazil what could enhance the danger to the harmonious environment and, consequently the public health since there are not yet safe and effective way to dispose of hazardous wast from pneumatics of any kind.

**Keywords:** Importation. Constitutional precepts. Environment. Environmental degradation. Used tires.

## Introdução

Proposta pela Presidência da República, por meio da Secretária-Geral de Contencioso da AGU (SGCT/AGU), a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 101/2009 fundamentou-se na defesa das políticas públicas que versam sobre as garantias do direito à saúde e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, consoante os arts. 196 e 225 da Constituição Federal de 1988 (CF/88), destinando-se efetivamente a coibir a importação de pneus usados com fulcro na Portaria 08/1991, do Departamento de Comércio Exterior (Decex), que proíbe a importação de bens de consumo usados, no caso em questão, pneus usados. O art. 27 da referida portaria dispõe que “não será autorizada a importação de bens de consumo usados”.

Tal situação entra em conflito com as Portarias 14/2004, da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), que estabeleceu uma exceção à regra: apenas quando a importação se originar de países do Mercosul.

Art. 40. Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 e 4012.19.00, originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Econômica n. 18.

Parágrafo único. As importações originárias e procedentes do Mercosul deverão obedecer ao disposto nas normas constantes do regulamento técnico aprovado pelo Instituto de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) para o produto, assim como nas relativas ao Regime de Origem do Mercosul e nas estabelecidas por autoridades de meio ambiente.

Cumpra pontuar que, apesar da aludida proibição, várias decisões judiciais autorizaram a importação desses produtos, inclusive de países não integrantes do Mercosul, assim fundamentadas:

- a) na ofensa ao regime constitucional de livre iniciativa e da liberdade de comércio (art. 170, IV, parágrafo único da CF/88);
- b) na ofensa ao princípio da isonomia, visto que o Poder Público estaria autorizando a importação de pneus remoldados provenientes apenas de países integrantes do Mercosul;
- c) nos atos normativos abarcariam apenas pneus usados, nos quais não estariam incluídos os pneus recauchutados;
- d) nas restrições não poderiam se dar por meio de ato regulamentar, mas, tão somente, por lei em sentido formal;
- e) na revogação da Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) n. 258/1999, com as alterações da Resolução n. 301/2002-CONAMA, que dispõe sobre a proibição de importação de pneus usados em face da definição da sua destinação. (ADPF 101, petição inicial, p. 35-36).

## **1 Argumentos da Advocacia-Geral da União**

Proposta em 2006, a ADPF em análise objetivava a obtenção de uma posição definitiva do Supremo Tribunal Federal (STF) regulamentando a questão, operando-se os efeitos da vinculação nas instâncias da Justiça brasileira.

A Advocacia-Geral da União (AGU) defendeu o cabimento da demanda, visto que o rol de direitos e garantias fundamentais previstos na Constituição é meramente exemplificativo, ou seja, vai muito além do previsto no § 2º, art. 5º, da CF/88, que dispõe que os direitos e as garantias expressos na “Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte”.

Ademais, como consignado no julgamento da ADI 939, restou decidido que o Princípio da Anterioridade Tributária é uma garantia fundamental, apesar de prevista na alínea ‘b’, art. 150 da CF/88. A AGU sustentou que o direito à saúde e o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado são direitos/garantias fundamentais, mesmo que não estejam expressamente elencados no art. 5º da CF/88.

Como havia controvérsia judicial relevante, visto que existiam decisões que permitiam e outras que vedavam a importação de pneus usados, o fato por si justificaria o manejo da ADPF, nos termos do inciso V, art. 3º, da Lei 9.882/1999.

A AGU sustentou, ainda, que o requisito da subsidiariedade encontra-se presente nos termos do §1º, art. 4º da Lei 9.882/1999, o que viabilizaria a interposição de ADPF em questão, já que não existe outra ação capaz de enfrentar lesões a preceitos fundamentais, causadas por atos concretos do Poder Público, neste caso, lesões provenientes de decisões judiciais. Cumpre ressaltar que algumas das decisões judiciais combatidas transitaram em julgado. Logo, somente poderão ser desafiadas por uma ADPF, consoante interpretação a *contrario sensu* que faz do § 3º, art. 5º, da Lei 9.882/1999.

Ultrapassada a fase da admissibilidade da ação em comento, apesar de existir uma legislação que impede, decisões judiciais descumprem a norma permitindo a importação de pneus usados, violando preceitos fundamentais como a defesa da saúde e do meio ambiente ecologicamente equilibrado. As decisões judiciais brasileiras acarretaram a abertura de processo de questionamento em desfavor do Brasil na Organização Mundial do Comércio (OMC), com o argumento: Como o Estado brasileiro poderia permitir a importação de pneus usados como matéria-prima e, ao mesmo tempo, vetar a importação de pneus reformados? Por certo, aos olhos da União Europeia, representou imposição de uma barreira comercial não tarifária.

A AGU exigiu uma postura por parte do STF no que tange ao impedimento de importação de pneumáticos usados, incluindo os reformados, sob a alegação de que há respaldo constitucional para tanto, visto que visa à proteção do meio ambiente e da saúde pública. O posicionamento do Supremo se faz importante, segundo entendimento da AGU, para pretensões brasileiras na OMC.

Entendeu a AGU que não existiam métodos eficazes e seguros para a eliminação de resíduos resultantes de pneumáticos. Qualquer que seja o meio escolhido revelará riscos ao meio ambiente e à saúde do ser humano. O método mais comum é a incineração, mas essa produz gases tóxicos danosos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e, principalmente, à saúde humana.

A legislação da União Europeia, por meio de norma técnica: Diretiva sobre Aterros, de 1999/31, no Brasil, bem como na União Europeia, não se permite o aterro de pneus como método de descarte, tampouco a permanência de pneumáticos ao ar livre, já que tais resíduos podem resultar em incêndios desastrosos ou se tornarem foco para o desencadeamento de doenças, como, por exemplo, a malária, a febre amarela e a dengue.

Os importadores de pneus usados argumentaram que a proibição de importação deveria recair somente sobre pneus inservíveis, visto que os remodelados têm a sua vida útil estendida, não podendo, portanto, ser considerados lixo ambiental. Porém, no entendimento da AGU, tais argumentos não devem prosperar, visto que, ainda que servíveis, os pneus reformados não possuem a mesma vida útil que apresenta um pneu novo. Ademais, a orientação do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) é de que os pneus de carro de passeio só podem ser submetidos a uma reforma e, após essa, eles se tornam imprestáveis e se transformam em lixo. Esse motivo levou a legislação a proibir a importação de pneus que sirvam de matéria-prima e daqueles já submetidos a processo de reforma, o que, por óbvio, foi rebatido veementemente pela União Europeia na OMC.

A AGU aduz que só é possível saber se o pneu é inservível ou retornável quando colocado na máquina de reforma; não sendo possível aferir antes tal característica, sujeita o Brasil ao risco de importar material sem qualquer serventia industrial. Nesse cenário, o governo brasileiro admite que 30% dos pneus importados são inservíveis.

A AGU apontou dois danos que deveriam ser apreciados pelo Supremo:

- a) Apenas no ano de 2006 havia no Brasil 100 milhões de pneus abandonados, e a maioria destes poderia ser utilizadas como matéria-prima para a fabricação de outros pneus, o que diminuiria significativamente a necessidade de importação deste insumo;
- b) A sociedade que seleciona carcaças reformáveis para a DPascoal – Mazola Comércio, Logística e Reciclagem Ltda. – sustenta que 30% dos pneus da frota brasileira de veículos é reformável, o que configura a desnecessidade de importação de pneus com essa finalidade.

Ademais, a utilização de carcaças brasileiras aliviaria o passivo de pneumáticos presente no Brasil, sendo esse fator de grande importância para a proteção do meio ambiente e da saúde da população brasileira.

Entretanto, os magistrados que permitiram, via decisão judicial, a importação de pneus usados fundamentaram que a importação de pneus não poderia ser limitada, sob pena de se ofender o princípio da livre-iniciativa e a liberdade de comércio. Tal fundamentação foi refutada de pronto pela AGU, sob o argumento de que constituem o princípio geral da atividade econômica a proteção e a defesa do meio ambiente, incluindo o tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços (art. 170, VI, CF/88), o que reforça o entendimento de que não existem direitos absolutos.

Dessa feita, não há que se falar em impedimento da prática comercial, visto que, em 2006, existia, segundo argumentou a própria AGU, um passivo de cem milhões de pneus usados em solo pátrio apto à reforma, o que garantiria a continuidade do negócio.

A AGU defendeu, ainda, que há quebra do Princípio da Isonomia, tendo em vista a proibição das importações de outros países, à exceção daqueles do Mercosul. O Brasil não importa pneus usados para utilização como matéria-prima de qualquer país que seja, apenas os reformados.

É de extrema importância ressaltar que o Brasil aderiu à jurisdição do Tribunal Arbitral *ad hoc* do Mercosul.<sup>1</sup> Logo, não se pode referir quebra do Princípio da Isonomia, uma vez que tal exceção não se aplica aos países-estranhos do Mercosul. Apesar de o Brasil não se coadunar com os termos da decisão arbitral, decisão que, integral cumprimento, já que se revela crucial para os interesses brasileiros a manutenção de relações amistosas para com os países do Mercosul (parágrafo único, art. 4º, da CF/88).

---

<sup>1</sup> O Tribunal *ad hoc* detém poder de decidir, num prazo de 60 dias prorrogáveis por mais 30 e, caso haja necessidade, pode ainda, diante de certos fatos, determinar medidas cautelatórias para salvaguardar o salutar andamento do procedimento. Quaisquer das partes eventualmente se sentindo inconformadas poderão ingressar com um recurso revisional perante o Tribunal Permanente de Revisão no prazo de 15 dias, que poderá confirmar, modificar ou revogar a decisão do Tribunal *ad hoc* e com força de coisa julgada. O recurso deverá estar adstrito às questões de direito tratadas ao longo da controvérsia e às interpretações jurídicas da decisão do Tribunal *ad hoc*. As decisões quer sejam do Tribunal *ad hoc* ou do Tribunal Permanente de Revisão deverão ser cumpridas nos 15 dias seguinte à notificação da decisão. (SOARES, 2010).

A AGU refutou a possibilidade de ofensa ao Princípio da Legalidade sob a alegação de que o art. 237 da CF/88 legitimou a normatização da questão através de portaria do Ministério da Fazenda (Portaria Decex 08/1991), pois é desse a competência para fiscalizar e controlar o comércio exterior.

Todavia, no que tange à proteção do meio ambiente, é do Poder Público a competência para “controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que levem a risco a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente”. (§ 1º, V, art. 225, da CF/88).

Porém, o Decreto 875/1993 incorporou ao ordenamento jurídico brasileiro a Convenção de Basileia,<sup>2</sup> que garante a todo Estado soberano vetar, não apenas a entrada ou a eliminação de resíduos estrangeiros perigosos em seu território, mas também qualquer outro resíduo.

Ao final, a AGU alegou não ter havido revogação da vedação da importação de pneus usados em decorrência da Resolução Conama 258/1999, determinada pela Resolução Conama 301/2002. Ademais, essa resolução, ao regulamentar a destinação dada aos pneus importados, previu expressamente o impedimento de importação de pneus usados, preconizados pelas Resoluções do Conama 23/1996 e 235/1998.

### **3 Análise dos votos**

A ministra-relatora, em seu voto, assumiu postura parcialmente favorável à ADPF em análise e foi seguida pela maioria dos ministros do STF, sendo o único voto contrário o do ministro Marco Aurélio.

Em seu voto, a relatora defende o cabimento da ADPF, visto que restou demonstrado existirem preceitos fundamentais descumpridos por reiteradas decisões judiciais. Acertada foi a decisão ministerial, posto que a presença de controvérsia judicial relevante legitima o ajuizamento da

---

<sup>2</sup> A Convenção de Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito foi concluída em Basileia, Suíça, em 22 de março de 1989. Ao aderir à convenção, o governo brasileiro adotou um instrumento que considerava positivo, uma vez que estabelece mecanismos internacionais de controle desses movimentos, baseados no Princípio do Consentimento Prévio e Explícito para a importação, a exportação e o trânsito de resíduos perigosos. A convenção procura coibir o tráfico ilegal e prevê a intensificação da cooperação internacional para a gestão ambientalmente adequada desses resíduos. A convenção foi internalizada na íntegra por meio do Decreto 875, de 19 de julho de 1993, sendo também regulamentada pela Resolução Conama 452, de 2 de julho de 2012. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/residuos-perigosos/convencao-de-basileia>>.

ADPF, como a única possibilidade de se enfrentar a lide, já que houve ataque a atos concretos do Poder Público. Ademais, vale acrescentar que a subsidiariedade deve estar presente em toda e qualquer ADPF.

Ao analisar o mérito, a ministra Cármen Lúcia identificou o ponto central da celeuma jurídica e confrontou princípios constitucionais muito importantes, colocando em vértice o direito à saúde e o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e, em outro, o Princípio do Desenvolvimento Econômico Sustentável.

A relatora realizou minucioso estudo histórico no que concerne a toda legislação nacional referente à proteção do meio ambiente, principalmente, das normas que proíbem a importação de material usado, a exemplo dos pneumáticos. Ao final de sua contextualização história, a ministra Cármen Lúcia conclui:

Esse histórico das normas serve a comprovar que apenas durante um curtíssimo intervalo de tempo, entre a edição das Portarias DECEX n. 1/92 e 18, de 13.7.1992, é que se permitiu a importação de pneus usados e, ainda assim, com a ressalva de que fossem utilizados como matéria-prima para a indústria de recauchutagem. É esse, aliás, o entendimento sedimentado neste Supremo Tribunal Federal, como se tem, por exemplo, no Agravo Regimental na Suspensão de Tutela Antecipada n. 118: Registrou-se que, à exceção do período compreendido entre as Portarias DECEX 1/92 e 18/92, desde a edição da Portaria DECEX 8/91, não é permitida a importação de bens de consumo usados. Asseverou-se que a proibição geral de importação de bens de consumo ou de matéria-prima usada vigorou até a edição da Portaria SECEX 2/2002, consolidada na Portaria SECEX 17/2003 e, mais recentemente, na Portaria SECEX 35/2006, que adequou a legislação nacional à decisão proferida pelo Tribunal Arbitral do Mercosul para reiterar a vedação, com exceção da importação de pneus recauchutados e usados remoldados originários de países integrantes do Mercosul. (Rel. Min. Ellen Gracie, DJ 12.12.07). Foi, pois, por força da decisão do Tribunal Arbitral ad hoc que, em 2003, o Brasil viu-se obrigado a aceitar a importação, por ano, de até 130 mil pneus remoldados dos países partes do MERCOSUL, basicamente do Uruguai. Observo, ainda, que a mesma proibição de pneus usados foi objeto de normas argentinas, também questionada pelo Uruguai e matéria de lide perante o Tribunal *ad hoc*.

Defendeu ela ser primordial pacificar a matéria, tendo em vista o questionamento realizado pela União Europeia em face do Brasil na OMC. O fato de o Brasil permitir apenas a importação de pneus usados de países integrantes do Mercosul, foi veementemente combatido. Cumpre esclarecer que tal preocupação, também restou consignada na manifestação da AGU. O voto da relatora expõe a perplexidade dos órgãos internacionais ante a coletânea de decisões judiciais divergentes sobre essa questão, o que vem mitigar os objetivos do Brasil apresentados à OMC:

Essa a razão fundamental de cá estarmos reunidos hoje, a resolver definitivamente sobre uma pendência que, conforme o resultado a que chegarmos, no plano internacional, justificaria a derrocada das normas proibitivas sobre a importação de pneus usados, pois, para o Órgão de Apelação da OMC, se uma parte do Poder Judiciário brasileiro libera empresas para importá-los, a despeito da vigência das normas postas, é porque os objetivos apresentados pelo Brasil, perante o órgão internacional do comércio, não teriam o fundamento constitucional que as justificariam e fundamentariam. Fosse o contrário, sendo uma única e mesma Constituição a do Brasil e tendo eficácia plena e efetividade jurídica incontestável a matéria, não haveria as frestas judiciais permissivas do que nelas se veda.

A ministra-relatora recordou, em sua análise que, em 3 de dezembro de 2007, o órgão de apelação da OMC concluiu ser lícita a medida adotada pelo Estado brasileiro, no que concerne à proibição de importação de pneus usados e reformados, com o propósito de proteger a saúde e o meio ambiente, nos termos do art. XX (b) do GATT.<sup>3</sup> Entretanto, o mesmo órgão de apelação declarou:

a) a vedação da importação representaria discriminação injustificável em relação aos demais países exportadores de pneus usados não integrantes do Mercosul, independentemente do volume de importação de pneus reformados;

---

<sup>3</sup> Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT, 1947).

- b) a isenção do Mercosul caracterizou discriminação injustificável;
- c) a importação de pneus usados e reformados em decorrência de liminares judiciais constituiria discriminação de comércio internacional ainda que não ocorressem em volumes significativos;
- d) a importação de pneus usados e reformados consistiu em discriminação arbitrária.

Nesse giro, percebe-se que a OMC tem por legítima a medida que proíbe a importação de pneumáticos pela Nação brasileira no intuito de resguardar o meio ambiente e a saúde da população. Porém, esse órgão de apelação defende ser contraditória a postura do Brasil ao admitir a importação de pneus reformados provenientes apenas de países do Mercosul. A OMC questionou se, nesse caso, não estaria o Brasil, também, ofendendo preceitos constitucionais, mas chegou à conclusão de que não importa se os pneus reformados são utilizados em arrecifes artificiais de corais, ou se são aproveitados como componentes do asfalto ou utilizados na manipulação de cimento, mas inegáveis serão os danos à saúde e ao meio ambiente.

O governo brasileiro, ciente da ameaça à saúde e do risco de escassez dos recursos naturais, antes do advento da CF/88, promulgou a Lei 6.938/1981 que dispunha sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Tal norma, em seu art. 3º, inciso I, preconiza: “O conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.”

Entretanto, durante toda a história do constitucionalismo brasileiro, é com a promulgação da CF/88 que se tem, pela primeira vez, um capítulo dedicado, exclusivamente, ao meio ambiente. Vale dizer que o art. 225 da CF/88 prevê o Princípio da Responsabilidade e da Solidariedade Intergeracional em matéria ambiental.

A relatora, em seu voto, fundamentou que “a existência do meio ambiente ecologicamente equilibrado significa não apenas a sua preservação para a geração atual, mas, também, para as gerações futuras”. Afirmou, ainda, que, na atualidade, exige-se o desenvolvimento sustentável compreendendo não só o crescimento econômico, mas também a saúde da coletividade, cujos direitos devem ser observados não se perdendo de

vista as suas necessidades atuais, bem como as que podem ser previstas e as que se devem ser prevenidas para as futuras gerações.

Aduz a ministra-relatora que na ECO-92 criou-se a “Declaração do Rio de Janeiro” que contém 27 princípios dentre os quais o *Princípio da Precaução* que tem lugar especial, ou seja, vai muito além da simples prevenção, pois tal princípio preconiza: “Quando houver ameaça de danos sérios ou irreversíveis, a ausência de absoluta certeza científica não deve ser utilizada como razão para postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental.

Segundo a relatora, não há que se falar em comprovação do risco real, atual ou futuro que poderia sobrevir de uma dada atividade, para que se adotem medidas que visem impedir a concretização de eventual dano. *Prima facie*, a diferença elementar entre prevenção e precaução repousa no fato de que naquela o risco precisa ser iminente e comprovado e, nessa, o risco pode ser apenas potencial. Vale dizer que se previne algo que não se tem certeza se irá se concretizar.

A ministra-relatora acrescenta, ainda, que, mesmo que seja imperiosa e primordial a garantia do desenvolvimento econômico, não será admissível a superação de uma crise dando margem à outra potencialmente mais danosa, ou seja, não se pode primar pelo desenvolvimento econômico e causar um severo desequilíbrio ambiental, com implicações graves à saúde da coletividade. Nesse sentido, o art. 170, VI da CF/88, prevê a proteção do meio ambiente como fundamento próprio do desenvolvimento econômico. A ministra Cármen Lúcia concluiu, balizando-se no preceito fundamental da proteção do meio ambiente, que

as medidas impostas nas normas brasileiras, que se alega terem sido descumpridas nas decisões judiciais anotadas no caso em pauta, atendem, rigorosamente, ao princípio da precaução, que a Constituição cuidou de acolher e cumpre a todos o dever de obedecer. E não desacata ou desatende os demais princípios constitucionais da ordem econômica, antes com eles se harmoniza e se entende, porque em sua integridade é que se conforma aquele sistema constitucional.

Assim, no quesito *proteção à saúde*, a dita ministra, reafirma que o art. 196 do texto constitucional preconiza que é direito de todos e dever do

Estado garantir o direito fundamental a uma vida digna; já o art. 197, da CF/88 prevê que os serviços destinados à saúde da população em geral são de relevância pública. O art. 6º da Carta Magna classificou o direito à saúde como uma espécie de direito social, previsto no título destinado aos direitos e às garantias fundamentais.

Entende-se que o reconhecimento do direito à saúde como direito social fundamental, implica ações positivas do Estado no intuito de assegurar a eficácia plena, motivo pelo qual a ADPF em comento tem por finalidade a proteção do preceito fundamental saúde, objetivando proibir a importação de pneus usados que possam ameaçar a saúde da população, não podendo, em hipótese alguma, o Estado manter-se inerte nesse caso, aplicando, por óbvio, o Princípio da Precaução. Nesse sentido, argumenta a relatora:

Seja realçado que o direito à saúde não é apenas o direito à ausência de doença, mas, também, o direito ao bem-estar físico, psíquico e social, como se tem no preâmbulo da Constituição da Organização Mundial da Saúde (OMS). É vedado, portanto, ao Poder Público ser insuficiente ou imprevidente em suas ações e decisões que tenham o precípua objetivo de dotar de proteção os direitos fundamentais, sob pena de essa inoperância ou ausência de ações afrontar o núcleo central desses direitos. Desta insuficiência ou imprevidência afastou-se o Poder Público brasileiro ao adotar as medidas normativas proibitivas de importação de resíduos que conduzem ao comprometimento da saúde pública e da saúde ambiental. É isto o que se busca, aqui, resguardar e garantir a efetividade dos direitos constitucionais fundamentais. Constatado que o depósito de pneus ao ar livre – a que se chega, inexoravelmente, com a falta de utilização dos pneus inservíveis, mormente quando se dá a sua importação nos termos pretendidos por algumas empresas – é fator de disseminação de doenças tropicais, o razoável e legítimo é atuar o Estado de forma preventiva, com prudência e com a necessária precaução, na adoção de políticas públicas que evitem as causas que provoquem aumento de doenças graves ou contagiosas. [...] Se a proteção à saúde é dever do Estado, manifestando-se por cada qual de seus três poderes, cabe ao Judiciário assegurar a plena, efetiva e eficaz aplicação das normas que determinam as medidas necessárias para assegurá-la.

Fundamentou a ministra Cármen Lúcia, que, associado aos pneus usados, pode o Brasil, também, indiretamente, estar importando doenças (estado latente da larva/ovo) inéditas ou erradicadas, o que exigiria maiores despesas do Estado, tendo em vista a precariedade da saúde pública nacional. Defende que pneus abandonados na natureza propiciam a proliferação de doenças, como, por exemplo, a dengue que tem como vetor patológico os ovos do mosquito *Aedes Aegypti*, que eclodem com o acúmulo de água no interior de pneumáticos.

Os empresários brasileiros, ao defenderem a importação de pneus, argumentam que a vedação dessa estaria afrontando o Princípio Constitucional da Livre Iniciativa, visto que inúmeras empresas teriam de fechar suas portas em decorrência dessa proibição. Porém, essa afirmação foi rebatida para relatora:

Os dados assim apresentados, contudo, não conectam os princípios constitucionais definidos para a ordem econômica e para a ordem social, como antes acentuado. Nem há desenvolvimento, incluído o econômico, sem educação e sem saúde. Porque o desenvolvimento constitucionalmente protegido é o que conduz à dignidade humana, não à degradação – inclusive física – humana.

A ministra defendeu que a importação de pneumáticos usados é potencialmente mais danosa à saúde e ao meio ambiente que os benefícios econômicos que por ventura poderiam trazer. Argumenta que os que mais padecem com essa situação desencadeada pelos resíduos sólidos abandonados é a população de baixa renda, visto que não dispõe de recursos para se proteger ou desfazer os males provenientes desse lixo.

Segundo palavras da relatora, o direito à saúde é um bem não patrimonial. Logo, sua tutela faz-se na forma inibitória, preventiva, nesse caso, impedindo-se a prática de atos de importação de pneus usados – “prática, aliás, adotada pelos países ricos que deles querem se livrar” –, quando demonstrado que esses não são plenamente aproveitados pela indústria.

Ao contra-argumentar sobre a celeuma levantada no que tange ao fato de que a vedação à importação dos pneumáticos só poderia se dar por lei, a ministra, afirmou que o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e

Comércio Exterior tem como competência o desenvolvimento de “políticas de comércio exterior” e a “regulamentação e execução de atividades relativas ao comércio exterior”. Nesse Ministério, há o Departamento de Comércio Exterior (Decex), responsável pela fiscalização do comércio exterior, cujas normas são de aplicação imediata, principalmente aquelas proibitivas de trânsito de bens no território pátrio.

Assim, sob a égide do Decreto 99.244/1990, alterado pelo Decreto 99.267/1990, o Decex restringiu a expedição de licenças de importação e exportação de produtos que representassem ameaça de dano à nação e, editou a Portaria n. 8/1991, que vedou a importação destes bens de consumo usados, como por exemplo, os pneumáticos.

Aliás, não se percebe qualquer ofensa ao princípio da legalidade neste ponto, tendo-se em vista o Decreto 99.244/1990, editado em face do artigo 237 da CF/88. Essa matéria foi analisada pelo STF no julgamento do Recurso Extraordinário 202.313, de relatoria do ministro Carlos Velloso (Plenário, DJ 19.12.1996) e no Recurso Extraordinário 203.954, cujo relator foi o Ministro Ilmar Galvão (Plenário, DJ 7.2.1997), que decidiu pela constitucionalidade das Portarias Decex 8/1991 e Secex 8/2000, que proíbem a importação de bens de consumo usados, por terem estas normas fundamento constitucional.

Vale recordar que com o advento da Portaria Interministerial 3/1995, entre os Ministérios da Fazenda e o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, impediu-se a importação de qualquer bem de consumo usado.

Ademais, a Convenção de Basileia, da qual o Brasil é signatário, determina a adoção de procedimentos para o controle de resíduos perigosos, o que deu ensejo à edição da Resolução Conama 23/1996 que proibiu a importação de pneumáticos usados. Em 1999, o Conama editou a Resolução 258 e, em 2002, a 301, porém, ambas não revogaram, mas tão somente confirmaram a Resolução 23/1996.

A ministra Cármen Lúcia, desmontou o argumento dos arguidos, pois esses afirmam que a vedação da importação fere os princípios da livre-iniciativa e da livre concorrência.

Se fosse possível atribuir peso ou valor jurídico a tais princípios relativamente ao da saúde e do meio ambiente ecologicamente equilibrado, preponderaria a proteção desses, cuja cobertura, de resto, atinge não apenas a atual, mas também as futuras gerações.

Ainda, segundo a mesma ministra,

os preceitos fundamentais da saúde e do meio ambiente ecologicamente equilibrado são constitucionalmente protegidos e estão a ser descumpridos por decisões que, ao garantir a importação de pneus usados ou remoldados, afronta aqueles direitos fundamentais. A arguente demonstrou que a) a gama de elementos que compõem o pneu, dando-lhe durabilidade, é responsável pela demora na sua decomposição quando descartado em aterros – mais de cem anos –; b) a dificuldade de seu armazenamento impele a sua queima, o que libera substâncias tóxicas e cancerígenas no ar; c) quando compactados inteiros, os pneus tendem a voltar à sua forma original e retornam à superfície, ocupando espaços que são escassos e de grande valia, em especial nas grandes cidades; d) a desintegração dos pneus para serem depositados em aterros é procedimento de alto custo; e) os pneus inservíveis e descartados a céu aberto são ideais para o criadouro de insetos e outros vetores de transmissão de doenças, em razão de seu formato; f) se, de um lado, o alto índice calorífico dos pneus é interessante para as indústrias cimenteiras, quando queimados a céu aberto, tornam-se focos de incêndio difíceis de extinguir, podendo durar dias, meses e até anos; g) o Brasil produz pneus usados em quantitativo suficiente para abastecer as fábricas de remoldagem de pneus, do que decorre não faltar matéria-prima a impedir a atividade econômica. [...] Os interessados insistem em que o que os leva a demandar a permissão para continuar a importação de pneus usados é a má-qualidade das rodovias brasileiras, que deterioram bastante os pneus a serem remoldados. Na audiência pública realizada pelo Supremo Tribunal, especialistas informaram que os pneus usados importados não são previamente classificados antes da importação, havendo resíduo da ordem de 30% a 40% nos contêineres, que são simplesmente passivo ambiental, inservível para remoldagem. Isso apenas reforça a conclusão de afronta aos preceitos fundamentais relativos à saúde e ao meio ambiente. Ao

contrário do que sustentam eles, as decisões judiciais que autorizaram as importações de pneus usados é que afrontam o art. 170 da Constituição brasileira, pois o material refugado agride o meio ambiente, causa impacto ambiental, contrariando o disposto no inciso VI do art. 170, bem como os arts. 196 e 225, especialmente. Ademais, essa transferência de material inutilizável representa, por si só, afronta ao disposto na Convenção de Basileia, da qual o Brasil é signatário.

E concluiu afirmando:

[...] Assim, apesar da complexidade dos interesses e dos direitos envolvidos, a ponderação dos princípios constitucionais demonstra que a importação de pneus usados ou remoldados afronta os preceitos constitucionais da saúde e do meio ambiente ecologicamente equilibrado e, especificamente, os princípios que se expressam nos arts. 170, inc. I e VI e seu parágrafo único, 196 e 225, da Constituição do Brasil. Pelo exposto, encaminho voto no sentido de ser julgada parcialmente procedente a presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental para: a) declarar válidas constitucionalmente as normas do art. 27, da Portaria DECEX n. 8, de 14.5.1991; do Decreto n. 875, de 19.7.1993, que ratificou a Convenção de Basileia; do art. 4º, da Resolução n. 23, de 12.12.1996; do art. 1º, da Resolução CONAMA n. 235, de 7.1.1998, do art. 1º, da Portaria SECEX n. 8, de 25.9.2000; do art. 1º da Portaria SECEX n. 2, de 8.3.2002, do art. 47-A do Decreto n. 3.179, de 21.9.1999 e seu 2º, incluído pelo Decreto 4.592, de 11.2.2003; do art. 39, da Portaria SECEX n. 17, de 1.12.2003; e do art. 40, da Portaria SECEX n. 14, de 17.11.2004 com efeitos *ex tunc*; b) declarar inconstitucionais, com efeitos *ex tunc*, nas interpretações, incluídas as judicialmente acolhidas, que, afastando a aplicação daquelas normas, permitiram ou permitem a importação de pneus usados de qualquer espécie, aí incluídos os remoldados, ressalva feita quanto a estes àqueles provenientes dos Países integrantes do MERCOSUL, na forma das normas acima listadas. c) Excluo da incidência daqueles efeitos pretéritos determinados as decisões judiciais com trânsito em julgado, que não estejam sendo objeto de ação rescisória, uma vez que somente podem ser objeto da Arguição de Preceito Fundamental atos ou decisões normativas,

administrativas ou judiciais impugnáveis judicialmente. Ora, as decisões cobertas pelo manto constitucional da coisa julgada, cujo conteúdo já tenha sido executado e exaurido o seu objeto, já não podem ser desfeitas, menos ainda pela via eleita pelo Arguente, que, de toda sorte, teve opções processuais para buscar o seu desfazimento, na forma da legislação vigente, não se tendo a comprovação de que tenha buscado atingir tal objetivo ou que tenha tido sucesso em suas ações. Não se incluem nesta exceção conteúdos decisórios em aberto ou dispostos de forma ilimitada para o futuro, pois a partir do que aqui foi definido ficam proibidas importações de pneus, dando-se o estrito cumprimento das normas vigentes com os contornos e exceções nela previstas.

O ministro Eros Grau fundamentou seu voto, discordando em um único ponto da relatora, afirmando que a decisão acerca da inconstitucionalidade dos atos tidos como descumpridores dos preceitos fundamentais referentes à defesa da saúde e do meio ambiente ecologicamente equilibrado, devem pautar-se não em sua ponderação com relação à livre-iniciativa e liberdade de comércio, visto que ponderáveis são os valores e não os princípios. Acrescentou, ainda, que a ponderação de valores é discricionária, o que acarretaria, conseqüentemente, insegurança jurídica. Segundo o ministro, a inconstitucionalidade advém da interpretação da totalidade da Constituição. Considerações presentes no voto do ministro Eros Grau:

Interpretar o direito é formular juízos de legalidade, ao passo que a discricionariedade é exercitada mediante a formulação de juízos de oportunidade. Juízo de legalidade é atuação no campo da prudência, que o intérprete autêntico desenvolve contido pelo texto.

Para o ministro Eros Grau, o direito moderno é racional, balizado em critérios de legalidade que levam a uma previsibilidade e “calculabilidade” em relação aos comportamentos humanos, não sendo, logicamente, arbitrário e aleatório em suas decisões, motivo pelo qual defendeu a interpretação sistêmica e a impossibilidade de ponderação entre os princípios. Entretanto, muito embora não concorde com as razões da ministra Cármen Lúcia segue o voto dessa.

O ministro Gilmar Mendes acompanhou, na íntegra, o voto da relatora. Todavia, faz algumas ponderações importantes. Inicialmente, afirmou ser inequívoca a relevância da questão posta à análise da Corte sob a ótica da proteção dos preceitos fundamentais do direito à saúde e a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, preceitos esses que devem ser interpretados de forma sistêmica, principalmente com relação ao Princípio da Liberdade de Iniciativa, pois, segundo o ministro, nesse ponto ele faz referência à manifestação da AGU, a Corte já fixou a desnecessidade de o direito fundamental estar expresso no rol do art. 5º da CF/88, já que o mesmo não é taxativo, como preconiza o § 2º do citado art. Segue o ministro justificando que a comercialização de pneus usados no Brasil contribui para incrementar o dano ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e, conseqüentemente, à saúde, já que não há meio seguro e eficaz de eliminação dos resíduos apresentados pelos pneumáticos de qualquer espécie.

Segundo Gilmar Mendes, não se pode esquecer de que a proibição de importação dos pneumáticos é medida favorável à proteção da saúde humana à proporção que impede a criação de ambiente desfavorável propiciando a proliferação de doenças tropicais, como, por exemplo, a dengue.

Destaca o ministro que a preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado é cofator preponderante à proteção do direito à saúde, assim como à execução de políticas públicas sanitárias, visto que, ao se interpretar o art. 170 da CF/88, percebe-se que esse veicula a liberdade de iniciativa e de comércio, mas essas liberdades não são absolutas e, por este motivo sofrem limites constitucionais. Por óbvio, tais prerrogativas devem harmonizar-se com a defesa do meio ambiente, como preconiza o inciso VI do referido artigo.

Ademais, os Princípios da Responsabilidade e da Solidariedade Intergeracional de proteção do meio ambiente apontam à precaução perfazendo os dizeres do art. 225 e do art. 196 da CF/88, apontando, assim, para o dever geral de garantia da saúde, visto que ambos os mandamentos constitucionais visam prevenir riscos, o que, conseqüentemente, legitima o Estado a assumir medidas de proteção da saúde e do meio ambiente, mesmo que isso signifique a mitigação do desenvolvimento tecnológico (inciso V, § 1º, do art. 225 da CF/88).

Nesse giro, o ministro, ao abordar os atos normativos federais que disciplinam a importação de pneumáticos usados, assevera em seu voto:

Os atos normativos federais aqui discutidos não proíbem, contudo, a comercialização dos pneus usados de qualquer espécie, oriundos do mercado nacional. A principal alegação econômica dos interessados no processo de importação seria a baixa qualidade dos pneus usados de origem nacional em relação aos pneus usados importados. Contudo, apreende-se que, em tese, não se inviabiliza a atividade comercial das empresas de reforma de pneus usados, mas restringe-se sua liberdade de livre iniciativa de importação ilimitada daqueles bens, em razão da proteção e da defesa da saúde, do meio ambiente e, em última instância, da soberania nacional junto à OMC.

O procurador-geral da República, ao dar seu parecer, afirma que acerca da importação de pneumáticos usados, não se tem dúvidas quanto ao risco à saúde e aos danos causados ao meio ambiente, seja esse potencial risco, devido à complexidade de sua composição química, cuja queima produz elevados índices de toxicidade, seja no sentido de que seu amontoamento signifique a certa procriação de insetos responsáveis por várias doenças infectocontagiosas. Dessa feita, o Ministério Público Federal defende o cabimento da medida judicial proposta pela AGU, visto que

ante a provocação articulada de questão constitucional viva, de relevo incontestável, [...], avaliado sob a perspectiva – ilegítima – por meio de decisões judiciais reiteradas que, em seu conjunto, estabelecem quadro de preocupante reversão de determinada política pública.

O Ministério Público Federal acrescenta que a inexistência de destinação plausível para os pneus usados ou reformados quando esse produto atinge o fim de sua vida útil, é argumento insuperável no que tange à acertada medida governamental quanto à proibição de importação. Segundo o *parquet*, não se sustenta a alegação de que a utilização/importação de pneus usados diminuiria a fabricação de pneus novos, implicando ganho ao meio ambiente, pois cerca de 30% dos pneumáticos usados importados ingressam em terras brasileiras em estado imprestável

para qualquer que seja a utilização. Assim, 30% dos pneus importados pelo Brasil é, literalmente, lixo e, portanto, nocivos ao meio ambiente e, por conseguinte, à saúde humana.

Defende que a importação de material absolutamente imprestável para armazenamento em solo brasileiro vai de encontro à responsabilidade e solidariedade intergeracionais na proteção do meio ambiente (art. 225, *caput*, da CF/88) razão pela qual a atividade econômica desenvolvida pelos importadores de pneus usados deveria ser veementemente proibida. Acrescenta, ainda, que a proibição de importação de pneumáticos em nada impede a iniciativa privada nesse setor de comércio e indústria, já que o solo nacional é fértil na produção de pneus reformáveis. Assim, a insistência na importação do referido produto traduz, tão somente, interesses econômicos individuais, focados na redução do preço da referida matéria-prima.

## **Conclusão**

O Brasil é detentor da maior frota de veículos dos países em desenvolvimento e, por esse motivo, é um destino em potencial para pneus usados europeus. É sabido que pneus de automóveis só podem ser reformados uma única vez. Assim, se pode concluir que os pneus reformados importados da Europa têm menos vida do que o pneu novo e se transformarão em lixo no Brasil. Caso este país fosse obrigado por decisão da OMC a permitir a entrada de pneus reformados, os europeus transformariam o território brasileiro em uma alternativa para os seus aterros sanitários.

Os marcos regulatórios da UE preconizam que esses países estão cientes dos problemas advindos do acúmulo de pneus no meio ambiente para a saúde, aspectos esses que são abordados na defesa brasileira em face da OMC.

Cumprir destacar que desde 2003, os países da UE estão proibidos de depositar pneus inteiros em aterros sanitários e, tampouco, pneus picados. Em 2008, a legislação demonstra-se mais restritiva para a emissão de gases na atmosfera, inviabilizando, assim, a queima de pneus como combustível em fornos de cimenteiras ou fábricas de papel.

A UE se opôs ao despejo do ônus dos resíduos de pneus sobre seus países-membros mais pobres, entretanto, adotou como instrumento de

gestão de restos a exportação de resíduos de pneus para países não membros.

Assim, a UE contestou a posição do Brasil em relação aos pneus reformados na OMC. Em Genebra, na Suíça, ocorreu a primeira reunião da OMC para tratar do assunto. O Brasil apresentou sua primeira petição. Por outro lado, a UE preferiu o sigilo sobre seus argumentos.

A delegação brasileira que foi a Genebra defender a proibição de importação de pneus reformados foi composta de representantes dos Ministérios das Relações Exteriores, da Saúde, do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior, do Meio Ambiente, do Ibama e da Casa Civil. A defesa do País baseou-se em aspectos ambientais e de saúde pública, conforme decisão da Câmara de Comércio Exterior (Camex).

A defesa brasileira sustentou que os resíduos de pneumáticos são um problema crescente e grave de saúde pública, principalmente em países tropicais, pois uma vez empilhados servem de criadouros para mosquitos transmissores de dengue, febre amarela e malária. Ademais, a queima desses resulta em uma ameaça perigosa, pois há a liberação de óleo pirolítico, que contém produtos químicos tóxicos e metais pesados capazes de produzir efeitos adversos à saúde, tais como: perda de memória, deficiência no aprendizado, supressão do sistema imunológico, danos nos rins e no fígado. Esse óleo pode alcançar longas distâncias, contaminando solo e água, além de penetrar em lençóis freáticos. Pesquisas comprovam que a poluição de águas causada pelo escoamento derivado da queima de pneus pode durar até cem anos.

Além do tudo exposto, a queima de pneus emite uma fumaça tóxica e pode representar riscos de mortalidade prematura, deterioração das funções pulmonares, problemas do coração, e depressão do sistema nervoso central. A céu aberto, ela pode ser 13 mil vezes mais mutagênica que a queima de carvão em instalações bem-desenhadas e operadas apropriadamente.

Outro fator de risco está na incidência de incêndios de pneus, que é comum. Apenas em Minas Gerais, foram registrados 338 incêndios de pneus desde 2000; no Distrito Federal, foram 64 desde 2002, e no Paraná registrou-se 63 somente em 2005.

O Brasil expõe inúmeros motivos para manter a proibição de importação desse resíduo. Como os próprios países da UE defendem internamente, o armazenamento de pneus em aterros não é seguro do ponto de vista ambiental: Eles tendem a voltar à superfície e quebrar as

coberturas das camadas, prejudicando o assentamento da terra no longo prazo e a sua reabilitação. Os europeus ainda se preocupam com os pneus porque podem lixiviar substâncias químicas orgânicas potencialmente prejudiciais e porque o aço dentro deles pode danificar as camadas da geomembrana.

Quando utilizados como combustível em fornos de cimenteiras, em função do alto conteúdo energético, os pneumáticos não deixam de emitir poluentes à atmosfera durante a incineração.

A reciclagem também é difícil por não ser possível obter materiais, a partir do pneu, com propriedades similares às dos materiais originais usados na sua produção. O custo para o corte, a trituração e a granulação é muito alto. Ademais, o uso de grânulos finos no asfalto ainda não teve o impacto ambiental fidedignamente analisado.

Além de tudo que foi descrito, o controle sobre o tratamento dos resíduos de pneumáticos é muito complexo. Cumpre esclarecer que vários países mantêm a proibição de importação de pneus usados e reformados, como a Argentina, Bangladesh, Bahrén, Nigéria, Paquistão, Tailândia e Venezuela, que proíbem a importação desse resíduo. Marrocos, Macedônia, São Vicente, Granadinas e Jordânia exigem licença prévia para autorizar esse tipo de importação. Entretanto, somente o Brasil foi alvo de contestação da UE na OMC, até a época do julgamento da ADPF em análise.

A análise da presente ADPD revela que no final, em seu parecer, o *parquet* argumenta que as decisões judiciais, ao viabilizarem a importação de pneumáticos de forma discriminada, nulificam e/ou mitigam a política pública de defesa do meio ambiente e de proteção à saúde, praticas tão caras ao Estado pátrio. O que significaria dizer à comunidade internacional que uma atividade econômica pode ser exercida livremente ainda que negue decisão soberana adotada pela Nação brasileira.

Diante de todo o exposto, pode-se concluir que a importação de pneus usados não viola apenas o art. 196, tampouco o art. 225 da CF/88, mas ofende todo o dispositivo constitucional que regula a livre-iniciativa e a liberdade de atividade comercial. Deve-se, por óbvio, obrigatoriamente, observar não só a soberania nacional, no que tange à defesa do meio ambiente e, conseqüentemente, da saúde, mas sobretudo, o que concerne aos princípios fundamentais e no seu efetivo exercício.

## Referências

---

BRASIL. *Decreto 875, DE 19 de julho de 1993*. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D0875.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D0875.htm)>. Acesso em: 21 mar. 2014.

BRASIL. *Decreto 99.244, de 10 de maio de 1990*. Dispõe sobre a reorganização e o funcionamento dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D99244.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D99244.htm)>. Acesso em: 21 mar. 2014.

BRASIL. *Decreto 99.267, de 29 de maio de 1990*. Altera a redação do art. 166 do Decreto 99.244, de 10 de maio de 1990. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D99267.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99267.htm)>. Acesso em: 21 mar. 2014.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 23 mar. 2014.

BRASIL. *Código de Processo Civil. Lei 5.869 de 11 de Janeiro de 1973*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L5869.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5869.htm)>. Acesso em: 21 mar. 2014.

BRASIL. Departamento de Comércio Exterior – DECEX. *Portaria n. 8 de 13 de maio de 1991*, publicada no DOU na p. 09080 em 14/5/1991.

BRASIL. *Lei 6.938 de 31 de Agosto de 1981*. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 23 mar. 2014.

BRASIL. *Lei 9.882, de 3 de dezembro de 1999*. Dispõe sobre o processo e julgamento da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, nos termos do § 1o do art. 102 da Constituição Federal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9882.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9882.htm)>. Acesso em: 23 de mar. 2014.

BRASIL. *Ministério do Meio Ambiente*. Convenção de Basiléia. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/residuos-perigosos/convencao-de-basileia>>. Acesso em: 21 mar. 2014.

BRASIL. *Resolução CONAMA 023/1996* – “Regulamenta a importação e uso de resíduos perigosos”. Data da legislação: 12/12/1996 – Publicação DOU 013, de 20/01/1997, p. 1.116-1.124 – Revoga a Resolução 37, de 1994.

Alterada pelas Resoluções 235, de 1998, e 244, de 1998. Revogada pela Resolução 452, de 2012.

BRASIL. *Resolução CONAMA 235/1998* – “Altera o anexo 10 da Resolução CONAMA 23, de 12 de dezembro de 1996” – Data da legislação: 07/01/1998 – Publicação DOU 006, de 09/01/1998, p. 167. Revogada pela Resolução 452, de 2012.

BRASIL. *Resolução CONAMA 258/1999*. “Determina que as empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos ficam obrigadas a coletar e dar destinação final ambientalmente adequadas aos pneus inservíveis”. Data da legislação: 30/6/1999. Publicação DOU 230, de 02/12/1999, p. 039. Alterada pela Resolução 301, de 2002. Revogada pela Resolução 416, de 2009.

BRASIL. *Resolução CONAMA 301/2002*. “Altera dispositivos da Resolução 258, de 26 de agosto de 1999, que dispõe sobre Pneumáticos”. Data da legislação: 21/03/2002. Publicação DOU 166, de 28/08/2003, p. 120-121 – Revogada pela Resolução 416, de 2009.

COSTA, Beatriz Souza. *Meio ambiente como direito à vida: Brasil-Portugal-Espanha*. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2013.

MATEO, Ramón Martín. *Tratado de derecho ambiental*. Madrid: Trivium, 1991. v. I.

PADILHA, Norma Sueli. *Fundamentos constitucionais do Direito Ambiental brasileiro*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

SOARES, Jardel de Freitas. *Tribunais ad hoc no Mercosul: necessidade de implantação de tribunal jurisdicional na Universidad del Museo Social Argentino (UMSA)*. Professor de Direito Penal e Direito Processual Penal na Universidade Federal de Campina Grande (UFCG). 2010. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=2060>>. Acesso em: 23 mar. 2014.