

RVMD, Brasília, V. 9, nº 2, p.21-48, Jul-Dez, 2015

A APLICAÇÃO DA TEORIA DOS PRINCÍPIOS E DAS REGRAS E A PROIBIÇÃO DA IMPORTAÇÃO DE PNEUS SEMINOVOS E REMOLDADOS PELO BRASIL PARA PRESERVAÇÃO E PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE *

THE OF THEORY APPLICATION OF PRINCIPLES AND RULES AND BAN DEALERS TIRE IMPORTS AND REMOLDED BY BRAZIL FOR PRESERVING AND PROTECTING THE ENVIRONMENT

*Dioclides José Maria**

RESUMO

Este estudo buscou expor e analisar de forma crítica e explicativa os questionamentos realizados pela Comunidade Europeia (CE) em face do Brasil junto à Organização Mundial do Comércio (OMC) em virtude da proibição de exportação de pneus. Abordou-se o caso do ajuizamento da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) n. 101, perante o Supremo Tribunal Federal (STF) para solução da controvérsia. Considerações foram feitas sobre o controle de constitucionalidade exercido pelo STF e a judicialização da política. Pelo método dedutivo analisou-se a referência bibliográfica pesquisada e partir da teoria dos princípios e das regras em Alexy e Dworkin foi possível considerar que o STF decidiu corretamente ao permitir que os preceitos da saúde pública e do meio ambiente ecologicamente equilibrado prevaleçam sobre a livre iniciativa e a liberdade de comércio, no caso concreto da proibição de exportação de pneus para o Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Pneus; Ambiente; Princípios.

ABSTRACT

This study sought to expose and analyze critical and explanatory way the questions made by the European Community (EC) in the face of Brazil to the World Trade Organisation (WTO) because of tire export ban. Addressed the case of the filing of the accusation of breach of fundamental precept (ADPF) n. 101, before the Federal Supreme Court (STF) for settlement of the dispute. Considerations were made on the judicial review exercised by the Supreme Court and the legalization of politics. The deductive method analyzed the

* Artigo recebido em: 03/11/2015.

Artigo aceito em: 30/12/2015.

* Mestrando em Direito Ambiental e Sustentabilidade pela Escola Superior em Direito Dom Helder Câmara. Especialista em Direito Processual pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Advogado. E-mail: dioclides@gmail.com

ISSN 1980-8860



bibliographic reference researched and based on the theory of the principles and rules Alexy and Dworkin was possible to consider that the Supreme Court decided properly to allow the precepts of public health and the ecologically balanced environment outweigh the free enterprise and free trade, in this case the tire export ban to Brazil.

KEYWORDS: Tire; Environment; Principles.

SUMÁRIO

1. Introdução
2. Pneus usados e importação
3. O entendimento do governo brasileiro
4. Controle de constitucionalidade e ADPF
5. Judicialização da política
6. A aplicação da teoria dos princípios e das regras em Alexy e Dworkin
7. Considerações finais
8. Referências

1. Introdução

O Supremo Tribunal Federal julgou em 2009 a Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental - ADPF nº 101 e chamou a atenção de toda a comunidade jurídica para a questão da importação de pneus pelo Brasil da União Europeia (CE) e Mercado Comum do Sul (MERCOSUL).

Procurou-se tecer considerações sobre o controle de constitucionalidade e a via eleita da ADPF para dirimir a controvérsia que se instalou diante da exportação de pneumáticos da CE para o Brasil, para melhor compreensão da matéria e sem a pretensão de tentar exaurir a interessante matéria de cunho processual. Várias decisões proferidas pelo Poder Judiciário brasileiro autorizavam a exportação para o Brasil de pneus usado oriundos da CE.

As decisões referiam-se às seguintes teses: a) ofensa ao regime constitucional de livre iniciativa e da liberdade de comércio (art. 170, IV, parágrafo único, da CF/88); b) ofensa ao princípio da isonomia (art. 5º, *caput*, da CF/88), uma vez que o Poder Público estaria autorizando a importação de pneus remoldados provenientes de países não integrantes do MERCOSUL.

Fez-se uma abordagem sobre a expansão do comércio de pneumáticos no Brasil ao final da década de 1980, bem como sobre a importação de pneumáticos, especialmente do MERCOSUL e da União Europeia.

Abordou-se a resistência que os Órgãos do Governo, em virtude do passivo ambiental gerado pela exportação para o Brasil dos pneumáticos,

especialmente pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis -IBAMA, o Ministério do Meio Ambiente - MMA e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio – MDIC.

É inegável que a remessa da discussão à órbita do STF sobre a exportação de pneus da CE e do MERCOSUL para o Brasil significou em judicialização da política, o que exigiu do governo brasileiro, além das medidas de proteção da saúde pública e do meio ambiente, também outras que permitissem ao País cumprir as determinações tanto no âmbito da União Aduaneira quanto da Organização Mundial do Comércio - OMC.

Apresentou-se o posicionamento do governo frente aos questionamentos realizados pela CE em face do Brasil junto à OMC em relação à proibição de exportação de pneus, principalmente consideração que tais medidas inicialmente não atingiram as exportações no âmbito do MERCOSUL.

Diante de toda a sistemática envolvendo a importação de pneus pelo Brasil, indagou-se se a Decisão do STF seria a mais acertada.

Pelo método científico dedutivo, adotando-se Alexy, Dworkin e Beatriz Souza Costa como marco teórico, enfrentou-se a questão da exportação dos pneus para o Brasil frente ao direito ao meio ambiente equilibrado e a saúde em relação à atividade econômica com livre iniciativa e comércio, principalmente quando influenciada por interesses estrangeiros.

Procurou-se assim apresentar com este trabalho uma análise acerca da aplicação da teoria dos princípios e das regras em Alexy e Dworkin para demonstrar o acerto do STF, ao julgar procedente em parte a ADPF n. 101 para proibir a exportação de pneus para o Brasil, naquilo que a livre iniciativa e

a liberdade de comércio não poderiam prevalecer diante do direito à saúde pública, e, principalmente, do meio ambiente equilibrado, bem comum de todos.

2. Pneus usados e importação

A expansão do comércio de pneumáticos no Brasil começou ao final da década de 1980 e implicou na importação de pneumáticos, especialmente do Mercosul e da União Europeia.

A tutela ambiental, conforme salienta Rodrigo Zouain (2012, p. 72):

[...] é uma obrigação dos Estados que se comprometeram a produzir uma legislação ambiental eficaz, conforme o Princípio 11 da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, realizada no Rio de Janeiro em 1992.

Com esteio nessa e em outras premissas, tem-se que a questão singe-se, então, na atuação do governo e STF acerca da formação de um passivo ambiental em virtude da importação pelo Brasil de pneus reformados, usados e em simples carcaças que não podem mais ser reaproveitados em seu ciclo de vida.

Nesse aspecto, salienta Ênio Saraiva (2009, p.4) que:

Ao final da década de 1980, a expansão do comércio de pneumáticos no Brasil implicou no início da importação de três itens: pneus reformados, pneus usados e carcaças de pneus usados. Os pneus reformados são os que já foram utilizados uma vez e sofrem um processo que possibilita o seu reaproveitamento por mais um ciclo de vida. Após esse último ciclo, o pneu reformado torna-se passivo ambiental para o país que o recebeu de difícil e onerosa destinação.

A entrada de pneus reformados e usados no mercado nacional vindos do exterior trouxe, sob o aspecto econômico, acirramento da concorrência e redução de preços, que agradaram ao mercado consumidor. Conforme Ênio Saraiva (2009, p.5), ao citar Deitos e Morosini:

[...] as indústrias fabricantes de pneus no Brasil, até o início da indústria de remoldagem, compunham-se, exclusivamente, de empresas transnacionais (Goodyear, Michelin, Pirelli e Firestone), que dominavam o mercado e estabeleciam um visível oligopólio. Os pneus reformados e os pneus usados com preços inferiores aos novos agradaram o mercado consumidor, gerando concorrência entre os pneus novos e reformados, acarretando além do barateamento e melhoria da qualidade dos primeiros, a instalação da “Guerra dos Pneus.

Diante de tamanho acirramento da concorrência no mercado de pneumáticos, não demorou muito para que o *lobby* empresarial aparecesse no cenário nacional, provavelmente a partir de 1991, momento em que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis -IBAMA, o Ministério do Meio Ambiente - MMA e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio - MDIC lutaram contra as importações dos pneus “meia-vida” ou “seminovos”, para “proteger a indústria nacional” (Goodyear, Michelin, Firestone e Pirelli), pois na época, apenas se fabricavam no Brasil pneus novos, já que os remoldados nacionais só começariam a ser importados ou produzidos no Brasil a partir de 1995. E segundo Ênio Saraiva (2009, p.5), ao citar Goldstein e Martin:

O embate existente resultou na organização do empresariado em associações representativas das respectivas classes: a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP reunindo as empresas estrangeiras instaladas no país; Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus - ABR e a Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados - ABIP agregando os importadores de pneus reformados e de carcaças usadas, todas com grande poder de *lobby*, exigindo incentivos econômicos ao governo, regulamentação do setor pelo Poder Legislativo e retaliações para o segmento oposto (GOLDSTEIN e MARTIN, 2000, p.5).

É importante salientar que já era do conhecimento do governo que os países industrializados valiam-se da exportação de resíduos como uma forma de livrarem-se de seu passivo ambiental e viu nos países em desenvolvimento uma oportunidade de despejo, no caso dos pneus. Conforme Celso Antônio Pacheco (2006, p. 189):

Os países industrializados há muito utilizavam a exportação de resíduos como forma alternativa de eliminação do problema. Eram, pois, exportadores para os países em desenvolvimento, em troca de amortizações de juros externos, empréstimos, financiamentos de obras e programas, entre outras vantagens.

Obviamente que esta prática não poderia passar despercebida, como não passou, diante das autoridades nacionais e governo que, conforme Celso Antônio Pacheco (2006, p. 190), editou:

“a Resolução Conama n. 7, de 4 de maio de 1994, determinando de forma abrangente o conteúdo do termo resíduos, incluindo no rol as sucatas, os desperdícios, os rejeitos, as escórias, as sobras, **as carcaças**, os lixos, as aparas, os descartes, as cinzas, as borras, as lamas, os lodos, as limalhas, os cacos e os cavacos. Além disso, aludida resolução classificou os resíduos em perigosos, indesejáveis e outros, ficando regras específicas para cada uma das classes.

Diante desse cenário e em virtude das pressões exercidas pelos fabricantes de pneus, o governo, representado por suas autarquias executivas de Comércio Exterior e de Meio Ambiente, proibiu, especificamente, a importação de pneus usados e reformados, mesmo aqueles importados como bem de produção, através das portarias DECEX n.º 08/91, IBAMA n.º 138-N/92 e das resoluções CONAMA n. 23/96, n. 235/98 e n. 258/99, além das portarias SECEX n. 08/00, n. 02/02, n. 17/03 e n.º 14/04 e do Decreto n. 3.919/01, posteriormente revogado pelo Decreto n. 6.514, de 2008. E, contraditoriamente, inicialmente em defesa da indústria nacional e posteriormente em defesa do meio ambiente, o mesmo DECEX publicou o Comunicado n.º 02/97 e o CONAMA as resoluções n.º 08/96 e 228/97, que permitiam a importação de materiais usados, de maneira geral, para fins de reciclagem, evidenciando contradição na política brasileira para o comércio exterior.

Ênio Saraiva (2009, p.5) expõe que:

Logo após a edição das referidas normas, os importadores de pneus usados questionaram judicialmente a proibição da importação, obtendo, junto a Tribunais brasileiros, o direito de continuar com as importações, sob o argumento jurídico de que apenas a lei em sentido formal – e não uma portaria, resolução ou decreto – seria o instrumento adequado para a edição

da norma em questão. Outros argumentos levantados foram: a incompetência de algumas autarquias para a intervenção em matéria de Comércio Exterior, com a imposição de penalidades, ou ainda a “demonstração” do cumprimento das obrigações ambientais devidamente cumpridas.

O entendimento pela proibição prevaleceu no âmbito do governo que encaminhou projetos de leis n. 4.109/93 e n. 6.136/05 como alternativa de solução. No entanto, prevaleceu o *lobby* dos importadores junto ao Legislativo, vindo os referidos projetos a ser retirados de votação diante do risco que havia da iniciativa proibitiva do governo resultar em última instância legislativa em regulamentação de uma autorização indesejada para o setor de pneus remoldados* que detinham um forte *lobby* junto ao Congresso Nacional.

Reforça Paulo Affonso Leme (2009, p. 572) que, “A importação de pneu usado e de pneu reformado não só foi proibida, como passou a ser ilícito administrativo punido com a multa de R\$ 400,00 por unidade,” conforme art. 47-A, do Decreto n. 3.919, de 2001.

Paulo de Bessa (2012, p. 1020) entende que,

É proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas características causem dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reuso, reutilização ou recuperação.

Para Edis Milaré (2011, p. 894):

Também é proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas características causem dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reuso, reutilização ou recuperação (at. 49). Episódios surreais como a importação de lixo verificado nos portos do nosso país ao longo do ano de 2010 contam agora com vedação explícita.

Desse modo, o governo brasileiro defendeu que o processo de reforma de pneus só faz sentido do ponto de vista ambiental se as carcaças a serem reformadas forem aquelas que já se encontram no território nacional. Importar

*Danielle Aleixo Reis do Valle Souza ao citar o WTC/DS 332, 2007, jun 12, pr. 2.2: 2), explica que: Pneus usados podem ser convertidos em pneus reformados por meio dos processos de recapagem (substituição da banda de rodagem), recauchutagem (substituição de banda de rodagem e parte das paredes laterais) ou pela remoldagem (substituição da rolagem, paredes laterais e ombros da carcaça), conforme relatório do painel.

carcaças para reformar no país somente atenderia aos interesses do país exportador.

3. O entendimento do governo brasileiro

Os questionamentos realizados pela CE em face do Brasil junto à OMC em relação à proibição de exportação de pneus, principalmente as consideração que tais medidas não atingiram as exportações no âmbito do MERCOSUL[†], foram analisadas por diplomatas nacionais, no caso, Celso de Tarso, Valéria Mendes e Leandro Rocha (2012, p. 129), que apresentaram o seguinte entendimento sobre o caso:

O caso dos pneus teve início em 2005 e refere-se à demanda das CE contra o Brasil em razão da proibição brasileira às importações de pneus reformados. Em 2000, o Brasil passou a proibir a importação de pneus reformados, por meio da Portaria SECEX no 8/00. Segundo as CE, as medidas brasileiras restritivas à importação de pneus reformados tinham caráter protecionista e afetavam de maneira adversa as exportações europeias do produto para o Brasil. Além de questionar as medidas brasileiras que estabeleciam a proibição de importação de pneus reformados, as CE fizeram objeção também à exceção conferida aos Estados membros do Mercosul (especialmente o Uruguai), os quais estavam aptos a exportar esses produtos para o mercado brasileiro. Com isso, as CE alegavam que as medidas brasileiras violavam os Artigos I:1, III:4, XI:1 e XIII:1 do GATT 1994.

O governo brasileiro defendia que, com a importação dos pneus, haveria também prejuízo à saúde pública e meio ambiente, vindo tal tese a ser submetida aos órgãos de decisão sob a tese do “aumento do passivo ambiental”. Segundo Celso, Valéria e Leandro (2012, p. 129):

Em sua defesa, o Brasil alegou que a importação de pneus reformados aceleraria a geração de resíduos no país importador e produziria grave ameaça ao meio ambiente e à saúde pública (tese do “aumento do passivo ambiental”). A defesa brasileira fundamentou-se nas exceções dos Artigos XX(b) e XX(d) do GATT 1994, por considerar que as medidas seriam necessárias, respectivamente, para a proteção do meio ambiente e da saúde pública, bem como para a prevenção de práticas enganosas (*deceptive practices*). Ademais, o Brasil alegava que a exceção conferida ao

[†] O Tribunal Permanente de Revisão (TPR) do Mercosul (no 01/2005) já havia decidido que não poderia haver impedimento à livre circulação de pneus reformados, sob pena de violação das disciplinas comerciais do bloco.

Mercosul estaria amparada no Artigo XXIV do GATT 1994, que estabelece exceção à cláusula da nação-mais-favorecida para acordos regionais de comércio. Ressalte-se que no presente caso havia também um elevado volume de pneus usados importados por meio de liminares no Brasil, especialmente da Europa[‡].

A tese de defesa foi bem recepcionada pelo Órgão de Apelação, naquilo que convincente quanto aos aspectos ambientais e de saúde pública, pois, amparada pela norma do artigo XX(b) do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) de 1994[§]. Nesse aspecto, Celso, Valéria e Leandro (2012, p. 130) explicam que:

Na apreciação do caso, tanto o painel quanto o Órgão de Apelação reconheceram a validade dos argumentos brasileiros no tocante aos aspectos ambientais e de saúde pública, uma vez que ambos afirmaram que a proibição das importações de pneus reformados seria medida “necessária” para proteger o meio ambiente e a saúde pública, com base no Artigo XX(b) do GATT de 1994. Esse posicionamento representou importante vitória para os objetivos brasileiros, já que a OMC reconheceu ao país o direito de adotar medidas restritivas às importações de produtos nocivos ao meio ambiente e à saúde pública.

Noutra senda, a proibição de importação brasileira aos pneus da CE, mesmo que bem fundamentada em seu discurso com direitos fundamentais à saúde pública e ao meio ambiente equilibrado para presente e futuras gerações, não afastou a pecha discriminatória restritiva da medida, naquilo excetuava importadores brasileiros amparados por medidas liminares judiciais.

A reclamação da CE foi então submetida a um Painel de arbitragem em 27 de abril de 2006, que realmente classificou as medidas proibitivas brasileiras à importação de pneus como violadoras do GATT de 1994, conforme entendimento apresentado por Fábio Mosine (2006, p. 3) no sentido de que:

Não bastasse o impasse dentro do MERCOSUL, as medidas brasileiras restritivas da importação de pneus remoldados vêm causando desconforto na indústria de remoldadoseuropéia. A CE, em 2006, questionou a compatibilidade das medidas brasileiras com as regras do Acordo Geral de Tarifas e Comércio de 1994 (GATT)

[‡]Com efeito, entre os anos de 2001 e 2005, o Brasil importou 27,4 milhões de carcaças – sobretudo da União Europeia – com base em decisões liminares, ao passo que as importações do Mercosul de pneus remoldados mantinham-se em volumes bem mais modestos, de por volta de 100 mil unidades anuais.

[§] Deve ser lido em conjunto com o GATT de 1947.

perante a Organização Mundial do Comércio (OMC). A reclamação da CE, submetida a um Painel de arbitragem em 27 de abril de 2006, classificou as medidas brasileiras de importação de pneumáticos como violatórias aos Artigos XI:1 (eliminação de Restrições Quantitativas), III:4 (Tratamento Nacional), I:1 (Nação-Mais-Favorecida) e XIII:1 (Aplicação Não Discriminatória das Restrições Quantitativas) do GATT 1994.

Como sabido, o Uruguai foi contemplado com laudo arbitral proferido pelo Tribunal *ad hoc* no âmbito do MERCOSUL, e, por isso, o Brasil acabou editando a portaria SECEX n.º 02, de 08 de março de 2002, que reconheceu o direito dos países do mesmo grupo de exportarem para o Brasil pneus remoldados.

Noutro norte, interno, o Estado do Rio Grande do Sul já havia banido através das leis n.º 12.114/2004 e 12.182/2004, a comercialização de pneus usados, incluindo os remoldados que foram remanufaturados fora do Brasil. Esta lei foi emendada em 2005 pela lei n.º 12.381/2005, quando a importação e comercialização foram permitidas, desde que importador comprovasse a destruição de dez pneus usados brasileiros para cada pneu importado.

Diante de tanta contradição submetida à OMC acerca da importação de pneus, Celso, Valéria e Leandro (2012, p. 130) esclarecem que:

O Órgão de Apelação, por sua vez, entendeu que, da forma como foi aplicada pelo Brasil, a proibição de importações de pneus reformados constituía um meio discriminatório e restritivo de aplicação da exceção contida no Artigo XX do GATT 1994. Isso porque a proibição brasileira excetuava os importadores brasileiros que obtinham medidas liminares perante o Poder Judiciário, bem como as importações provenientes dos parceiros do Mercosul.

O Órgão de Apelação então decidiu que as medidas brasileiras de proibição de importação de pneus reformados seriam incompatíveis com o Artigo XI:1 do GATT 1994 e não estariam excetuadas pelo Artigo XX do GATT 1994. O Brasil deveria modificar sua legislação, podendo: (i) adotar medidas restritivas à importação de pneus reformados, desde que para todos os Membros da OMC; ou (ii) liberalizar a importação de pneus reformados para todos os Membros da OMC.

Todos os fatos levam ao entendimento de que para que se cumprissem as recomendações do painel/Órgão de Apelação, o governo brasileiro

precisaria valer-se de uma medida judicial de maior relevância para dar cumprimento às determinações da OMC. Assim, ajuizou-se a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) n. 101, perante o Supremo Tribunal Federal, cujo resultado teve como efeito eliminar a possibilidade de concessão de liminares à importação de pneus reformados e de cassar aquelas já concedidas. Na dicção dos embaixadores Celso, Valéria e Leandro (2012, p. 130):

O STF julgou favoravelmente a ADPF n. 101 em 24/06/2009, vindo a ser editada a SECEX n. 24, de 26/08/2009, eliminando a exceção para o Mercosul. Desse modo, em 25/09/2009, o Brasil reportou ao OSC o cumprimento integral das recomendações referente ao caso. A firme disposição do Brasil de dar cumprimento às determinações da OMC – refletido na decisão de se recorrer à mais alta Corte do país – reforça a legitimidade do Brasil no sistema multilateral e justifica a posição do Brasil quando espera o mesmo grau de cumprimento por parte de seus parceiros comerciais.

Referido entendimento reforça de fato a legitimidade no sistema multilateral e justifica a posição do Brasil quando espera o mesmo grau de cumprimento por parte de seus parceiros comerciais. Por isso que hoje, conforme informa Ênio Saraiva (2009, p.7), “através da portaria SECEX n.º 14/2004, a importação de pneus usados segue proibida, porém, com forte discussão acerca da proibição no âmbito judicial.”

4. Controle de constitucionalidade e ADPF

Importante tecer algumas considerações sobre o controle de constitucionalidade exercido pelo STF sobre o caso da proibição de exportação de pneus para o Brasil.

Compete ao STF o controle da adequação do ordenamento jurídico à Constituição Federal, que pode ocorrer por meio de Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) genérica, Ação Declaratória de Constitucionalidade

ISSN 1980-8860

(ADC), Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF), Ação Direta de Inconstitucionalidade por Omissão (ADO) e ADI interventiva.

A ADPF, nesta breve abordagem, encontra previsão expressa no artigo 102, § 1º da Constituição Federal:

§ 1.º A arguição de descumprimento de preceito fundamental, decorrente desta Constituição, será apreciada pelo Supremo Tribunal Federal, na forma da lei. (Transformado em § 1º pela Emenda Constitucional nº 3, de 17/03/93)

A Lei n. 9.882, de 06.12.1989 ao regulamentar a ADPF dispôs em seu artigo 1º e inciso I:

Art. 1º. A arguição prevista no § 1o do art. 102 da Constituição Federal será proposta perante o Supremo Tribunal Federal, e terá por objeto evitar ou reparar lesão a preceito fundamental, resultante de ato do Poder Público.

Parágrafo único. Caberá também arguição de descumprimento de preceito fundamental:

I - quando for relevante o fundamento da controvérsia constitucional sobre lei ou ato normativo federal, estadual ou municipal, incluídos os anteriores à Constituição; (Vide ADIN 2.231-8, de 2000)

II – (VETADO)

Como se observou até o presente momento, a Ação Direta de Descumprimento de Preceito Fundamental – ADPF foi via eleita para discutir se a exportação para o Brasil de pneus oriundos da CE implicaria lesão a preceito fundamental, resultante de ato do Poder Público, competindo-nos tão somente indagar sobre seu cabimento.

Nesse aspecto do cabimento, a norma do Parágrafo 1º, do artigo 4º, da Lei da ADPF veda a arguição de descumprimento de preceito fundamental, quando houver qualquer outro meio eficaz de sanar a lesividade.

É de se considerar, ao menos em tese, que caberia o ajuizamento das ações diretas declaratórias de inconstitucionalidade do ato que autorizasse da entrada de pneus usados, ou declaratória de constitucionalidade do ato que

vedasse a exportação para o Brasil dos pneumáticos, para os termos da Lei n. 9.868 de 10/11/1999.

Também não se pode olvidar que o mandado de segurança e ação ordinária foram meios eficazes às empresas fabricantes e de importação para conseguir liminares que permitissem a exportação da CE para o Brasil de pneumáticos usados.

A discussão sobre tal tema seria no mínimo tormentosa, sendo que a maioria das decisões proferidas, pelo Excelso, em matéria de arguição de descumprimento, foi pelo não conhecimento da demanda por falta de pressupostos processuais e/ou condições da ação. Neste aspecto, Ingo Wolfgang (2009, p. 1) discorre que:

Aliás, até o presente momento, sequer tendo a nova legislação completado o primeiro ano de vigência, as poucas decisões proferidas pelo nosso Pretório Excelso em matéria de arguição de descumprimento, limitaram-se, em geral, a não conhecer da demanda, por falta de algum dos pressupostos processuais e/ou condições da ação, sem que tenha, ainda, ocorrido o julgamento de mérito[...]

Aparentemente existe, em tese, uma zona comum entre a arguição de descumprimento de preceito fundamental e as demais ações de controle abstrato e concentrado, sendo que Ingo Wolfgang ao citar Celso Bastos (2009, p. 2) entendeu que:

[...] Inquestionável é, na esteira do exposto e segundo também a nós parece, recolhendo aqui a precisa lição de Celso Bastos, que entre a arguição de descumprimento de preceito fundamental e as demais ações de controle abstrato e concentrado, existe uma espécie de "zona comum em tese", sem que com isto se possa concordar com a posição segundo a qual a lei (e, portanto também a Constituição) implicitamente admite que toda norma constitucional seja "preceito fundamental" e, por conseguinte, possa servir de parâmetro para arguições de descumprimento.

A matéria envolvendo a importação pelo Brasil de pneus da CE foi objeto de outros estudos, especialmente quanto à existência de ações diretas

versando sobre a matéria no âmbito do STF. Segundo Ênio Saraiva (2009, p. 2):

[...] destacam-se apenas as necessárias para a compreensão do presente trabalho, Ação Direta e Inconstitucionalidade – ADI (utilizada para se obter a declaração de inconstitucionalidade de lei conflitante com o ordenamento jurídico, cujos efeitos serão vinculantes aos demais órgãos do Judiciário e à administração pública, bem como retroativo e para todos, desfazendo, desde sua origem, o ato declarado inconstitucional) e Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental – ADPF (tem por objeto evitar ou reparar lesão a preceito fundamental resultante de ato do poder público, de eficácia *erga omnes* e vinculante aos órgãos públicos, além de possuir efeito repristinatório, podendo sua eficácia ser declarada *extunc* ou *ex nunc*, conforme a decisão da Corte), haja vista a existência de cinco ADI e uma ADPF, aguardando julgamento e diretamente relacionada com a importação de pneumáticos usados. Após a apresentação do controle concentrado, passemos ao controle difuso, também de fundamental importância para a compreensão do caso concreto.

Não sendo objeto deste trabalho, analisar a natureza dos atos do Poder Público que ora autorizavam e depois proibiram em definitivo a exportação de pneus usados para o Brasil e o cabimento da ADPF, aparentemente a quantidade de ações e liminares, País à fora, que beneficiavam as empresas e associações de fabricantes e importadores, pode ter sido o principal motivo para o ajuizamento da ADPF.

5. Judicialização da política

Chama a atenção o deslocamento das decisões políticas para a órbita do Poder Judiciário, especialmente a questão envolvendo a exportação de pneus para o Brasil no âmbito do MERCOSUL e da CE, em que uma enxurrada de ações e liminares ensejaram o ajuizamento diversas ADIs e uma ADPF, objeto do presente trabalho, para enfim haver adequação do Estado brasileiro ao entendimento da OMC.

Ênio Saraiva (2009, p. 4), ao citar Peixinho, Oliveira e Goldstein define judicialização da política como sendo:

[...] a intervenção decisória do Poder Judiciário em matérias de ordem públicas, provocado por grupos de interesses opostos à política pública implementada pelo Executivo ou Legislativo, que se utilizam do Judiciário para a satisfação de seus interesses, no sentido de conseguir bloquear ou reverter ao menos temporariamente a política executada (PEIXINHO, 2008; OLIVEIRA, 2005; GOLDSTEIN, 2000).

Esse fenômeno decorreria de um alinhamento das preferências de agentes políticos com os interesses de organizações ou instituições, não representando, necessariamente, a vontade pública de toda a sociedade, que não participam da discussão política junto ao Executivo e Legislativo e se socorrem ao Judiciário.

Ênio Saraiva (2009, p. 4) ao citar Costa Júnior, Ferreira e Taylor, entende que:

O Judiciário tem aumentado sua força na tomada de decisões (positivas ou negativas) das políticas públicas do país, através da revisão judicial, atuando como pontos de vetos, vez que grupos perdedores se aproveitam dos diversos mecanismos recursais resultantes de um sistema judicial descentralizado, para rediscutir as ações governamentais, não alcançados na arena política (COSTA JÚNIOR, 2006; FERREIRA et alii, 2004; TAYLOR, 2006). Já Ferreira et alii (2004) afirmam que a interferência do Judiciário no processo político dificulta a governabilidade, pois o Executivo passa a depender da concordância do Judiciário para a implementação das políticas públicas, implicando numa maior dispersão de poder no contexto decisório, com o aumento de custos e de novas possibilidades institucionais de veto.

São vários os fatores determinantes da judicialização política, como a ampliação da legitimação para propositura da ADI, a hipertrofia do sistema legislativo, a excessiva constitucionalização de temas e ineficiência da gestão no Executivo e falta de vontade política no âmbito do Legislativo.

Tudo isso contribuiu para que a atividade jurisdicional das cortes internacionais viesse a se tornar um fator crucial para o aumento dos pronunciamentos judiciais no Brasil em processos que versam sobre política externa. Vale a pena transcrever o posicionamento de Daniele Aleixo (2010, p. 26) no sentido de que:

O caso das medidas brasileiras restritivas à importação de pneus usados e reformados é um bom exemplo desse fenômeno de judicialização de temas da

política externa, pois, claramente, o envolvimento do STF brasileiro na questão foi resultado direto do que estava ocorrendo no curso do painel DS 332, aberto pelas Comunidades Europeias contra o Brasil na OMC.

Para alguns, a judicialização da política no Brasil seria meio indireto de suprir a omissão dos poderes estatais, a exemplo de Daniele Aleixo (2010, p. 21), que ao citar Meneghetti, entendeu que “a judicialização da política no Brasil pode ser vista como um meio de suprir a omissão política dos demais Poderes no dever de conferir eficácia a direitos constitucionais programáticos, de eficácia contida e cuja aplicação dependa do Estado”. Noutro norte, melhor entendimento, mesmo que seja muito de difícil de ser alcançado, mas que deve ser sempre almejado para o amadurecimento da democracia, seria aquele apresentado por Ênio Saraiva (2009, p. 4) no sentido de que:

A jurisdição constitucional não pode ser um instrumento de execução dos projetos políticos das minorias políticas, na medida em que, apesar do déficit democrático, o Poder Judiciário deve zelar pela manutenção do confronto político em seu campo próprio, bem como o operador do Direito deve ter consciência de que um órgão técnico não pode julgar as causas políticas apenas sob um ponto de vista meramente técnico. A observância destas questões é de fundamental importância para a democracia e o respeito à repartição de poderes, evitando principalmente a invasão do Judiciário em matéria diversa de sua competência.

As mais variadas nuances que envolvem a discussão travada nos autos da ADPF n. 101 ganhou dimensão nacional, tendo sido diversas vezes enfrentada em diversos trabalhos científicos, tendo sido mais recentemente mencionada por Marcelo Dias Varella durante palestra realização no Painel IV – Estado Socioambiental e seus Desdobramentos Ético-Jurídicos, do Terceiro Congresso Internacional de Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável, realizado em Belo Horizonte/MG, de 10 a 12 de setembro de 2014.

6. A aplicação da teoria dos princípios e das regras em Alexy e Dworkin

A ADPF n. 101 foi ajuizada sob o fundamento de descumprimento dos preceitos fundamentais da saúde coletiva e de um meio ambiente equilibrado em virtude da degradação atinente à exportação de pneus da CE para o Brasil, por sua vez fundamentado no direito à livre iniciativa e liberdade de comércio.

Para alguns, haveria nítida colisão entre princípios no caso da ADPF n. 101 que resultou na proibição de exportação de pneus para o Brasil. Beatriz Souza (2013, p. 27), ao citar Alexy, expõe entendimento no sentido de que:

Conforme exposto por Alexy, é patente que o conflito de regras acontece na dimensão da validade e a colisão de princípios na dimensão do peso. Desta forma, existirá uma hierarquização dos princípios, tendo como fundamento o caso concreto que se apresentar.

Aplicando-se ao caso da ADPF dos pneus a teoria do conflito e colisão entre princípios, poder-se-ia enxergar que o STF entendeu que o direito à saúde e o meio ambiente equilibrado estaria, diante do caso concreto, em posição hierárquica superior aos princípios da livre iniciativa e liberdade do comércio.

Importante frisar que a tese defendida por Alexy é rebatida por vários doutrinadores, conforme alerta Beatriz Souza (2013, p. 23), que de forma condensada assevera que, “pode-se concluir que o exposto acima é o âmago da questão da teoria de Alexy, que é rebatida em vários pontos por vários doutrinadores.”

Antes de rebater a teoria do renomado mestre, entende Beatriz Souza (2013, p. 23) que, “antes de apresentar as objeções à teoria do ilustre mestre, opta-se por explanar a teoria de Ronald Dworking, para que o contraponto se faça.”

Assim, Beatriz Souza (2013, p. 25) assevera sobre a teoria dos princípios e regras que, “Dworking não entende os princípios como dimensão

ISSN 1980-8860

de ‘peso’, mas como um critério de prevalência do bom senso. Portanto, não existe colisão de princípios, como preceituado por Alexy, mas sim uma concorrência que deve ser dosada.”

E continua Beatriz Souza (2013, p. 26) em seu discurso afirmando que:

[...] Portanto, a proteção desse bem jurídico, que é o bem ambiental, é de vital importância para todos. Isso poderia ser interpretado de forma errônea quando se lê o art. 170 da Constituição Federal e percebe-se que este protege outro princípio também importante, que é o da ordem econômica. No entanto, conclui-se que tais princípios não estão em colisão, como ensina Alexy, mas que existe, sim, uma concorrência entre tais princípios, que devem ser racionalmente dosados de acordo com o caráter deontológico e binário do Direito. Por fim, não se pode confundir princípios com valores otimizáveis, como propõe Alexy. E dessa forma, tanto o direito a um ambiente ecologicamente equilibrado quanto o direito a um desenvolvimento econômico devem andar juntos para não haja sobreposição de valores.

Merece neste momento destacar os tratados internacionais norteadores da política ambiental internacional, como a Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente de 1972, com ênfase no seguinte trecho:

Princípio 23 – Sem prejuízo dos princípios gerais que possam ser acordados pela comunidade internacional, bem como dos critérios e níveis mínimos a serem definidos em nível nacional, será sempre indispensável considerar os sistemas de valores prevalentes em cada país e discutir a aplicabilidade de certas normas que possam ser válidas para os países mais avançados, porém inadequadas ou de alto custo social para os países em desenvolvimento.

A ideia de tratamento diferenciado aos países em desenvolvimento foi retomada pela Declaração do Rio de Janeiro sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, em seu princípio 11:

Os Estados deverão promulgar leis eficazes sobre o meio ambiente. As normas ambientais e os objetivos e prioridades em matérias de regulamentação do meio ambiente, devem refletir o contexto ambiental e de desenvolvimento às quais se aplicam. As normas aplicadas por alguns países podem resultar inadequadas e representar um custo social e econômico injustificado para outros países, em particular os países em desenvolvimento.

De acordo com tais princípios e a teoria então adotada neste trabalho com ênfase nos citados autores, é possível afirmar, ser perfeitamente aceitável, como o foi, atribuir um tratamento diferenciado ao Brasil em relação à CE e ao Mercosul no que tange à tutela do meio ambiente e do direito à saúde pública.

Desse modo, uma eventual decisão brasileira restringindo a importação de pneus usados europeu e permitindo a importação do mesmo material, via Mercosul, estaria de acordo não só com as normas de direito comunitário do Mercosul, mas também perfeitamente compatível com as normas de política ambiental internacional existentes. A decisão estaria ainda de acordo com o princípio da integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, presente no parágrafo único do artigo 4º da Constituição Brasileira, que rege as relações internacionais brasileiras.

CRFB, art 4º, Parágrafo único. A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.

Com essas dilações, entende-se com esteio em Dworkin que o direito à livre iniciativa e liberdade de comércio, também por razões de coerência, bom senso, razoabilidade e proporcionalidade, restaram restringidos pela Constituição na medida em que a saúde pública e o meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem comum de todos, tendem em prevalecer, como assim prevaleceram, no caso da ADPF 101 que proíbe a exportação de pneus da CE e no âmbito do MERCOSUL para o Brasil, sem que isso implique em qualquer hierarquização ou exclusão de princípios.

7. Considerações finais

Na ADPF n. 101, o STF analisou e decidiu sobre a aplicação das portarias e decisões judiciais que autorizavam a importação de pneus usados em detrimento do meio ambiente ecologicamente equilibrado e da saúde pública.

A entrada de pneus reformados e usados no mercado nacional do exterior trouxe acirramento da concorrência e redução de preços, aspecto positivo, que agradaram ao mercado consumidor. Com o acirramento da concorrência no mercado de pneumáticos, não demorou muito para que o *lobby* empresarial aparecesse a partir de 1991. Com isso, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis -IBAMA, o Ministério do Meio Ambiente - MMA e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio - MDIC iniciaram uma batalha contra as importações dos pneus “meia-vida” ou “seminovos”, num primeiro momento para “proteger a indústria nacional” que fabrica pneus novos. Os remoldados nacionais só começariam a ser importados ou produzidos no Brasil a partir de 1995.

Do ponto de vista ambiental, o governo brasileiro defendeu que o processo de reforma de pneus só faz sentido se as carcaças a serem reformadas forem aquelas que já se encontram no território nacional. Importar carcaças para reformar no país somente atenderia aos interesses do país exportador.

No entendimento do próprio governo, houve legitimação pelo sistema multilateral a justificar a posição do Brasil em proibir a importação de pneus usados, conforme SECEX n. 14/2004, tanto no âmbito da União Aduaneira do MERCOSUL quanto na Comunidade Europeia.

A ADPF, enquanto via eleita para discutir os atos do Poder Público, desafia uma análise mais meticulosa quanto ao seu cabimento sob a norma do §1º, do artigo 4º, da Lei n. 9.882, de 1999, naquilo que, ao menos em tese, existiam outros meios eficazes de sanar a lesividade com as ações diretas de

inconstitucionalidade bem como de constitucionalidade do ato que vedasse, ou permitisse, a exportação para o Brasil dos pneumáticos (Lei n. 9.868 de 1999).

A judicialização da política no Brasil no caso concreto pode ser entendida como meio indireto de suprir a omissão dos poderes estatais como forma de conferir eficácia a direitos constitucionais programáticos, de eficácia contida e cuja aplicação dependa do Estado. No entanto, preferimos o entendimento no sentido de que a jurisdição constitucional não pode ser um instrumento de execução dos projetos políticos para o amadurecimento da democracia.

Pela teoria dos princípios e regras, que poderia ter sido melhor abordada pelo ADPF n. 101, melhor solução para a controvérsia estaria em Dworkin, no sentido de que o direito à livre iniciativa e à liberdade de comércio, por razões de coerência, bom senso, razoabilidade e proporcionalidade, estariam restringidos pela Constituição na medida em que a saúde pública e o meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem comum de todos, tendem a prevalecer, como assim prevaleceram, no caso da ADPF 101, no caso concreto de proibição da exportação de pneus usados da CE e no âmbito do MERCOSUL para o Brasil, sem que isso implique em qualquer hierarquização ou exclusão de princípios.

8. Referências

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. São Paulo: Editora Atlas, 16 ed., 2009.

ARANTES, Rogério B. **Constitucionalismo, Expansão da Justiça e Judicialização da Política no Brasil**. In: Meeting of the Latin American Studies Association, XXV, Nevada, 2004.

BIANCHI, Patricia Nunes Lima. **Meio Ambiente: Certificações Ambientais e Comércio Internacional**. São Paulo: Juruá Editores, 2 ed., 2009.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.

_____. **Lei n. 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. Diário Oficial, Brasília, 6 dez 1999.

_____. **Lei n. 9.868, de 10 de novembro de 1999**. Dispõe sobre o processo e julgamento da ação direta de inconstitucionalidade e da ação declaratória de constitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal. Diário Oficial, Brasília, 11 nov 1999.

_____. **Lei n. 12.114, de 5 de julho de 2004**. Proíbe a comercialização de pneus usados importados no Estado e dá outras providências. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repLegisComp/Lei%20n%C2%BA%2012.114.pdf> Lei n. 12.114/2004 RS. Acesso em: 25 set 2014.

_____. **Lei n. 12.182, de 15 de dezembro de 2004**. Altera a Lei nº 12.114, de 5 de julho de 2004, que proíbe a comercialização de pneus usados importados no Estado e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, Rio Grande do Sul, 20 dez 2004.

_____. **Lei n. 12.381, de 28 de novembro de 2.005**. Altera o art. 1º da Lei n. 12.114, de 5 de julho de 2004, que proíbe a comercialização de pneus usados

importados no Estado e dá outras providências. Disponível em: <http://www.mprs.mp.br/ambiente/legislacao/id4799.htm>. Acesso em: 26 set 2014.

_____. **Decreto n. 3.919, de 14 de setembro de 2001.** Acrescenta artigo ao Decreto no 3.179, de 21 de setembro de 1999, que dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Diário Oficial, Brasília, 17 set 2001.

_____. **Decreto n. 6.514, de 22 de julho de 2008.** Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências. Diário Oficial, Brasília, 23 jul 2008.

_____. **Supremo Tribunal Federal.** Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 101.

_____. **Ministério das Relações Exteriores.** Primeira Petição do Brasil a OMC (DS332). Brasília, 2006. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdpf101/anexo/PrimeiraPeticaodoBrasilperanteaOrganizacaoMundialdoComercio.pdf>. Acesso em: 25/12/2014.

_____. **Ministério das Relações Exteriores.** Segunda Petição do Brasil a OMC (DS332). Brasília, 2006b. Disponível em: <http://www.mre.gov.br> Acesso em: 20 set 2014.

CARVALHO NETO, Ernani Rodrigues de. Sua Majestade o Presidente da República: estudo de caso do controle de constitucionalidade dos atos do executivo (1995-1998). Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - UFPE, Recife, 2000.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. **Resolução CONAMA n. 8, de 06 de dezembro de 1.990.** Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res90/res0890.html>. Acesso em: 25 set 2014.

_____. **Resolução CONAMA nº 23, de 12 de dezembro de 1996.** Dispõe sobre as definições e o tratamento a ser dado aos resíduos perigosos, conforme as normas adotadas pela Convenção da Basileia sobre o controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos perigosos e seu Depósito. Diário Oficial, Brasília, 20 de jan 1997. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=222>. Acesso em: 25 set 2014.

_____. **Resolução CONAMA n. 228, de 20 de agosto de 1997.** Dispõe sobre a importação, em caráter excepcional, de desperdícios e resíduos de acumuladores elétricos de chumbo. Diário Oficial, Brasília, 25 de ago 1997. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=228>. Acesso em: 25 set 2014.

_____. **Resolução CONAMA n. 235, de 7 de janeiro de 1998.** Dispõe sobre a classificação dos resíduos, para melhor gerenciamento das importações. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23597.html>. Acesso em: 25 set 2014.

_____. **Resolução CONAMA n. 258, de 26 de agosto de 1999.** Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res99/res25899.html>. Acesso em: 25 set 2014.

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

COSTA JUNIOR, Álvaro Pereira Sampaio. **Judiciário e regulação econômica: a judicialização da política tarifária do setor de telecomunicações em 2003.** Disponível em: file:///C:/Users/CLIENTE/Downloads/2_Lugar-Profissionais-Tema_Regulacao-Alvaro.pdf. Acesso em: 25/12/2014.

FERREIRA, Siddaharta Legale. **Internacionalização do direito: reflexões críticas sobre seus fundamentos teóricos.** Rio de Janeiro: Rev. SJRJ, v. 20, n. 37, 2013.

FIORILLO, Celso Antônio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro.** São Paulo: Ed. Saraiva, 2006.

FREIRE JUNIOR, Américo Bedê. **O Controle Judicial de Políticas Públicas.** São Paulo: RT, 2005.

GOLDSTEIN, Judith. KAHLER, Miles. KEOHANE, Robert O. SLAUGHTER, Anne-Marie. **Introduction: Legalization and World Politics.** In: **International Organizations**, [s.l.], vol. 54, n. 3, 2000.

GOLDSTEIN, Judith. MARTIN, Lisa. **Legalization, trade liberalization, and domestic politics: a cautionary note.** In: **International Organizations**, [s.l.], vol. 54, n. 3, 2000.

LEÃO, Ênio Saraiva. **Judicialização da política externa brasileira: o caso da importação de pneumáticos usados.** 2009. Disponível em: http://citation.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/3/8/1/2/9/pages381299/p381299-1.php Acesso em: 27 set 2014.

MACHADO, Paulo Afonso Leme. **Direito ambiental brasileiro.** São Paulo: Malheiros Editores, 17 ed., 2009.

MILARÉ, Edis. **Direito do ambiente. A gestão ambiental em foco.** Doutrina. Jurisprudência. Glossário. São Paulo: RT, 7 ed., 2011.

MOSINI, Fábio. **A Guerra dos pneus.**
http://www.faap.br/faap_juris/pdf/Narrativafinal12-1.09.06-AGuerradosPneus.pdf. Acesso em: 25 set 2014.

PEIXINHO, Manoel Messias. **O princípio da separação dos poderes, a judicialização da política e direitos fundamentais.** In: Congresso Nacional do CONPEDI, XVII, Brasília, 2008. Disponível em: http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/brasil/07_252.pdf. Acesso em: 26 set 2014.

PEREIRA, Celso de Tarso. COSTA, Valéria Mendes. ARAÚJO, Leandro Rocha de. **100 Casos na OMC: a experiência brasileira em solução das controvérsias.** Disponível em: http://sistemas.mre.gov.br/kitweb/datafiles/IRBr/pt-100br/file/CAD/LXII%20CAD/Direito/OMC%20Artigo_Solucao_Controversias_OMC.pdf. Acesso em: 27 set 2014.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Arguição de descumprimento de preceito fundamental.** Bahia: IBDP/Revista Eletrônica de Direito do Estado, n. 19, jul/ago/set, 2009. Disponível em: <http://www.direitodoestado.com/revista/REDE-19-JULHO-2009-INGO%20SARLET.pdf>. Acesso em: 26 set 2014.

SILVA, Rodrigo Zouain. Os desafios do direito ambiental no limiar do século XXI diante da ineficácia do sistema jurídico ambiental brasileiro. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v.9, n.18, Julho/Dezembro 2012.

SOUZA, Daniele Aleixo Reis do Vale. **A judicialização da política externa brasileira: a disputa na OMC sobre os pneus reformados e a Arguição de**

Descumprimento de Preceito Fundamental no STF.Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Direito) Universidade de Brasília. Brasília, DF, 2010.

TAYLOR, Matthew M. **Sem espada, sem bolsa, mas não sem poder: incorporando a Justiça Federal à análise do sistema político brasileiro.** In: Congresso Latino-americano de Ciência Política, 1, Campinas, 2006.

VARELLA, Marcelo Dias. Seminário Estado Socioambiental e seus Desdobramentos Ético-Jurídicos. **In: III CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO AMBIENTAL E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**, 2014, Belo Horizonte, disponível em: <http://vtec.domhelder.edu.br/Seminario/>. Acesso em: 25 de set 2014.