
PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE — VEDAÇÃO À IMPORTAÇÃO DE PNEUS USADOS (ADPF 101)

*PROTECTION OF THE ENVIRONMENT – PROHIBITION OF THE
IMPORTATION OF USED TIRES (CLAIM OF NON-COMPLIANCE WITH
A FUNDAMENTAL PRECEPT Nº 101)*

Thaís Rangel da Nóbrega

*Advogada da União, atualmente integrante do Departamento de Controle
Concentrado da Secretaria-Geral de Contencioso da Advocacia-Geral da União
(SGCT/AGU). Bacharel em Direito pela Universidade de Brasília (UnB). Pós-
graduada em Ordem Jurídica e Ministério Público pela Fundação Escola Superior do
Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (FESMPDFT).*

SUMÁRIO: 1 Introdução e histórico legislativo; 2
Ajuizamento da ADPF 101; 3 Audiência Pública e
Julgamento; 4 Considerações finais.

RESUMO: O presente artigo analisa a atuação da Secretaria-Geral de Contencioso na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 101, proposta perante o Supremo Tribunal Federal. O objeto da ação foram as diversas decisões judiciais que, não obstante a proibição legal existente no Brasil, autorizavam a importação de pneus usados por empresas do setor de reforma ou remoldagem. O elevado número de decisões nesse sentido fez, inclusive, com que o Brasil fosse questionado pela União Europeia perante a Organização Mundial do Comércio (OMC). Nesse contexto, e tendo em vista o enorme prejuízo para a saúde pública e o meio ambiente causado pelo acúmulo cada vez maior de pneus no território nacional, tornou-se urgente que a Suprema Corte decidisse o tema de forma ampla, geral e imediata, pondo fim à relevante controvérsia judicial existente. Após a realização de audiência pública, a Ministra Relatora, Cármen Lúcia, levou o feito a julgamento. Os argumentos apresentados pela Advocacia-Geral da União foram acolhidos e a ADPF foi julgada parcialmente procedente, selando uma das maiores vitórias já alcançadas pela Secretaria-Geral de Contencioso.

PALAVRAS-CHAVE: Advocacia-Geral da União. Secretaria-Geral de Contencioso. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental. Supremo Tribunal Federal. Importação de pneus usados. Proibição legal. Proteção à saúde e ao meio ambiente.

ABSTRACT: This article analyzes the role of 'General Secretariat for Litigation' in Claim of Non-Compliance with a Fundamental Precept nº 101, filed in Supreme Federal Court. The object of this claim was the huge number of judge decisions that, despite the legal prohibition in Brazil, authorized the importation of used tires by brazilian tire retreading companies. Those decisions caused Brazil to be questioned by the European Union at the World Trade Organization (WTO). In this context, and given the enormous damage to public health and the environment caused by the increasing accumulation of tires on the brazilian territory, it became urgent that the Supreme Federal Court decided the issue in a broad, general and immediate way, ending the relevant legal controversy. After the public hearing, Justice Carmen Lucia put the case into trial. The arguments presented by the Office of Attorney General of the Union were accepted and the claim was considered partially founded, sealing one of the greatest victories ever achieved by the General Secretariat for Litigation.

KEYWORDS: The Office of Attorney General of the Union. General Secretariat for Litigation. Claim of Non-Compliance with a Fundamental Precept nº 101. Supreme Federal Court. Importation of used tires. Legal prohibition. Protection of health and environment.

1 INTRODUÇÃO E HISTÓRICO LEGISLATIVO

Os direitos à saúde e a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem como o dever de defendê-lo e preservá-lo, são princípios constitucionais previstos nos arts. 196 e 225 da Carta de 1988:

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

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

Para assegurar a efetividade desse direito, prevê o inciso V do art. 225, § 1º, que incumbe ao Poder Público *“controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente”*.

Nesse contexto, uma das mais relevantes pautas da temática de proteção ambiental diz respeito ao gerenciamento e destinação de resíduos. Essa questão vem ganhando destaque em razão do aumento da demanda por bens de consumo, que acarreta, em consequência, o incremento do montante de resíduos a serem descartados no meio ambiente.

Justamente em face dessa preocupação é que foi editada, em 2010, a Lei Federal nº 12.305, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, com vistas à gestão integrada e ao adequado gerenciamento desses resíduos.

Em verdade, desde o início da década de 90 do século passado, o Brasil reconhece o profundo risco ambiental e sanitário decorrente do acúmulo de resíduos de *pneus* no território nacional.

Durante todo o período em que permanece no meio ambiente, o pneumático, além de servir de criadouro para mosquitos transmissores de doenças tropicais, como dengue, malária e febre amarela, libera diversos gases e metais altamente tóxicos, como monóxido de carbono, gás carbônico, óxido de enxofre e nitrogênio, dioxinas e furanos. Ademais, ainda não existe um método eficaz – e inofensivo para o meio ambiente – de eliminação completa dos resíduos de pneus. Mesmo a incineração, que é o método mais utilizado, libera inúmeras substâncias nocivas para a atmosfera.

Diante desse contexto é que a *legislação brasileira passou a proibir a importação de pneus usados*, como forma de evitar o ingresso de novas carcaças no território nacional e estimular a reciclagem daquelas aqui já existentes, minimizando, assim, os prejuízos à saúde coletiva e ao equilíbrio ecológico.

Em 15 de outubro de 1992, diante do referendo do Congresso Nacional, a República Federativa do Brasil aderiu à *Convenção de Basiléia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito*, de 22 de março de 1989, ratificando-a por meio do Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993. Por meio da Convenção de Basiléia, reconheceu-se o direito de todo Estado Soberano de proibir a entrada de resíduos perigosos estrangeiros e outros resíduos no seu território.

Em atendimento aos princípios concretizados pela referida Convenção, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) – vinculado ao Ministério do Meio Ambiente – e a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) – vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – editaram atos normativos com vistas a proibir, especificamente¹, a importação, pelo Brasil, de *pneus usados*. Trata-se das *Resoluções nºs 23/96 e 235/98 (CONAMA) e 8/2000 (SECEX)*.

A aludida proibição veio a ser reforçada por outras normas do CONAMA (Resolução CONAMA n. 258/99) e da SECEX (Portaria 08 de 2000), bem como pelo Decreto nº 3919, de 2001, que incluiu o art. 47-A no Decreto nº 3179, de 21 de setembro de 1999, estabelecendo como infração administrativa a importação de pneu usado ou reformado, com a previsão de pena pecuniária de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) por unidade importada.

Uma circunstância, contudo, alterou o rumo até então seguido pela legislação brasileira: uma *decisão arbitral proferida pelo Tribunal ad hoc do Mercosul*, em razão de provocação do Uruguai. Tal decisão *compeliu o Brasil a aceitar a importação de pneus remoldados provenientes dos países do Mercosul*.

Assim, em respeito ao laudo arbitral que reconheceu o direito de países do Mercosul de exportar para o Brasil pneus remoldados, o Brasil viu-se obrigado a editar, entre outras normas, a *Portaria SECEX nº 02 (2002)*, que assim dispôs:

1 Registre-se que, desde 1991, com a edição da Portaria DECEX nº 08, do Departamento de Comércio Exterior, já existia norma legal no Brasil proibindo a importação de bens de consumo (lato sensu) usados, conforme se verifica do disposto no seu art. 27, *verbis*: “Não será autorizada a importação de bens de consumo usados.”

Art. 1º. Fica autorizado o licenciamento de importação de pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 e 4012.19.00, procedentes dos Estados Partes do MERCOSUL ao amparo do Acordo de Complementação Econômica nº 18.

Cumpra-se observar que a legislação brasileira continuou a proibir a importação de pneumáticos usados, mas passou a excetuar da proibição apenas e tão somente os *pneus remoldados provenientes dos países integrantes do Mercosul*. Em outras palavras, qualquer decisão judicial que autorizasse a entrada de pneus usados no país – à exceção dos pneus remoldados do Mercosul – contrariava frontalmente o ordenamento jurídico brasileiro.

Contudo, não obstante a evidente proibição legal, e apesar de a jurisprudência majoritária confirmar essa vedação, *vinham sendo proferidas inúmeras decisões judiciais em favor de empresas do segmento de reforma/remoldagem de pneumáticos, autorizando a importação de pneus usados provenientes de países não integrantes do Mercosul*. Estima-se que, *por ano*, até 12 (doze) milhões de pneus usados eram importados com respaldo nessas decisões judiciais.

Justamente em razão dessas decisões, o Brasil chegou a ser questionado pela União Europeia perante a Organização Mundial de Comércio (OMC), ao argumento de que estaria a adotar uma barreira comercial disfarçada. Além de criticar a abertura proporcionada no âmbito do Mercosul para a importação de pneus remoldados, a União Europeia reportou-se ao expressivo volume de pneus usados, utilizados como matéria-prima pelo setor de reforma brasileiro, que ingressavam no país por meio de liminares deferidas em favor das empresas desse setor: a quantidade elevada de pneumáticos importados com base nessas decisões configuraria uma espécie de privilégio aos reformadores brasileiros, na medida em que estes, ao importar pneus usados, poderiam recondição-los, não sendo permitido ao fabricante estrangeiro, contudo, exportar pneus reformados para o Brasil.

Instaurado, por requerimento da União Europeia, um Painel para dirimir a questão, a OMC observou que as inúmeras decisões judiciais que autorizavam a importação de pneus usados como matéria-prima das empresas recondiçãoadoras nacionais vinham comprometendo substancialmente as metas ambientais e sanitárias do Brasil; e que as importações de pneus usados por meio de liminares acabavam por gerar discriminação em favor dos reformadores nacionais. Assim, concluindo que a injustificável importação de pneus usados mediante decisões judiciais configuraria uma restrição disfarçada do Comércio Internacional, a

OMC recomendou que o Brasil adotasse uma postura *uniforme e definitiva* com relação à proibição de importação dos pneumáticos, até dezembro de 2008, sob pena de possíveis retaliações (suspensão de concessões) por parte da União Europeia.

Por todo o exposto, na medida em que as mencionadas decisões judiciais passaram a representar um crescente problema sanitário e ambiental – e, agora, até mesmo de comércio internacional –, tornou-se imprescindível submeter o tema ao crivo do Supremo Tribunal Federal.

2 AJUIZAMENTO DA ADPF 101

Daí a relevância da propositura de uma *Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental*, para solucionar, de forma geral e em tempo razoável, a controvérsia em questão. Isso porque a decisão a ser firmada pelo STF em sede de controle concentrado – como no caso da ADPF – tem efeito vinculante para todos os órgãos do Judiciário e da Administração Pública e eficácia *erga omnes*², por força de norma constitucional (art. 102, § 2º, CF) e do art. 10, § 3º da Lei nº 9.882/99.

Desse modo, coube ao Presidente da República (legitimado para tanto nos termos do artigo 2º, § 1º, da Lei 9.882/99), representado pelo Advogado-Geral da União, a propositura de uma ADPF perante o Supremo Tribunal Federal, tendo por objeto exatamente as decisões judiciais que permitiam a importação de pneus usados. Esta, aliás, foi a primeira arguição de descumprimento de preceito fundamental ajuizada pelo Presidente da República.

A elaboração da respectiva petição inicial competiu a esta Secretaria-Geral de Contencioso, órgão da Advocacia-Geral da União responsável pelo assessoramento do Advogado-Geral da União nas atividades relacionadas à sua atuação judicial perante o Supremo Tribunal Federal.

A SGCT afirmou, na inicial da ADPF, que as decisões judiciais autorizadoras da importação de pneus usados vinham colocando em risco a proteção aos preceitos fundamentais constantes dos artigos 196 e 225 da Constituição, representados pelo direito à saúde e a um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Aduziu ser constitucional e legal a vedação imposta à importação de pneus usados por meio de Portaria, tendo em vista que esta encontra fundamento no artigo 237 da Constituição Federal, que expressamente

2 A eficácia *erga omnes* da decisão consiste no alcance a todas as pessoas físicas e jurídicas (públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras com atividade empresarial no território nacional), as quais estarão submetidas à orientação firmada pela Corte Excelsa.

atribui ao Ministério da Fazenda a competência de fiscalizar e controlar o comércio exterior.

Demonstrou a instauração de *relevante controvérsia judicial* (artigo 3º, V, da Lei 9.882/99) acerca da aplicação dos mencionados preceitos, elencando diversos exemplos de decisões diametralmente opostas acerca do tema – uma verdadeira “*guerra de liminares*”, termo utilizado pelo Ministro Gilmar Mendes para traduzir uma das hipóteses ensejadoras da propositura de ADPF.

Ademais, no intuito de comprovar a inexistência de “*qualquer outro meio eficaz de sanar a lesividade*” (princípio da subsidiariedade, previsto no artigo 4º, § 1º, da Lei 9.882/99), a SGCT pontuou que, na espécie, a lesão aos preceitos fundamentais decorre não de atos normativos, mas de atos concretos do Poder Público, consubstanciados nas decisões judiciais a que se fez referência. Dessa forma, para sanar a lesão de forma ampla, geral e imediata – o que certamente não seria obtido pelo prosseguimento de cada um dos processos isoladamente, pelas vias ordinárias – os demais processos objetivos existentes em nosso ordenamento (ação direta de inconstitucionalidade ou ação declaratória de constitucionalidade) não se mostravam admissíveis.

Estes, os termos do pedido inicial:

- a) o deferimento de medida liminar, para suspender os efeitos das decisões judiciais que autorizaram a importação de pneus usados e sustar a tramitação dos feitos judiciais em que se discute a matéria, impedindo que novas decisões sejam proferidas nesse sentido até o julgamento definitivo;
- b) No mérito, que seja julgado procedente o pedido, para reconhecer a existência de lesão aos preceitos fundamentais indicados;
- c) sejam declaradas a ilegitimidade e inconstitucionalidade das decisões judiciais que autorizam a importação de pneus usados de qualquer espécie, inclusive de decisões judiciais transitadas em julgado;
- d) sejam declaradas a inconstitucionalidade e a ilegitimidade da interpretação judicial utilizada para viabilizar a importação de pneus usados de qualquer espécie, com efeito *ex tunc*, a incidir inclusive sobre ações judiciais já transitadas em julgado;
- e) sejam declaradas a constitucionalidade e a legalidade do art. 27 da Portaria DECEX nº 08, de 14/05/1991; do Decreto nº 875, de

19/07/1993, que ratificou a Convenção da Basileia; do art. 4º da Resolução nº 23, de 12/12/1996; do art. 1º da Resolução CONAMA nº 235, de 07/01/1998; do art. 1º da Portaria SECEX nº 08, de 25/09/2000; do art. 1º da Portaria SECEX nº 02, de 08 de março de 2002; do art. 47-A no Decreto nº 3.179, de 21/09/1999, e seu § 2º, incluído pelo Decreto nº 4.592, de 11/02/2003; do art. 39 da Portaria SECEX nº 17, de 1º/12/2003; e do art. 40 da Portaria SECEX nº 14, de 17/11/2004, com efeito *ex tunc*.

A ADPF foi ajuizada em setembro de 2006 e autuada sob o número 101. Na sequência, foi designada como Relatora a Ministra Cármen Lúcia.

3 AUDIÊNCIA PÚBLICA E JULGAMENTO

Foi deferida pela Ministra Relatora a intervenção no feito, na qualidade de *amici curiae*, das seguintes entidades: Pneus Hauer do Brasil LTDA; ABIP – Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados, Associação Nacional da Indústria de Pneumático – ANIP; Pneuback Indústria e Comércio de Pneus Ltda; IBAMA; Tal Remoldagem de Pneus Ltda; BS Colway Pneus Ltda; Conectas Direitos Humanos; Justiça Global; Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte – APROMAC; ABR – Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus; Associação de Defesa da Concorrência Legal e dos Consumidores Brasileiros – ADCL; Líder Remoldagem e Comércio de Pneus Ltda; e Ribor – Importação, Exportação, Comércio e Representações Ltda.

Dada a complexidade do tema, a Ministra Cármen Lúcia determinou a realização de uma *audiência pública*, ocorrida em 27 de junho de 2008, na qual diversos especialistas defenderiam suas teses acerca da controvérsia.

Também nesse ponto se mostrou relevante a liderança da Secretaria-Geral de Contencioso, responsável por analisar e alinhar, previamente, o discurso de todos os especialistas que se posicionariam contrariamente à importação dos pneus usados, a fim de garantir a apresentação de uma defesa uniforme e consistente da tese perante o Supremo Tribunal Federal.

Iniciada a audiência pública, o então Advogado-Geral da União, Ministro José Antonio Dias Toffoli, fez um histórico das normas brasileiras que proíbem a importação de pneus usados, a fim de comprovar a legalidade e a constitucionalidade da aludida vedação.

Ainda por ocasião da audiência, pronunciaram-se contrariamente à importação de pneus usados: Dra. Zilda Veloso, coordenadora-geral de

gestão da qualidade ambiental do IBAMA; Dra. Zuleica Nycs, ambientalista e conselheira do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA; o Embaixador Evandro de Sampaio Didonet, diretor do Departamento de Negociações Internacionais do Ministério das Relações Exteriores; o Ministro do Meio Ambiente, Carlos Minc; Dr. Welber Barral, secretário de Comércio Exterior; e Dr. Haroldo Bezerra, do Ministério da Saúde. Por sua vez, manifestaram-se favoravelmente à importação: Dr. Francisco Simeão Rodrigues Neto, ex-secretário de Estado da Indústria e Comércio do Paraná; Dr. Vitor Hugo Burko, engenheiro e presidente do IAP (Instituto Ambiental do Paraná); Dr. Emanuel Roberto de Nora Serra, advogado ambientalista; Dr. Ricardo Alípio da Costa, mestre em gestão ambiental; e Dr. Paulo Janissek, doutor em gestão de resíduos.

Em novembro de 2008, o Procurador-Geral da República, alinhando-se à tese defendida pela União, proferiu parecer pela *procedência* do pedido inicial. O parecer reportou-se expressamente a argumentos apresentados pela Advocacia-Geral da União, como, por exemplo, a impossibilidade de promover válido controle dos pneus que entram no país no processo de importação (um alto percentual dos pneus importados, cerca de trinta por cento, já ingressa no país sem a menor condição de aproveitamento, servindo apenas para aumentar o passivo de pneus sem utilidade no território nacional).

A atuação da SGCT prosseguiu com a apresentação de dois extensos *memoriais*, a fim de levar ao conhecimento da Suprema Corte informações úteis à elucidação da controvérsia e demonstrar as razões que corroboravam a inequívoca procedência da arguição.

O primeiro deles reafirmou que a proibição da importação de pneus usados compõe uma delicada e necessária política pública voltada à proteção do meio ambiente e do direito à saúde.

Destacou que o Brasil, segundo dados do Ministério do Meio Ambiente, possuiria cerca de 100 milhões de pneus abandonados, além de gerar, por ano, um passivo de aproximadamente 40 (quarenta) milhões de unidades. Não obstante esse enorme passivo, que certamente poderia ser utilizado como matéria-prima pela indústria de reforma, o Brasil ainda figurava como o maior importador mundial de pneus usados. Em verdade, o interesse dos importadores brasileiros se explica unicamente por razões de ordem econômica, uma vez que as carcaças importadas são substancialmente mais baratas do que as carcaças brasileiras.

Acrescentou que, paralelamente aos interesses econômicos subjacentes à questão, a importação de pneus usados acabava por transferir o problema da destinação de resíduos dos países mais desenvolvidos para os menos desenvolvidos.

Demonstrou, por fim, a inconsistência de alguns argumentos utilizados pelas empresas do segmento de importação e reforma de pneus, como aquele segundo o qual a vedação à importação ofenderia a liberdade de iniciativa e de comércio. Em verdade, a defesa do meio ambiente é um dos princípios gerais da atividade econômica – conforme previsto no art. 170, VI, da Constituição Federal de 1988 –, que está sujeita à observância dos imperativos constitucionais de ordem social, tal como a preservação do direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Realizando-se a ponderação entre os valores em conflito, a adoção da medida proibitiva à importação de pneus usados mostrava-se consentânea com o princípio da proporcionalidade.

O julgamento iniciou-se na Sessão Plenária de 11 de março de 2009, com a realização de sustentação oral pelo Advogado-Geral da União (com base em subsídios preparados por esta SGCT) e de diversas das entidades admitidas como *amici curiae*.

Na sequência, o Procurador-Geral da República proferiu parecer pela procedência do pedido, lembrando que o Plenário do STF havia se manifestado rapidamente sobre a questão na análise de um recurso na STA 118, de relatoria da Ministra Ellen Gracie. Na ocasião, apesar de se tratar do julgamento de uma cautelar, os Ministros se posicionaram no sentido de que a importação de pneus usados causa grave lesão à ordem pública, pelos danos à saúde e ao meio ambiente.

Iniciando seu voto, a Ministra Cármen Lúcia submeteu ao Plenário questão preliminar, relativa ao cabimento da arguição de descumprimento de preceito fundamental na espécie. Entendeu a Relatora que a petição inicial havia demonstrado, de forma cabal, os requisitos autorizadores da propositura da ADPF. Seu voto pela admissibilidade da ação foi acompanhado por todos os demais Ministros, à exceção do Ministro Marco Aurélio, que restou vencido nesse ponto.

No mérito, a Ministra relatora mostrou alinhar-se à preocupação da AGU, no sentido de pacificar em tempo célere a controvérsia relativa à importação de pneus usados mediante decisões judiciais, sob pena de enfraquecer os objetivos apresentados pelo Brasil junto à Organização Mundial do Comércio (OMC).

Ratificou a consistência dos argumentos elencados pela Advocacia-Geral da União, ressaltando que, ainda que se saiba da relevância do desenvolvimento econômico de uma nação, esse desenvolvimento não pode ocorrer à custa de um grave desequilíbrio ambiental, com consequências danosas para a saúde da população. Consignou, nesse contexto, que “*A Constituição brasileira, como todas as que vigoram democraticamente hoje, não confere direitos fundamentais mediante fatura a ser paga com vidas humanas*”.

Acrescentou que o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado diz respeito, também, a gerações futuras. Reportou-se ao princípio da precaução, segundo o qual a ausência de comprovação de um risco não pode servir de motivo para adiar medidas que visem a impedi-lo.

Entendeu comprovados nos autos, mediante os diversos estudos apresentados na audiência pública, os malefícios dos pneus, tanto na queima quanto no reaproveitamento. Destacou que a própria União Europeia editou norma no sentido de proibir a guarda de pneus usados (em pedaços ou triturados) nos aterros de seus Estados-membros.

A esse respeito, a relatora rechaçou, com ironia, um dos argumentos em prol da importação dos pneus usados, relativo à suposta geração de empregos pelos países importadores – isso porque, conforme demonstrou a AGU, o real interesse subjacente à conduta dos países desenvolvidos era destinar o seu passivo de pneus usados aos países menos desenvolvidos, transferindo a estes o problema ambiental:

Me impressiona a generosidade de países que, tendo problemas ambientais, tendo um passivo de três bilhões de pneus, resolvem vender a preço de miséria, para nossos tristes trópicos, exatamente algo que é tão bom, tanto para gerar emprego quanto para melhorar as condições ambientais e para resolver a questão do passivo [de pneus usados].

Destacou, ainda, que o Brasil tem capacidade para reciclar o pneu doméstico, e que, conforme comprovado pelo INMETRO, o pneu brasileiro seria equivalente aos importados para fins de remoldagem; desse modo, seria desnecessária a importação de um passivo estrangeiro, tendo em vista que o Brasil produz quantidade suficiente para manter em funcionamento as indústrias recicladoras, e descabido o argumento das empresas de que a atividade desenvolvida por elas contribuiria para a despoluição do meio ambiente.

Mencionou que, conforme destacado pela AGU e pela PGR, cerca de 30% (trinta por cento) dos pneus advindos do exterior são efetivamente inservíveis à reciclagem, o que resulta na geração de um grande passivo logo no início do processo de importação.

Afastou, por fim, a suposta violação ao princípio da legalidade, aduzindo competir, de fato, ao DECEX apurar e impedir “qualquer prejuízo aos interesses do País e ao descumprimento da legislação vigente”.

Com base em todos os argumentos acima mencionados, a Ministra votou pela *procedência parcial* da ADPF, para declarar válidas as normas que proíbem a importação de pneus usados, bem como para considerar inconstitucionais as interpretações dadas em decisões judiciais que afastem tais normas. A Relatora, nessa assentada, excluiu da proibição a importação de pneus procedentes dos países que compõem o Mercosul e as decisões transitadas em julgado cujo conteúdo já tenha sido exaurido.

Após o voto, pediu vista do processo o ministro Eros Grau, suspendendo o julgamento da ADPF.

Nesse momento, a Secretaria-Geral de Contencioso apresentou aos Ministros da Suprema Corte o segundo memorial, mediante o qual reforçou a fragilidade de cada um dos argumentos apresentados pelas entidades defensores da importação de pneus usados – em especial, a suposta necessidade de importação de pneus usados para utilização como matéria-prima pela indústria de reforma. Demonstrou-se, ainda, ser imprescindível que a decisão a ser tomada na ADPF alcançasse até mesmo os efeitos das decisões transitadas em julgado, suspendendo-lhes a exequibilidade – solução que, como se verá, efetivamente veio a ser adotada pela Suprema Corte.

Em 24 de junho de 2009, o Plenário do STF, prosseguindo no julgamento, por maioria e acompanhando o voto da Relatora (vencido o Senhor Ministro Marco Aurélio, que a julgava improcedente), julgou parcialmente procedente a arguição de descumprimento de preceito fundamental, para: 1) declarar válidas constitucionalmente as normas do art. 27, da Portaria DECEX nº 8, de 14.05.91; do Decreto n. 875, de 19.07.1993, que ratificou a convenção da Basiléia; 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. 2, de 8.3.2002, do art. 47-A do Decreto n. 3.179, de 21.9.1999 e seu § 2º, incluído pelo Decreto 4592, 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 11, 11.2004; e 2) declarar a inconstitucionalidade de qualquer interpretação que autorize a importação de pneus usados, *inclusive as portarias expedidas em razão da decisão arbitral do MERCOSUL*, excluindo do provimento da Corte apenas as decisões transitadas em julgado cujo conteúdo já tenha sido exaurido.

Em outras palavras, o STF determinou que, a partir de 24.06.2009 (data do julgamento final no Plenário), não poderiam mais ser concedidas licenças de importação, nem tampouco subsistiriam as licenças já concedidas, mesmo que por decisões já transitadas em julgado, caso ainda não tenha se concretizado a importação. A decisão do STF só não alcançou as *importações já realizadas até aquela data*.

Cumpre observar que, na primeira assentada, o voto condutor da Ministra Cármen Lúcia sinalizava no sentido de permitir as importações

provenientes de países do MERCOSUL. No entanto, na sessão de 24 de junho de 2009, a Ministra Relatora esclareceu que passava a proibir as importações também para os países integrantes do MERCOSUL. Em resposta a uma indagação formulada pelo Ministro Ricardo Lewandowski – que questionou qual seria o motivo de a procedência do pedido ser apenas *parcial* –, esclareceu a Ministra que a parcial procedência decorria apenas da exclusão das decisões judiciais com trânsito em julgado e de conteúdo exaurido.

O Ministro Lewandowski também questionou a relatora sobre a situação dos Estados-membros do MERCOSUL, em razão da decisão proferida pelo Tribunal Arbitral *ad hoc*, que obrigaria a importação de pneus desses países pelo Brasil. A Ministra Cármen Lúcia, então, colocando fim às dúvidas, asseverou que *a conclusão da arguição é declarar a inconstitucionalidade de qualquer interpretação que autorize a importação de pneus usados, inclusive as portarias expedidas em razão da decisão arbitral do MERCOSUL*.

O acórdão da ADPF 101 foi publicado no DJE em 04 de junho de 2012. O feito transitou em julgado em 11 de junho do mesmo ano.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Selou-se, assim, uma das mais contundentes vitórias obtidas por esta Secretaria-Geral de Contencioso perante o Supremo Tribunal Federal, tendo em vista a absoluta relevância do tema para as gerações atuais e futuras do País. Não se pode deixar de mencionar a alta complexidade do tema discutido na arguição, dada a sua interdisciplinaridade, bem como os fortíssimos interesses econômicos que se contrapunham à tese sustentada pela AGU – tudo a demandar uma atuação séria, firme e conjunta dos membros desta Secretaria.

De fato, a ADPF nº 101 foi um dos processos que demandaram a atuação de praticamente todos os Departamentos que compõem a Secretaria-Geral de Contencioso: o Departamento de Controle Concentrado de Constitucionalidade, responsável pela elaboração da petição inicial; o Departamento de Acompanhamento Estratégico (integrado, à época, pela autora deste artigo), incumbido de preparar os memoriais e o roteiro de sustentação oral do Advogado-Geral da União, além de acompanhar o desenrolar da audiência pública e as sessões de julgamento; o Departamento de Controle Difuso de Constitucionalidade, auxiliar no levantamento dos dados relativos às inúmeras liminares concedidas pelo país a respeito da matéria; e, por fim, a Assessoria, que se manifestou quanto à força executória do aludido julgamento, no exercício de sua competência de orientar as demais unidades de Contencioso da AGU em matéria constitucional.

