

# OS PNEUMÁTICOS SOB O PRISMA DA LEGISLAÇÃO E DA CONTABILIDADE AMBIENTAL EM UM CONTEXTO DE SOCIEDADE DE RISCO

Wanda do Rocio Chmielewski<sup>1</sup>

## Resumo

*Nas relações internacionais, que visem uma integração e desenvolvimento conjunto das regiões, com os mesmos interesses, torna-se necessária a cooperação de todos os envolvidos. Quando uma atividade representa ameaças de danos ao meio-ambiente ou à saúde humana, medidas de precaução devem ser tomadas, mesmo se algumas relações de causa e efeito não forem, a priori, plenamente estabelecidas cientificamente. Neste artigo procuramos evidenciar as causas do conflito econômico-ambiental entre a União Européia e o Brasil, tendo por ‘pano de fundo’ o Uruguai, através do MERCOSUL no que diz respeito aos pneumáticos.*

## 1. INTRODUÇÃO

O uso irresponsável de meios naturais para a produção de bens e serviços, além de irreparáveis danos ambientais provocados, tende a gerar para a empresa que o provocou, um olhar negativo da sociedade e dos consumidores. Economicamente, a gestão ambiental não precisa ser encarada como “um custo a mais”, mas uma ótima oportunidade de demonstrar a responsabilidade social e melhorar a imagem mercadológica, tendo por consequência a geração de um saudável ciclo de lucros sustentáveis a médio e longo prazo.

Quando se fala em Direito Ambiental na sociedade de risco<sup>2</sup>, significa dizer tutela

---

<sup>1</sup> A autora é acadêmica do 3º ano noturno de Direito pelo Centro Universitário Franciscano UNIFAE. Participa do Grupo de Pesquisa “Direito e Risco” desta mesma Instituição. É graduada em Ciência Contábeis e em Ciências Econômicas pela FAE Business School e pós-graduada em Administração de Empresas pela FAE Business School.

<sup>2</sup> “No sentido de uma teoria social e de um diagnóstico de cultura, o conceito de sociedade de risco designa um estágio da modernidade em que começam a tomar corpo as ameaças produzidas até então no caminho da sociedade industrial” (Beck, 1997:17). Para Ulrich Beck, o processo de industrialização é indissociável do processo de produção de riscos, uma vez que uma das principais consequências do desenvolvimento científico industrial é a exposição dos indivíduos a riscos e a inúmeras modalidades de contaminação nunca observados anteriormente, constituindo-se em ameaças para as pessoas e para o meio ambiente.

do direito a um ambiente ecologicamente equilibrado em uma geração que se desenvolve. E, para que a sociedade possa se desenvolver economicamente, é necessário utilizar-se dos meios naturais fornecidos pelo meio ambiente.

A produção brasileira está passando por uma intensa fase de transformação. Essas mudanças estão relacionadas com as tendências atuais de crescente urbanização, aceleração na comunicação e reestruturação de empresas, cada vez mais preocupadas em maximizar a competitividade comercial, principalmente em razão da globalização.

As mudanças ainda são lentas na diminuição do potencial poluidor do parque industrial brasileiro, principalmente com relação às indústrias mais antigas, que continuam com a maior parcela da carga poluidora gerada e elevado risco de acidentes ambientais, sendo, dessa forma necessário altos investimentos de controle ambiental e custos de despoluição, para controlar a emissão de poluentes, do lançamento de efluentes e do depósito irregular de resíduos perigosos. Predomina, ainda, em muitas áreas urbanas o comportamento inadequado de lançar os resíduos industriais perigosos em lixões, nas margens das estradas ou em terrenos baldios, o que compromete a qualidade ambiental e de vida dos seres vivos do planeta, nestes incluídos os humanos, os animais e os vegetais.

Há uma consciência quase que universal que os recursos naturais são limitados, e não podem mais ser desperdiçados, sob pena de comprometimento do equilíbrio ecológico<sup>3</sup> do nosso planeta. Para otimizar esse controle é imprescindível dados confiáveis, tanto da área contábil, estatística e financeira, quanto das áreas operacionais em si.

Para tratar a questão dos resíduos industriais, o Brasil possui legislação e normas específicas. Pode-se citar a Constituição Brasileira em seu artigo 225, que dispõe sobre a proteção ao meio ambiente; a Lei 6.938/81, que estabelece a Política Nacional de Meio Ambiente; e em especial a Resolução do CONAMA nº 258, que dispõem sobre os pneumáticos.

## **1.1 A CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA E O PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO**

---

<sup>3</sup> Edis Milaré afirma que o dano ambiental é a lesão aos recursos ambientais, com conseqüente degradação-alteração adversa ou "in pejus" do equilíbrio ecológico (MILARÉ, 1995a, p. 207).

A Constituição Federal do Brasil tem um capítulo especial que dispõe sobre o Meio Ambiente: capítulo VI no Título VIII da Ordem Social.<sup>4</sup>

Considerando que pneus<sup>5</sup> são bens insubstituíveis, essenciais ao desenvolvimento de qualquer país, a única possibilidade de aplicar o princípio da não-geração de impactos nesse contexto é evitar o ingresso de quantias adicionais de resíduos em terras brasileiras, tais como pneus usados, ou produtos de curta duração, como pneus reformados.

De acordo com a denominada “hierarquia de princípios”, em um pilar central das políticas de gerenciamento de resíduos, deve ser atribuída prioridade ao princípio da não-geração. A redução no volume, tanto quanto nas propriedades perigosas dos resíduos, deve prevalecer sobre a reutilização, reciclagem, recuperação energética ou descarte de resíduos.

---

<sup>4</sup> 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.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas; [\(Regulamento\)](#)

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético; [\(Regulamento\)](#) [\(Regulamento\)](#)

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção; [\(Regulamento\)](#)

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; [\(Regulamento\)](#)

V - 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; [\(Regulamento\)](#)

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade. [\(Regulamento\)](#)

§ 2º - Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º - São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º - As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

<sup>5</sup> Charles Goodyear descobriu (em 1845) acidentalmente que a borracha cozida com enxofre a altas temperaturas mantinha as condições necessárias de elasticidade para fabricação de pneus.

O princípio de não-geração é expressão do princípio da prevenção<sup>6</sup>, segundo o qual agressões previsíveis ao meio ambiente devem ser antecipadas e evitadas, uma vez que a recuperação dos recursos naturais pode ser muito mais onerosa, incompleta ou até impossível.

Na visão brasileira, a proibição das importações de pneus reformados é uma medida necessária à proteção da vida e da saúde humana, animal e vegetal. Nenhuma outra política razoavelmente disponível permitiria ao Brasil atingir padrões de saúde e proteção ambiental apropriados. Medidas e políticas de gerenciamento adotadas em todo o mundo e também no Brasil são, por conseguinte, medidas “complementares” e não medidas “alternativas” para o banimento de pneus usados e reformados.

No Brasil, a produção anual declarada é da ordem de quarenta milhões de unidades, e seu descarte estimado em vinte e cinco milhões de pneus.<sup>7</sup> Dados estatísticos da ANIP<sup>8</sup> informam que cem milhões de pneus inservíveis<sup>9</sup> estão espalhados pelo Brasil em terrenos baldios ou alagadiços, aterros sanitários, mar, lagos, riachos e rios, causando sérios problemas ambientais. Portanto os riscos acompanham a distribuição dos bens, decorrentes da industrialização e do desenvolvimento de novas tecnologias. Estes riscos foram gerados sem que a produção de novos conhecimentos fosse capaz de trazer a certeza de que estes riscos diminuiriam ou seriam passíveis de controle e monitoramento eficazes.

Empresas com alto grau de responsabilidade social perante sua comunidade, têm por objetivo demonstrar a essa sociedade sua participação e sua responsabilidade social e ambiental. A melhor forma de demonstrar essas informações de natureza social e ambiental são através de documentos oficiais, que estão descritas nas Normas Brasileiras de Contabilidade.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> A prevenção de riscos geralmente se apóia na idéia de que os indivíduos possuem a capacidade de vigiar e de antecipar a ocorrência de eventos indesejáveis.

<sup>7</sup> Dados fornecidos pela Associação Brasileira dos Revendedores de Pneus – ABRAPNEUS, 2000.

<sup>8</sup> Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos.

<sup>9</sup> Pneus que não mais se prestam a processo de reforma que permita condição de rodagem adicional.

<sup>10</sup> NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE NBC T 15 - INFORMAÇÕES DE NATUREZA SOCIAL E AMBIENTAL

#### **15.1 - CONCEITUAÇÃO E OBJETIVOS**

15.1.1- Esta norma estabelece procedimentos para evidenciação de informações de natureza social e ambiental, com o objetivo de demonstrar à sociedade a participação e a responsabilidade social da entidade.

15.1.2 -Para fins desta norma, entende-se por informações de natureza social e ambiental:

- a) a geração e a distribuição de riqueza;
- b) os recursos humanos;

## 1.2. SOCIEDADE DE RISCO

A problemática do risco nos dias de hoje está situada, sobretudo, na distribuição desses riscos. A sociedade industrial construiu um ideal que legitimou a concretização do acúmulo de conhecimento e de tecnologias como meios para realizar um mundo mais igualitário. Esses meios, fundamentados na ciência e na tecnologia (sem a total observância da perspectiva da precaução), seriam capazes de suprir o planeta de fartura, diminuir e/ou controlar a escassez de alimentos, as calamidades naturais, etc.

Com o fenômeno da “globalização” nos deparamos com o desafio de uma variedade de riscos globais com importantes dimensões pessoais.<sup>11</sup> Já a gestão coletiva de risco, formula análises e instrumentos capazes de lidar com “prováveis ocorrências de enfermidades, anomalias, comportamentos desviados a serem minimizados e comportamentos saudáveis a serem maximizados” (Rabinow, 1999:145).

---

c) a interação da entidade com o ambiente externo;

d) a interação com o meio ambiente.

### 15.2.4 - Interação com o Meio Ambiente

15.2.4.1 - Nas informações relativas à interação da entidade com o meio ambiente, devem ser evidenciados:

a) investimentos e gastos com manutenção nos processos operacionais para a melhoria do meio ambiente;

b) investimentos e gastos com a preservação e/ou recuperação de ambientes degradados;

c) investimentos e gastos com a educação ambiental para empregados, terceirizados, autônomos e administradores da entidade;

d) investimentos e gastos com educação ambiental para a comunidade;

e) investimentos e gastos com outros projetos ambientais;

f) quantidade de processos ambientais, administrativos e judiciais movidos contra a entidade;

g) valor das multas e das indenizações relativas à matéria ambiental, determinadas administrativa e/ou judicialmente;

h) passivos e contingências ambientais.

### 15.3 - DISPOSIÇÕES FINAIS

15.3.1 - Além das informações contidas no item 15.2, a entidade pode acrescentar ou detalhar outras que julgar relevantes.

15.3.2 - As informações contábeis, contidas na **Demonstração de Informações de Natureza Social e Ambiental**, são de responsabilidade técnica de contabilista registrado em Conselho Regional de Contabilidade, devendo ser indicadas aquelas cujos dados foram extraídos de fontes não-contábeis, evidenciando o critério e o controle utilizados para garantir a integridade da informação. A responsabilidade por informações não-contábeis pode ser compartilhada com especialistas.

15.3.3 - A Demonstração de Informações de Natureza Social e Ambiental deve ser objeto de revisão por auditor independente, e ser publicada com o relatório deste, quando a entidade for submetida a esse procedimento.

<sup>11</sup> Dentro do conceito de sociedade de risco de Beck, Giddens e Lash (1995), o indivíduo torna-se um ser reflexivo, que confrontado com suas próprias ações, começa a refletir e estabelecer críticas racionais sobre si, das conseqüências de fatos passados, as condições atuais e a probabilidade de possíveis riscos futuros, torna-se um tema e um problema para si mesmo.

Ulrich Beck, ao analisar a consolidação da sociedade de risco, afirma que os riscos sociais, políticos, econômicos e individuais estão escapando ao controle dos mecanismos criados para manter a proteção da sociedade. Com isto “o risco se constitui em uma forma presente de descrever o futuro sob o pressuposto de que se pode decidir qual o futuro desejável” como afirma Castiel (2003:83).

A *Organisation for Economic Cooperation and Development* (OECD, 2003), órgão internacional e intergovernamental que reúne os países mais industrializados<sup>12</sup>, elaborou o documento sobre o tema “Riscos Emergentes no Século XXI”. O documento estabelece que no século XXI as nações serão confrontadas com diversas ameaças, algumas de custo e importância elevadas. Tais ameaças vão desde o “mega-terrorismo” e as “novas doenças infecciosas, à destruição de cidades inteiras por terremoto. Estar preparado para a eventualidade de catástrofes de tamanha magnitude pressupõe planejamento e coordenação, não só a nível de governo como também entre governos e indústrias, e entre governos. Os países que compõem a OCDE receiam que sua capacidade de enfrentar os “mega-riscos” seja inadequada (OCDE, 2003). O documento evidencia ainda, que “o Programa Internacional da OCDE para o futuro está acabando o exame dos desafios que ameaçam o modo de gerenciar os riscos sistêmicos importantes”, sublinhando que:

Os últimos anos testemunharam uma multidão de catástrofes de grande escala e de natureza diversa no mundo inteiro: tempestades e inundações extremamente prejudiciais na Europa bem como tempestades de gelo no Canadá; novas doenças contaminando ambos os humanos (Aids, vírus Ebola) e os animais (Encefalopatia Espongiforme dos Bovinos – EEB); ataques terroristas tais como o atentado de 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos e o ataque com gás Sarin no Japão; importantes disfuncionamentos nas infraestruturas vitais causados por vírus de computador ou por simples falha técnica. Estes não passam de meros exemplos de desastres altamente custosos que ocorreram nos anos precedentes. Não somente a natureza dos riscos parece estar mudando, mas também o contexto no qual estes aparecem, e a capacidade da sociedade em gerenciá-los. As forças que provocam estas mudanças são muitas e diversas. Por exemplo, as condições climáticas aparecem como sendo cada vez mais extremas. A densidade populacional nos centros urbanos e a concentração da atividade econômica em certas regiões estão aumentando, tornando estas áreas mais vulneráveis. A globalização sob todos os aspectos – econômico, tecnológico, cultural, ambiental – está crescendo rapidamente e ampliando a

---

<sup>12</sup> Seus representantes se reúnem para trocar informações e alinhar políticas com o objetivo de potencializar seu crescimento econômico e colaborar com o desenvolvimento de todos os demais países membros.

interdependência, de tal modo que vírus perigosos, poluentes e falhas técnicas tenham mais facilidade em se espalharem. De igual importância, as fronteiras da descoberta científica e da inovação tecnológica estão conhecendo expansão excepcionalmente rápida, a sociedade sendo assim confrontada com efeitos desconhecidos (e difíceis de conhecer), e por conseguinte com escolhas extremamente difíceis. (OCDE, 2003).

### 1.3. A IMPORTÂNCIA DA CONTABILIDADE AMBIENTAL

Diversos ramos do conhecimento têm voltado sua atenção para a questão ambiental. A Contabilidade, que se desenvolveu, historicamente, como sistema de controle patrimonial e que atua como um sistema de informações, não pode ficar alheia às transformações sociais que têm reflexos direta ou indiretamente sobre o patrimônio.

A contabilidade<sup>13</sup> como ciência apresenta condições, por sua forma sistemática de registro e controle, de contribuir de forma positiva no campo de proteção ambiental, com dados econômicos e financeiros resultantes das interações de entidades que se utilizam da exploração do meio ambiente. Tal conjunto de informações é chamado de “contabilidade ambiental”.<sup>14</sup>

Seu objetivo é propiciar informações regulares aos usuários internos e externos acerca dos eventos ambientais que causaram modificações na situação patrimonial da respectiva entidade, quantificado em moeda.

Historicamente, a Contabilidade do Meio Ambiente passou a ter status de um novo ramo da ciência contábil em fevereiro de 1998, com a finalização do "relatório financeiro e contábil sobre passivo e custos ambientais" pelo Grupo de trabalho inter-governamental das Nações Unidas de Especialistas em padrões Internacionais de Contabilidade e relatórios

---

<sup>13</sup>A contabilidade é uma enorme fonte de registros, interpretações e informações de dados empresariais e governamentais. Sua utilidade social é bem expressa pelo então presidente da França, Jacques Chirac, em seu discurso na sessão plenária de encerramento do XV Congresso Mundial de Contadores, em 1997: "... A profissão contábil desempenha um papel fundamental na modernização e internacionalização de nossa economia. Isso porque vocês não se restringem a cuidar de contas. Vocês são conselheiros e, às vezes, confidentes das administrações de companhias, para que têm um importante papel a desempenhar, especialmente em assuntos sociais e tributários. Vocês orientam pequenas e médias empresas e sua administração, simplificando as alternativas, que ainda são demasiado complexas. Vocês desempenham, portanto, um papel no desenvolvimento das possibilidades de emprego, o que merece um especial registro de reconhecimento...".

<sup>14</sup> Contabilidade ambiental é o registro do patrimônio ambiental (bens, direitos e obrigações ambientais) de determinada entidade, e suas respectivas mutações - expressos monetariamente.

(ISAR – United Nations Intergovernmental Working Group of Experts on International Standards of Accounting and Reporting).

### **1.3.1 EVENTOS AMBIENTAIS**

Na definição contábil, evento ambiental é qualquer interação da entidade com o meio-ambiente, que gere conseqüências econômicas presentes ou futuras, tendo em vista as normas regulamentadoras ou de responsabilidade social.

Como exemplos de eventos ambientais, evidenciam-se:

- aplicação de recursos para pesquisa tecnológica, visando a redução da emissão de resíduos;
- contratação de especialistas para treinamento de pessoal, visando a adequação de métodos de produção às leis ambientais vigentes;
- contratação de serviços de consultoria para aplicação de novos projetos ecológicos;
- obtenção de receitas (de forma financeira) em decorrência da recuperação de materiais, que antes eram descartados na natureza;
- redução de custos financeiros/ambientais em decorrência da melhor forma de aproveitamento de matéria-prima e seus resíduos.

### **1.3.2 OS DIVERSOS GANHOS COM A UTILIZAÇÃO DA CONTABILIDADE AMBIENTAL**

Em razão da crescente escassez de recursos naturais e da degradação da natureza a nível mundial, tornam-se cada vez mais ferrenhos os debates econômico, político e social sobre tais ocorrências e as medidas necessárias à reversão deste cenário. Daí a necessidade de se conhecer o problema não somente sob seus aspectos mais amplos, mas também específicos.<sup>15</sup>

Como não é mais possível e nem desejável que se retorne à “idade da pedra”<sup>16</sup>, em razão de que os sistemas econômicos necessitam atender à enorme demanda de bilhões de

---

<sup>15</sup> Boa parte da degradação ambiental é decorrência dos próprios entes de produção de bens e serviços.

<sup>16</sup> A meta do desenvolvimento sustentável está consagrada no primeiro parágrafo do preâmbulo do acordo constitutivo da OMC.

pessoas deste planeta, a contabilidade, como ciência, tem as ferramentas para oferecer meios de medição econômica e financeira para tais políticas.

Para tomadas de decisões e avaliações regulares de tais políticas ambientais, a contabilidade é imprescindível, pois gera informações relevantes aos administradores de qualquer entidade empresarial e governamental. Sinteticamente, podem-se evidenciar as seguintes vantagens pela utilização da contabilidade ambiental:

- identificação e alocação de custos ambientais, de maneira que as decisões sobre investimentos estejam baseadas em custos e benefícios adequadamente medidos;
- possibilidade de aferição econômica das reduções de gastos com água, energia e outros recursos, renováveis ou não;
- geração de informações e demonstrativos sobre a eficácia e viabilidade econômica das ações ambientais;
- publicação do balanço ambiental que demonstra transparência da gestão empresarial e uma potencial melhoria de imagem da entidade produtora perante a comunidade;
- constante correção de ações ambientais, em decorrência da utilização de dados físico-contábeis, contribuindo perante a sociedade como um todo, pois haverá diminuição do nível de agressividade contra a natureza na elaboração de produtos e serviços indispensáveis ao consumo coletivo.

### **1.3.3. PASSIVO AMBIENTAL**

O Instituto dos Auditores Independentes do Brasil conceitua o passivo ambiental como: *"... toda a agressão que se pratica ou praticou contra o meio ambiente. Consiste no valor dos investimentos necessários para reabilitá-lo, bem como multas e indenizações em potencial. Uma empresa tem passivo ambiental quando ela agride de algum modo ou ação o meio ambiente e não dispõe de nenhum projeto para sua recuperação aprovado oficialmente ou de sua própria decisão."*<sup>17</sup>

Ademais,

---

<sup>17</sup> (Norma e Procedimento de Auditoria NPA 11)

Com o agravamento da problemática da degradação ambiental e cultural, decorrente notadamente de agressivas tecnologias, da explosão demográfica, de ganâncias, de consumo exagerado, dos desperdícios, da contaminação de todos os elementos ambientais e culturais, de forma especial, por fontes industriais diversas, pela contaminação dos alimentos, pelo aumento de lixos inesgotáveis altamente perigosos, surge o ‘dano público ambiental’ ou ‘dano biológico’, também chamado ‘dano ecológico’ ou dano ambiental, como ‘tertium genus’ entre o ‘dano patrimonial’ e o ‘dano não patrimonial’ (ou ‘dano moral’). Acrescenta ainda, que a doutrina italiana inclui o ‘dano biológico’ dentre os passíveis de direta avaliação em dinheiro.<sup>18</sup>

Portanto, um passivo ambiental surge quando uma entidade, em decorrência de suas atividades operacionais, fica sujeita às obrigações legais ou reparatórias, em função de uso do meio ambiente ou a geração de resíduos tóxicos. Podem ainda ocorrer passivos ambientais através de taxas, contribuições de melhoria, multas e penalidades por infrações legais. Também em decorrência de ressarcimentos e/ou indenizações a terceiros por danos provocados, gastos para recuperação e/ou restauração de áreas degradadas, seja por iniciativa própria, por exigência legal ou de terceiros.

O passivo ambiental, como qualquer passivo, constitui-se em capital de terceiros e capital próprio, caracterizados como origens de recursos da entidade empresarial. De uma forma exemplificativa, origens de recursos podem ser provenientes de:

- instituições financeiras: empréstimos de bancos para aplicação na gestão ambiental.
- fornecedores: compra de equipamentos e insumos para o controle ambiental.
- obrigações sociais e trabalhistas: remuneração de mão de obra especializada<sup>19</sup> em gestão ambiental e seus respectivos encargos sociais (INSS, FGTS) e trabalhistas (Férias, 13º Salário, etc.).
- obrigações tributárias: impostos incidentes sobre operações de vendas de bens ou serviços na gestão do meio ambiente, bem como multas decorrentes de infrações ambientais.
- acionistas: aumento do capital ou retenção de reservas com destinação específica para investimentos em meio ambiente ou para pagamento de um passivo ambiental.
- sociedade: indenizações e contingências ambientais.

Ocorre, no entanto, que muitas empresas não registram, tampouco evidenciam seus passivos ambientais, em razão de impossibilidades de mensuração<sup>20</sup> financeira, total ou

---

<sup>18</sup> CUSTÓDIO, Helenita Barreira, Avaliação de cursos ambientais em ações jurídicas ao meio ambiente, p. 19.

<sup>19</sup> Elaboração de EIA, RIMA e outros.

parcialmente. Para estes casos, há obrigatoriedade na divulgação (publicação) do balanço patrimonial, através de notas explicativas, evidenciando os motivos que impediram a realização de uma estimativa de valor e a conseqüente falta de contabilização da obrigação. Entretanto, a empresa não está imune da responsabilidade de evidenciação de sua real situação patrimonial. O reconhecimento do passivo ambiental é de fundamental importância para a correta avaliação da situação econômico-financeira.

“Segundo a advogada Maria Alice Dória, do escritório Dória Jacobina e Rosado Associados, as empresas estão preocupadas com os passivos ambientais porque a fiscalização tem aumentado e um eventual passivo nessa área pode demandar muito dinheiro para a empresa. Na área administrativa, por exemplo, as multas podem chegar até a R\$ 50 milhões, limite imposto pelo Decreto nº 3179/99. Se a empresa também responder um processo cível pelos danos causados ao ambiente não há limite para a indenização, além de a empresa ter de recuperar o ambiente desgastado. Por conta das sanções impostas esses passivos são herdados no caso de uma sucessão e, ao contrário dos trabalhistas e tributários, os ambientais não prescrevem nunca. Também pode haver uma responsabilização criminal, cujas penalidades podem ser a interdição da indústria ou suspensão das atividades”.<sup>21</sup>

#### **1.3.4 . UTILIZAÇÃO DE “DUE DILIGENCIES”**

*Due diligencies*<sup>22</sup> é um termo inglês que se refere a um trabalho direcionado para a identificação de todos os aspectos econômicos, financeiros e físicos que estejam afetando, ou poderão vir a afetar, a situação patrimonial de determinada entidade.

Por conseguinte, as variáveis ambientais também são alvo de atenção especial, podendo o passivo ambiental<sup>23</sup> da empresa diligenciada ser identificado e mensurado

---

<sup>20</sup> A Organização das Nações Unidas determina que “quando existir dificuldades para estimar o valor de um passivo ambiental, deve-se indicar a melhor estimativa possível. Nas notas explicativas devem ser divulgadas as informações sobre o método utilizado para elaborar esta estimativa”.

<sup>21</sup> Fonte: DCI - [www.contadorescnt.br](http://www.contadorescnt.br) em 16/07/2007 às 17:02hs

<sup>22</sup> Tal trabalho é executado por uma equipe de profissionais externos e especializados. Na área contábil financeira é executado por auditores independentes. Em outras áreas, por especialistas afins. É uma atividade multidisciplinar, que ao término e seus serviços apresentará um relatório sugestivo.

<sup>23</sup> Os passivos ambientais devem ser reconhecidos contabilmente, pois representam expectativa de sacrifício de benefícios futuros impostas por normas ambientais. Sendo a contabilidade uma ciência com função social, não pode prescindir de informar corretamente questões tão relevantes, como passivos ambientais.

monetariamente. A contabilidade gerencial terá à sua disposição informações sobre o passivo ambiental da empresa.<sup>24</sup>

“Na onda de crescimento de fusões e aquisições, cresce o número de empresas que contratam escritórios de advocacia para avaliar os riscos legais na área ambiental antes de fechar um negócio. A auditoria ambiental tem se tornado tão importante que, em alguns casos, já passa a ser a principal preocupação de uma empresa ao comprar outra, até mais do que os passivos tradicionais como tributário e trabalhista (advogada Maria Alice Dória, do escritório Dória Jacobina e Rosado Associados)”<sup>25</sup>

### **1.3.5. CONSEQUÊNCIAS DA INEXISTÊNCIA DE INFORMAÇÕES OU SUB-AVALIAÇÃO DOS PASSIVOS AMBIENTAIS**

Historicamente, o montante das obrigações de reparação de danos ao meio ambiente tem efeito significativo sobre as negociações, causando sérios prejuízos ao comprador quando não detectadas no ato da negociação.

A inexistência de registros ou a sua sub-avaliação implica em descrédito da empresa vendedora, dos seus responsáveis e contabilistas<sup>26</sup>, além de prejudicar os usuários das informações, internos ou externos.

De modo exemplificativo, uma determinada empresa no ramo de recapagem de pneus, cujo balanço patrimonial não apontava qualquer passivo ambiental, sendo que constava como Reservas de Lucros ou Lucros Acumulados o valor de R\$ 10.000.000,00. Entretanto, de fato, as contingências ambientais levantadas correspondem ao montante de R\$ 40.000.000,00. Ou seja, na realidade não existem Reservas de Lucros ou Lucros Acumulados e sim, um Prejuízo Acumulado de R\$ 30.000.000,00. Tal valor, se não coberto por outras reservas ou capital social, evidenciará um “Passivo a Descoberto” (patrimônio líquido negativo), gerando uma distorção gravíssima na avaliação da viabilidade econômica futura do negócio ora explorado.

---

<sup>24</sup> Que deverá ser registrado como contingência.

<sup>25</sup> Fonte: DCI - [www.contadorescent.br](http://www.contadorescent.br) em 16/07/2007 às 17:02hs

<sup>26</sup> Lei nº 10.406/2002 – Novo Código Civil Brasileiro imputa aos contabilistas a co-responsabilidade pela falta de informações que venham a prejudicar a outra parte numa negociação.

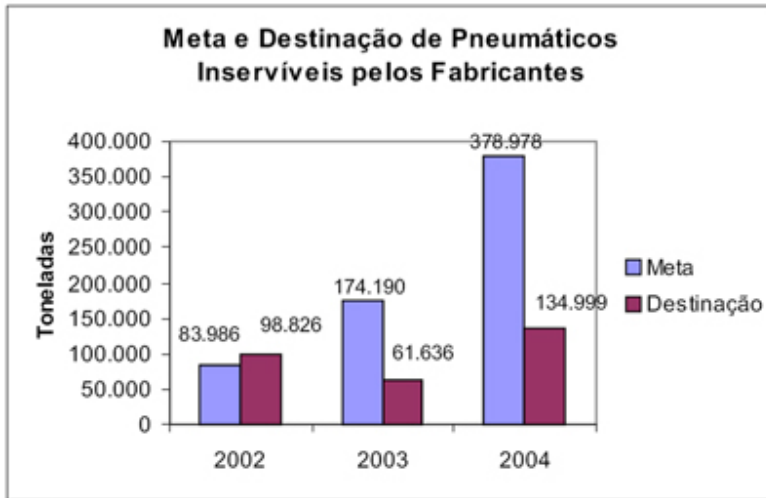
### 1.3.6 . DADOS DO IBAMA QUANTO À REALIDADE DOS PNEUMÁTICOS

Os dados abaixo, evidenciam a importância da contabilidade, na área dos pneumáticos, o comportamento dos compradores e importadores hoje existente no mercado brasileiro, a legislação aplicada nas informações, a atitude do governo frente à desobediência a legislação vigente.

#### a) Cumprimento das metas para destinação de pneus

Os dados abaixo demonstram a quantidade de pneus inservíveis que foram destinados no Brasil nos últimos anos. Fabricantes e importadores não cumpriram as metas da Resolução 258/1999 do Conama, tanto em 2003 quanto em 2004, o que levou a aplicação de multas a várias empresas. Cabe ressaltar que, em 2004, ano em que a entrada de pneus usados importados cresceu vertiginosamente no país, os importadores estiveram bem mais distantes do cumprimento das metas do que os fabricantes.

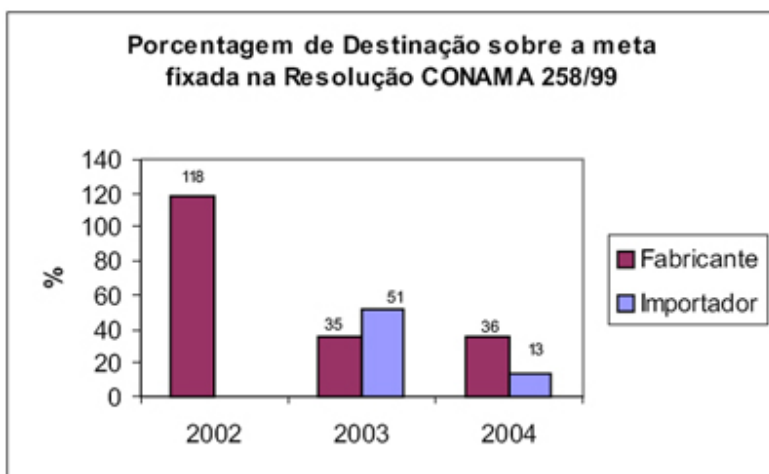
	2002			2003			2004		
	Meta (t)	Destinação (t)	%*	Meta (t)	Destinação (t)	%*	Meta (t)	Destinação (t)	%*
Fabricante de pneus novos	83.986	98.826	117	174.190	61.635	35,38	378.978	134.998	35,62
Importado de pneus usados	0,0	0,0	-	9.864	5.043	51,12	70.849	9.541	13,46
* porcentagem do cumprimento da meta									



Fonte: IBAMA, 2005



Fonte: IBAMA, 2005



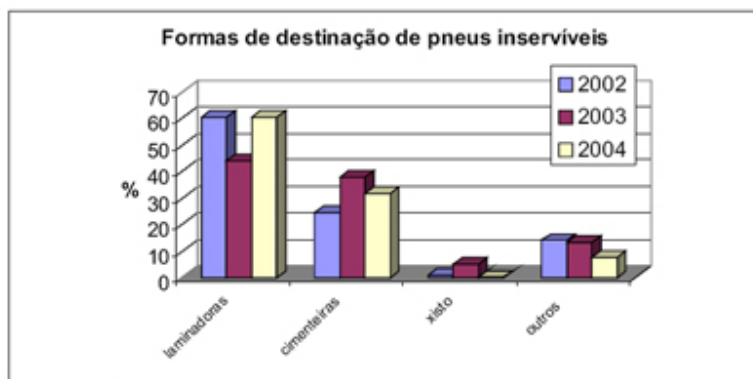
Fonte: IBAMA, 2005

Com relação à destinação de pneus inservíveis utilizados pelos fabricantes destaca-se o de laminadoras, seguido pelos fornos de fabricação de cimento.

**b) Pneus declarados como destinados pelas empresas ligadas à ANIP**

Destinação	2002		2003		2004	
	t	%	t	%	t	%
laminadoras	59.766	60	27.099	44	81.617	60
cimenteiras	24.298	25	23.327	38	42.886	32
Xisto	891,60	1	3.065	5	318,53	0,2
outros *	13.870	14	8.143	13	10.177	8
<b>Total</b>	<b>98.826</b>	<b>100</b>	<b>61.635</b>	<b>100</b>	<b>134.998</b>	<b>100</b>

\* exportação, teste de queima



### c) As multas aplicadas a Fabricantes de pneus novos

A meta de destinação de pneus inservíveis para 2002 foi cumprida pelos fabricantes e importadores de pneumáticos novos. No entanto, em 2003 e 2004, após a análise dos certificados de destinação, o Ibama multou oito fabricantes pelo não cumprimento das metas estabelecidas para o período, no total de R\$ 20.543.892.

Empresa	Não destinado 2003/04 (t)
Bridgestone Firestone do Brasil Ind. e Comércio Ltda.	71.180,20
Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda.	101.163,21
Industrial Levorin S.A	129,72
Maggion Indústria de Pneus e Máquinas Ltda.	2.305,99
Pirelli Pneus S.A	108.480,48
Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos	2.197,01
Sociedade Michelin de Participação, Ind. e Com. Ltda.	56.489,01
Souz Pinto Ind. e Com. de Artefatos de Borracha Ltda.	110,43
Total	342.056,05

Fonte:

IBAMA,

2005

O valor estabelecido para multa foi calculado proporcionalmente ao quantitativo não destinado e de acordo com o disposto no artigo 44 do Decreto 3179/99, que dispõe o valor máximo para multa de R\$ 10.000.000.

**d) Importadores de pneus novos e reformados**

Como a comprovação da destinação de pneumáticos inservíveis é prévia ao embarque da mercadoria, as importadoras de pneus novos e reformados vêm cumprindo a Resolução 258/1999 do Conama. A importação de pneus reformados é permitida apenas de países do Mercosul.

**e) As multas aplicadas a Importadores de pneus usados**

Já foram identificadas aproximadamente 20 importadoras de pneus usados que não estão cumprindo a Resolução 258/1999 do Conama. Até o momento, foram multadas as que se encontram na tabela abaixo no total de R\$ 4.880.592. As demais empresas estão em “processo de autuação” pelo Ibama.

<b>Empresa</b>	<b>Não destinado entre agosto de 2003 e outubro de 2005 (t)</b>
Pneus Hauer Ltda.	2.894,8
Perfil Pneu Grande Center Recapagens Ltda.	50
BS Colway Pneus Ltda.	64.861,1
Auto Tec Tecauchutagem Imp. e Exportadora Ltda.	2.098,8
Betica Comercial Importadora e Exportadora Ltda.	11.429,50
<b>Total</b>	<b>81.334,2</b>

Fonte: IBAMA, 2005

Ao mesmo tempo em que o poder público aplica sanções a empresas que não cumprem a legislação ambiental, outras ações vêm ocorrendo quanto ao controle do uso de pneus usados importados. Medidas liminares são concedidas pelo Poder Judiciário autorizando as importações de pneus para uso como matéria-prima para reforma. No entanto, o Ibama identificou a venda direta de pneus usados importados, o que é ilegal.

Conforme o Decreto 3919/2001, importar, comercializar, transportar e armazenar pneus usados importados é proibido e passível de multa no valor de R\$ 400 por pneu apreendido. Já foram multadas mais de 15 empresas, no Paraná, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro e Distrito Federal no total de R\$ 23.954.000.

<b>Empresa</b>	<b>Quantidade de pneus apreendidos (un)</b>
Pneus Green Indústria e Comércio Ltda.	4.571
Vale Pneus Comércio e Distribuição Ltda.	923
Vicente Dias Vecina Júnior	1.010
Carla Roberta Vilas Boas Redino Santander	1.832
O Universo Pneus - Centro Autom. Ltda.	1.940
Novabresso Remoldagem de Pneus Ltda.	2.000
Jurandir e Borges Com. e Representações Ltda.	900
Ribor Imp. Exp. Comércio e Repres. Ltda.	25.721
Empresa Brasileira de Reciclagem de Pneus Ltda.	404
BS Colway Remoldagem de Pneus Ltda.	3.626
Maratona Comércio de Pneus e Carças Ltda.	4.504
Auto tec. Recauchutagem Imp. Exp. Ltda.	820
Pneuback Indústria e Comércio de Pneus Ltda.	1.500
Miranda e Miranda Comércio e renovação de Pneus Ltda.	6.326
PHS Comércio de Pneus Ltda.	2.002
Rosseti e Souza Ltda.	1.806

Total	59.885
-------	--------

Fonte: IBAMA, 2005

## 2. AS AÇÕES DO GOVERNO FEDERAL E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

O Direito Ambiental surge através de um desmembramento do Direito Administrativo, que vem evoluindo com desenvoltura sem precedentes e cobrando importância crescente, em face dos evidentes abusos predatórios causados pelo aumento da população e o natural avanço científico e tecnológico. O Direito Ambiental trabalha, essencialmente, com os seguintes itens:

- I – controle da poluição;
- II – preservação dos recursos naturais;
- III – restauração dos elementos naturais destruídos.

Os mandatários do poder outorgados pelo povo brasileiro, tem o dever de defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações, e de garantir o direito à saúde mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doenças.

Segundo essas disposições, foram adotadas medidas para:

- a) Proibir a disposição em aterro e a queima de pneus usados a céu aberto;
- b) Estender responsabilidade a produtores e importadores de pneus, para a coleta e despejo do produto quando este atinge o fim de sua vida útil;
- c) Definir e monitorar opções ambientalmente adequadas para o despejo e eliminação de resíduos de pneus;
- d) Requerer licença ambiental para empresas dedicadas à eliminação de resíduos de pneus;
- e) Controlar emissões em plantas industriais que processam resíduos de pneus;
- f) Definir como infração administrativa a importação, o comércio, o transporte, o armazenamento e a guarda ou depósito de pneus importados usados ou reformados;
- g) Criar sanção pecuniária a fim de punir infrações ambientais administrativas.

No tocante à legislação, observa-se que no Brasil ainda não há uma legislação codificada e, sequer, compilada sobre tais matérias, devendo-se evidenciar a Lei nº 7347, de

24/07/1985, que disciplina a ação civil pública<sup>27</sup> de responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, bem como as Leis nº 6938, de 31/08/1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, deferindo competência ao Ministério Público para propor ação de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente e nº 9605/1998, que dispõe sobre os crimes contra o Meio Ambiente.

Apesar de ainda não possuir uma Lei Federal que impeça claramente a entrada de resíduos de outros países no território nacional, o Brasil já dispõe de uma ampla base legal formada por outros instrumentos jurídicos.

O Departamento de Comércio Exterior (DECEX), vinculado à Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, proíbe a importação de bens de consumo usados, incluindo pneus, desde a edição da Portaria 08/1991.<sup>28</sup> É proibida pela área ambiental a importação de pneus usados desde 1992.

Com o Decreto 875, de 19/07/93, que promulga a Convenção de Basiléia<sup>29</sup> sobre Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, a importação de resíduos para o Brasil pode ser regulamentada através de Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA<sup>30</sup>.

A Portaria Normativa IBAMA nº 138-N/92, de 22 de dezembro de 1992 (DOU de 23/12/92) que proibia a importação de pneumáticos usados foi substituída pela Resolução CONAMA nº 07, de 04/05/94 (DOU de 07/06/94), que classifica resíduos em perigosos, não inertes e inertes, não proibindo ou controlando a importação da última categoria, à exceção dos pneumáticos usados, cuja importação é proibida. Esta Resolução foi revogada pela Resolução CONAMA nº 37, de 07/12/94, e esta pela Resolução CONAMA nº 23/96.

---

<sup>27</sup> Segundo Edis Milaré, na ação civil pública ambiental não se discute, necessariamente, a legalidade do ato. É a potencialidade de dano que o ato possa trazer aos bens ambientais é que servirá de fundamento da sentença (MILARÉ, 1995a, p. 211).

<sup>28</sup> Publicada no Diário Oficial da União em 14/05/1991.

<sup>29</sup> A Convenção de Basiléia disciplina o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos, estabelecendo instrumentos que permitam ao país importador não receber resíduos os quais entenda não dispor de condições para gerenciar adequadamente do ponto de vista ambiental.

<sup>30</sup> Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA é o órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, e foi instituído pela Lei 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto 99.274/90.

Atualmente, encontram-se em vigor as Resoluções CONAMA nº 23, de 12/12/96<sup>31</sup> (DOU de 20/01/97) e nº 235, de 07/01/98(DOU 09/01/98 e retificação de 16/01/98), que tornam claro em seu Anexo 10-C, que a importação de pneus usados é proibida.

O Ministério da Fazenda e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio publicaram a Portaria Interministerial nº 03, de 12/09/95, que proíbe a importação de bens de consumo usados. Também foi editada a Portaria DECEX nº 08, de 25/09/2000 (DOU de 27/09/00)<sup>32</sup>. Sendo esta a primeira vez que aparece nos instrumentos normativos a proibição explícita de pneumáticos recauchutados, sem que tenha sido editada nenhuma normativa do CONAMA a respeito. A jurisprudência, reconhecendo a validade dos atos normativos que vedam a importação de pneus inservíveis, tem se posicionado favoravelmente.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Art. 4º. Os Resíduos Inertes - Classe III não estão sujeitos a restrições de importação, à exceção dos pneumáticos usados cuja importação é proibida.

<sup>32</sup> “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 Nomenclatura Comum do MERCOSUL – NCM”

<sup>33</sup> CONSTITUCIONAL – MANDADO DE SEGURANÇA – PNEUS USADOS – IMPORTAÇÃO – VEDAÇÃO – ATOS NORMATIVOS – CONSTITUCIONALIDADE – I - As Portarias DECEX 08/91 e SECEX 08/2000, bem como as Resoluções CONAMA 23/96 e 235/98 vedam, expressamente, a importação de pneus usados. II - Conforme entendimento jurisprudencial de nossos Tribunais, inclusive da Suprema Corte, afiguram-se constitucionais os atos normativos em referência, que contêm a proibição da importação desses bens. III - Apelação e remessa oficial providas. (TRF 1ª R. – AMS 200338000227140 – MG – 6ª T. – Rel. Juiz Fed. Conv. Moacir Ferreira Ramos – DJU 20.09.2004 – p. 39) ADMINISTRATIVO. IMPORTAÇÃO DE PNEUS USADOS. PORTARIA DO DECEX. PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE. VEDAÇÃO DA IMPORTAÇÃO. AGRAVO PROVIDO. 1. A RESOLUÇÃO 23 DE 12 DE DEZEMBRO DE 1996, DO CONAMA CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, EDITADA COM AMPARO NAS LEIS NºS 6938/81, 8028/90, 8490/92, PELO DECRETO 99274/90 E, AINDA, NOS TERMOS DA CONVENÇÃO DE BASILÉIA, ESTABELECE NO SEU ARTIGO 4º, VERBIS: " OS RESÍDUOS INERTES - CLASSE III NÃO ESTÃO SUJEITOS A RESTRIÇÕES DE IMPORTAÇÃO, À EXCEÇÃO DOS PNEUMÁTICOS USADOS CUJA IMPORTAÇÃO É PROIBIDA". 2. AS CARCAÇAS EM TELA SERVIRÃO DE MATÉRIA-PRIMA PARA PNEUS, QUE, NÃO SENDO NOVOS, POSSUEM VIDA ÚTIL REDUZIDA, E EM POUCO TEMPO SERÃO TRANSFORMADOS EM DEJETOS DE DIFÍCIL DECOMPOSIÇÃO, COM A CONSEQÜENTE POLUIÇÃO (TRF 5ª - Região - Agravo de Instrumento – 36145 – Proc. 200105000191274 UF: CE - J. 22/08/2002 – Rel. Desembargador Federal Frederico Pinto de Azevedo)

Diante da gravidade do problema envolvendo o gerenciamento de pneumáticos, o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) editou em 26 de agosto de 1999 a Resolução nº 258 ( e que foi publicada no DOU em 02/12/1999)<sup>34</sup>, que dispõe sobre a coleta e a destinação adequada dos pneus inservíveis, e em razão dessa legislação passou a exigir a *destinação final ambientalmente adequada*<sup>35</sup> de pneus inservíveis, proporcionalmente à fabricação e importação de pneumáticos novos, tendo a sua entrada em vigor ocorrido em 1º de janeiro de 2002.<sup>36</sup>

O Decreto nº 3919, de 14/09/2001: acrescenta artigo ao Decreto nº 3179, de 21/09/1999, que dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. Ou seja, para quem importar pneus usados ou reformados será aplicada uma multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), por unidade.

Entretanto, em 11/02/2003, através do decreto nº 4592 inseriu-se o parágrafo 2º, que estabelece isenção do pagamento da referida multa às importações de pneumáticos reformados procedentes dos Estados Partes do MERCOSUL, ao amparo do Acordo de

---

<sup>34</sup> Um dos princípios que embasa a responsabilidade pós-consumo é o Poluidor-Pagador, em que o responsável pela atividade produtiva deve obrigar-se pelo ciclo total de seus produtos e internalizar os seus custos ambientais.

<sup>35</sup> Nos termos do art. 1º, c, da Instrução Normativa IBAMA 08/2002, entende-se por destinação ambientalmente adequada qualquer procedimento ou técnica, devidamente licenciada pelos órgãos ambientais competentes, nos quais pneumáticos inservíveis inteiros ou pré-processados são descaracterizados, por meios físicos ou químicos, podendo ou não ocorrer reciclagem dos elementos originais ou de seu conteúdo energético.

<sup>36</sup> A partir de 1º de janeiro de 2002: Para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus importados, novos ou reformados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

A partir de 1º de janeiro de 2003: Para cada dois pneus novos fabricados no País ou pneus importados, novos ou reformados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível

A partir de 1º de janeiro de 2004: a) para cada um pneu novo fabricado no País ou pneu novo importado, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível; b) para cada quatro pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis

A partir de 1º de janeiro de 2005: a) para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus novos importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis; b) para cada três pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a quatro pneus inservíveis.

Estabelecendo tais proporções de recolhimento, objetivou o CONAMA a partir de 1º de janeiro de 2005, não só o recolhimento de todos os pneus fabricados ou importados mas também de um percentual adicional com o objetivo de, gradativamente, acabar com o passivo ambiental existente, estimado em 100 milhões de pneus inservíveis inadequadamente dispostos no território nacional.

Complementação Econômica nº 18/2003. O Ministério da Indústria e Comércio publicou a Portaria 02, autorizando a importação de pneumáticos remoldados, classificação Mercosul. A medida atendeu ao laudo do Tribunal Arbitral do Mercosul, que deu ganho de causa ao Uruguai, determinando que o Brasil retirasse as restrições à entrada dos pneus remoldados dos países Parte do Mercosul.

O CONAMA alterou os artigos 1º, 2º, 3º, 11º e 12º e alguns “considerados” da Resolução CONAMA nº 258/99, com a edição da Resolução CONAMA nº 301, de 21/03/03, com o objetivo de evitar duplas interpretações que estavam sendo usadas para a obtenção de liminares voltadas à importação de pneus usados.

## **2.1. REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA:**

Hoje, no país, estão vigorando as seguintes normas jurídicas quanto à aquisição e destinação de pneumáticos, tanto para os produzidos aqui, quanto aos importados:

- Resolução CONAMA nº 264, de 26/08/99: determina procedimentos para o licenciamento de fornos rotativos de produção de clínquer para atividades de co-processamento de resíduos.
- Resolução CONAMA nº 316, de 29/10/2002: estabelece os procedimentos e os critérios para o funcionamento de sistemas de tratamento térmico de resíduos.
- Portaria MDIC/INMETRO nº 133, de 27/09/2001: aprova o Regulamento Técnico com vistas à certificação compulsória de pneus reformados, comercializados no território nacional, onde o INMETRO através de seus Organismos Certificadores de Produtos (OCPs) fazem auditorias para certificar o fabricante. Esta portaria fornece definições técnicas quanto ao pneu reformado.<sup>37</sup>
- Portaria nº 153, INMETRO, de 05/05/2003: determina que os pneus reformados comercialmente, a partir de 01/01/2005, ostentem o símbolo de identificação, em conformidade com o Regulamento Técnico (NR).

---

<sup>37</sup> É considerado um pneu usado que passou por um dos seguintes processos:

- a) Recapagem: o pneu é reformado com a substituição da banda de rodagem;
- b) Recauchutagem: o pneu é reformado pela substituição da banda de rodagem e dos “ombros”;
- c) Remoldagem: o pneu é reformado com a substituição da banda de rodagem, dos “ombros” e de toda a superfície de seus flancos.

- NBR NM 225/2000 - Estabelece critérios mínimos de seleção de pneus para reforma e reparação;
- NBR NM 224/2003 - Estabelece terminologia de pneumáticos.
- Resolução CFC nº 1.003, de 19/08/2004 (DOU 06/09/2004)<sup>38</sup>.

### **3. LAUDO DO TRIBUNAL ARBITRAL *AD HOC* DO MERCOSUL: REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI X REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL NO CASO DOS PNEUMÁTICOS**

O objeto da reclamação do Uruguai contra o Brasil centra-se no fato de que o Brasil estaria restringindo, a partir da publicação da Portaria SECEX Nº. 08/2000, a importação de pneumáticos remodelados, oriundos do Uruguai, principalmente da empresa SERISUR S.A., cuja principal atividade consiste na reconstrução de pneumáticos para a exportação.

Segundo a República Oriental do Uruguai, a atitude brasileira estaria a aparentar lesão aos princípios da boa-fé e do *pacta sunt servanda*,<sup>39</sup> bem como aos preceitos do direito internacional, contrariando, ainda, os objetivos do Tratado de Assunção<sup>40</sup> e das características de um processo de integração entre mercados, que deve ser pautado, principalmente pela reciprocidade de tratamento entre os países membros.

Segundo o Uruguai, a importação de pneus "recauchutados" pelo Brasil era fato habitual. Anteriormente, o que existia era a proibição para a importação de pneus usados, vedada pela Portaria nº 08/91. Haveria, com a publicação da nova portaria, um acréscimo nas mercadorias restringidas pelo Brasil, uma vez que, pneus usados e recauchutados estariam localizados em posições diferentes na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), respectivamente 4012.20 e 4012.10.

O Uruguai juntou extensa lista de provas, dentre elas laudos e informações oriundas de órgãos públicos brasileiros, bem como informação do Departamento Técnico de

---

<sup>38</sup> CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE Aprova a NBC T 15 - Informações de Natureza Social e Ambiental. Esta Resolução entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2006, sendo recomendada a sua adoção antecipada. Ata CFC nº 861 Procs. CFC nos 40/04 e 42/04.

<sup>39</sup> Clássica locução latina que significa a obrigatoriedade do cumprimento das cláusulas contratuais. Em tradução livre, "os contratos devem ser cumpridos".

<sup>40</sup> DEL'OLMO (2004:207) elenca os princípios pelos quais o Mercado Comum do Sul deve pautar-se, quais sejam: a) princípio da flexibilidade; b) princípio da gradualidade; c) princípio do equilíbrio; d) princípio da reciprocidade; e e) princípio da não -discriminação.

Intercâmbio Comercial do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo do Brasil, a qual, em consulta efetuada pelo Paraguai "informou que as importações brasileiras de pneumáticos recauchutados não estavam sujeitas a restrições de caráter legal ou administrativo (nota técnica nº 23/1995).

Em contrapartida, a República Federativa do Brasil argumentou em sua defesa que:

1 - as manifestações de órgãos como o CONAMA, o INMETRO e a Receita Federal, todas referindo-se a pneus recauchutados, não possuíam vinculação com assuntos comerciais, não tendo, assim, relação com o assunto objeto da questão.

2 - o Uruguai não demonstrou interesse em resolver a questão pela via diplomática e da negociação direta, não utilizando plenamente as possibilidades daquelas esferas de negociação.

3 - a definição de bens usados e recauchutados era utilizada pelos leigos, não possuindo rigor técnico-científico, configurando-se os dois como um mesmo produto, diferenciando-se apenas pelo valor agregado a um deles, e que a Portaria referida veio à tona para corrigir falhas no Sistema Informatizado de Comércio Exterior do Brasil (SISCOMEX).

4 - a Portaria SECEX Nº 08/2000 não estabelece nova proibição de acesso ao mercado brasileiro, ou extensão ilegítima de restrição anteriormente existente. Seria apenas de uma natureza meramente interpretativa, explicitando a proibição de importação de pneumáticos reformados já existente na anterioridade, ao estarem incluídos na proibição referente a pneumáticos usados.

5 - a existência do fluxo de importação de pneus recauchutados não acarretaria preclusão no direito do país em impedir tal prática, uma vez que não teria se comportado de modo constante e inequívoco sobre o tema.

O Tribunal levou em consideração o objeto da controvérsia e o direito aplicável, que se subdividiu no âmbito normativo geral e o âmbito normativo particular.

Quanto ao objeto da controvérsia ficou estabelecido que o mesmo fosse a Portaria nº 08, de 25 de setembro de 2000. Quanto ao direito aplicável, no âmbito normativo geral, seriam os instrumentos legais dispostos no art. 19, parágrafo 1º, do Protocolo de Brasília,

que engloba o direito originário e o derivado<sup>41</sup>. Também seriam utilizados os princípios gerais em matérias de integração.

O âmbito normativo particular abarcou a portaria em si, a resolução GMC 109/94, a Decisão CMC 22/00, bem assim o princípio do estoppel<sup>42</sup>.

Diante da análise legal aplicável ao caso, e ainda as provas juntadas aos autos, as conclusões do Tribunal foram as seguintes:

- a) existiu durante a década de noventa, especificamente a partir de 1994/95, um fluxo comercial em direção ao Brasil de pneumáticos recauchutados (remoldados) provenientes do Uruguai, compatível com a legislação interna do Brasil aplicada a partir da Portaria N° 08/91;
- b) que, a partir de atos concludentes de distintos órgãos públicos do Estado brasileiro, certificou-se que os pneumáticos recauchutados (remoldados) não foram considerados como usados e, portanto, não compreendidos na proibição de importação de pneumáticos usados;
- c) que a Decisão N° 22/00 impõe aos Estados Partes a obrigação de não adotarem medidas restritivas ao comércio recíproco;
- d) que a Portaria N° 08/00 é posterior à Decisão N° 22/00 e impõe novas restrições ao comércio recíproco existente;
- e) que a Resolução N° 109/94 CMC é uma exceção ao esquema do Artigo 1° do Tratado de Assunção e o Artigo 1° de seu Anexo, condicionada ao conteúdo da Decisão CMC N° 22/00 que, no presente caso, limita os alcances da Resolução anteriormente mencionada a

---

<sup>41</sup> Art. 19. 1° O Tribunal Arbitral decidirá a controvérsia com base nas disposições do Tratado de Assunção, nos acordos celebrados no âmbito do mesmo, nas decisões do Conselho do Mercado Comum, nas Resoluções do Grupo Mercado Comum, bem como nos princípios e disposições de direito internacional aplicáveis na matéria.

<sup>42</sup> Para a maioria dos autores, o termo estoppel tem sua etimologia no francês antigo, *estoupail*, e pode ser entendido, em tradução livre, como impedimento ou proibição. Genericamente, já na seara jurídica, o estoppel configura-se como um impedimento que obsta alguém em negar a verdade de um fato que foi determinado em um procedimento legal ou por uma autoridade. Um estoppel surge quando alguém fez algum ato que a política da lei não vai permiti-lo negar. Em certas situações, a lei recusa a permitir uma pessoa a negar fatos quando outra pessoa fiou-se em tal ato e agiu de acordo com os fatos baseada no primeiro comportamento da pessoa. Possui relação com o brocardo latino *non venire contra factum proprium*, ou seja, não entrar em contradição com sua conduta anterior, e não existe a necessidade precisa de já existir controvérsia judicializada entre as partes. Há também outras espécies de estoppel, proveniente de contrato, silêncio, o "quase-estoppel", etc. No presente caso, vislumbra-se o estoppel proveniente do silêncio, uma vez que o Brasil, ao permitir a importação de pneus recauchutados do Uruguai por período considerável, tornando a importação constante, criou uma verdadeira expectativa de direito naquele país, e a publicação da portaria objeto da presente reclamação causou prejuízo/detrimento ao país exportador.

respeito de bens usados admitidos no comércio recíproco existente no momento de sua adoção;

f) que, independentemente do fato de não ser compatível com a Decisão CMC Nº. 22/00, a Portaria Nº. 08/00 contradiz princípios gerais do direito, especialmente o princípio do estoppel, cuja aplicação no presente caso reafirma os postulados básicos relativos ao objeto e ao fim do Tratado de Assunção.

Assim, com base nas alegações acima expostas, o Tribunal Arbitral decidiu de modo unânime, que:

a) "a Portaria Nº. 08 de 25 de setembro de 2000 da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior é incompatível com a normativa MERCOSUL. O Brasil deverá, em consequência, adaptar sua legislação interna em consideração à citada incompatibilidade"; e

b) "por unanimidade, dispor que os custos e custas do processo sejam pagos da seguinte maneira: cada Estado se responsabilizará pelo pagamento de despesas e honorários ocasionados pelas atuações do árbitro por ele nomeado. A compensação pecuniária do Presidente e os demais gastos do Tribunal serão pagos em montantes iguais pelas Partes. Os pagamentos correspondentes deverão ser efetuados pelas Partes através da Secretaria Administrativa do MERCOSUL, dentro do prazo de trinta dias a partir da notificação do Laudo".

Pode-se verificar que a decisão do Tribunal Arbitral Ad Hoc considerou, para embasar sua decisão, dentre outros fatores, o princípio da unidade do ordenamento jurídico, considerando a gama de instituições brasileiras que havia se manifestado, anteriormente, sobre a questão da importação de pneus recauchutados, alcançando dentre outras áreas a ambiental, a de proteção ao consumidor e a de fiscalização de importação/exportação.

Para embasar sua decisão, o Tribunal Arbitral seguiu um raciocínio pautado pelos princípios da proporcionalidade, limitação da reserva de soberania, da razoabilidade e da previsibilidade comercial, tendo em vista que os mesmos dão fundamento à existência do Mercado Comum do Sul. A atenção a tais princípios é primordial para existência e continuidade do processo de integração econômica dos blocos regionais. Caso ocorra um desrespeito a esses princípios, poderá se estar gerando insegurança nas relações comerciais entre os países signatários do Tratado de Assunção.

Diego P. FERNÁNDEZ ARROYO (2003:213), em artigo no qual se refere às perspectivas do Direito Internacional Privado no início do século XXI: "el conjunto de normas estatales y convencionales vigentes em cada Estado no cubre la totalidad de las situaciones internacionales posibles, ya que assistimos a um processo progressivo de diferenciación dentro del mismo". Tal frase também se aplica ao presente laudo arbitral e na esfera do Direito Internacional Público.

No presente momento histórico onde predomina a globalização, a diversificação cultural, a relativização de soberania, a formação de mercados comuns e principalmente de integração entre estados, é importantíssimo que cada um dos países membros considere a conjuntura geral do bloco antes da conjuntura local, para tomar decisões que possam prejudicar de alguma forma um ou mais membros do bloco econômico.

#### **4 O MECANISMO DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO: UNIÃO EUROPÉIA X BRASIL NO CASO DOS PNEUMÁTICOS**

Os acordos da OMC<sup>43</sup> referem-se ao comércio de mercadorias, serviços e propriedade intelectual. Tais acordos enunciam princípios de liberalização comercial e as exceções permitidas, além de preverem as obrigações contraídas pelos Estados, no sentido da redução das tarifas de importação e de outros obstáculos ao livre-comércio.

O mecanismo de solução de controvérsias da OMC<sup>44</sup> é considerado um dos grandes resultados das negociações da Rodada Uruguai, pois representa o pilar do sistema multilateral de comércio. Com efeito, é ele que garante a executoriedade dos acordos da Organização.

---

<sup>43</sup> A criação da OMC é um marco importante, não apenas pela inovação institucional que representou, mas também por ter promovido uma profunda alteração na natureza das relações econômicas internacionais, que passaram a ser articuladas em um sistema de negociações multilaterais baseado em normas de direito e não mais na utilização da força. Além disso, as negociações no âmbito da OMC seguem o princípio do compromisso único, que obriga todos os membros a concordar com a integralidade dos temas negociados, impedindo que os países escolham apenas os acordos que atendam aos seus interesses.

<sup>44</sup> Antes da existência da OMC, o GATT buscava operacionalizar um mecanismo de solução de controvérsias que, no entanto, revelou-se ineficiente, pois as decisões adotadas pelos painelistas (espécie de árbitros) nos contenciosos precisavam ser aprovadas por todos os Estados-Membros, inclusive pelo Estado-Membro perdedor. Diante disso, a estratégia usualmente adotada pelos perdedores consistia em bloquear o consenso necessário à implementação das decisões.

O mecanismo de solução de controvérsias da OMC é administrado pelo Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) e tem início com uma fase diplomática, em que os Estados buscam resolver suas diferenças por meio de consultas, bons ofícios, conciliação ou através da mediação do Diretor-Geral da Organização. Em seguida, caso o consenso não seja alcançado, o litígio é submetido a um Grupo Especial, ad hoc, encarregado do exame das questões de fato e de direito relacionadas à controvérsia. O relatório emitido pelo Grupo Especial contém constatações, sugestões e recomendações, cuja adoção não é obrigatória. Em seguida, pode ser interposto um recurso ao Órgão de Apelação da OMC, que poderá confirmar, esclarecer ou modificar as conclusões jurídicas do relatório do Grupo Especial, limitando seu exame às questões de direito. O Órgão de Apelação, por sua vez, também emite um relatório, contendo recomendações, constatações e sugestões. O destinatário de tal relatório é o OSC, que decidirá pela sua adoção (ou não), por meio do já mencionado sistema de consenso negativo. É justamente a existência dessa etapa que descaracteriza o Órgão de Apelação da OMC como instância jurisdicional, uma vez que as decisões emanadas por tais instâncias não precisam ser validadas por um órgão político para que adquiram efeito obrigatório.<sup>45</sup>

A situação embaraçosa abrangendo a União Européia e o Brasil começou em novembro de 2003, quando o *Bureau International des Associations de Vendeuses e Recapadores de Pneumáticos*<sup>46</sup> alegou que a proibição dada pelo Brasil à entrada em seu território de pneus reformados estaria causando prejuízos comerciais a alguns reformadores europeus. Diante desta alegação, a União Européia realizou, em janeiro e março de 2004, investigações sobre as práticas comerciais brasileiras que impediam a importação de pneus reformados.

Diante do pedido europeu, o Brasil forneceu cópias da legislação pertinente, dados estatísticos e cientificou sobre as razões ambientais e de saúde pública que levaram o país a proibir a importação de pneus usados.

Entretanto, não insatisfeita com o resultado de toda a série de investigações feitas, a União Européia decidiu apelar à Organização Mundial do Comércio e tentar forçar a entrada de milhares de pneus reformados no Brasil. A mesma iniciativa não foi tomada

---

<sup>45</sup>CARREAU, Dominique; JUILLARD, Patrick. *Droit International Économique*. Paris: L.G.D.J., 1998, p. 79-84.

<sup>46</sup>*Bipaver*, sigla em francês

contra a Argentina, que também proíbe a entrada de pneus usados, uma ação semelhante a que adotou em relação ao Brasil.

A União Européia (UE)<sup>47</sup> requereu à Organização Mundial do Comércio (OMC)<sup>48 49</sup> o estabelecimento de um painel arbitral para avaliar a conduta brasileira quanto à importação de pneus reformados daquela região. O Brasil proíbe a importação de pneus reformados e de carcaças, baseado em questões ambientais e de saúde pública. O Governo Federal mantém essa posição, pois reconhece que dar um fim adequado a esse tipo de resíduo é hoje um problema internacional.

A UE tem conhecimento dos problemas decorrentes do acúmulo de pneus no meio ambiente e para a saúde, o que se reflete tanto nos seus instrumentos regulatórios como na chamada Estratégia Comunitária para a Gestão de Resíduos, entre outras iniciativas.

Em 1989, a partir de uma ampla investigação, os europeus identificaram problemas de gerenciamento em 20 categorias de resíduos, incluindo pneumáticos. A partir de 1999, três linhas de trabalho foram adotadas para lidar com o problema dos pneus - as diretivas: *sobre Aterros*; *sobre Veículo no Fim de sua Vida Útil*; e *sobre Incineração de Resíduos*.

O objetivo da **Diretiva sobre Aterros** (1999/31/EC) é garantir que essa atividade ocorra apenas com aterros seguros e controlados. O pneu é o único item mencionado especificamente no texto, com destaque sobre seus impactos. O principal efeito dessa política é que, a partir de 2006, pneus cortados ou triturados não poderão mais ser depositados em aterros de países que formam a União Européia.

A **Diretiva sobre Veículos no Fim de sua Vida Útil** (2000/53/EC) define que os membros da UE assegurem que a taxa de reutilização ou recuperação de resíduos seja aumentada para 85% em janeiro de 2006, e em 95% até em janeiro de 2015. Sucateiros são

---

<sup>47</sup> É historicamente conhecida a pressão da economia de Primeiro Mundo para a transferência de passivo ambiental (principalmente de resíduos) aos países em desenvolvimento. Isso se deve às crescentes restrições impostas para o tratamento e disposição final do aumento dos resíduos gerados nesses países desenvolvidos.

<sup>48</sup> A Organização Mundial do Comércio (OMC) foi criada em 1995, como um dos mais importantes resultados da rodada de negociações do GATT, realizada no Uruguai entre 1986 e 1994 e é a única instituição global que trata sobre regras de comércio entre as nações. A OMC foi instituída mediante a assinatura do Acordo de Marraqueche, em 14 de abril de 1995.

<sup>49</sup> As principais funções da OMC são administrar os acordos comerciais, servindo também como instância para sua negociação, solucionar controvérsias comerciais, monitorar as políticas comerciais nacionais, fornecer assistência técnica e formação aos países em desenvolvimento, além de cooperar com outras organizações internacionais.

obrigados a remover pneus de veículos que serão destruídos, para assegurar que os mesmos não acabem em aterros.

Quanto à *Diretiva sobre Incineração de Resíduos* (75/442/EEC), foi adotada para prevenir ou limitar a poluição atmosférica, do solo e das águas superficiais e subterrâneas. O texto estabelece limites para emissão de incineradores de resíduos. Adotando limites de emissão mais rigorosos, reconhecem a necessidade de se intensificar o controle sobre os impactos ambientais de resíduos queimados, incluindo pneumáticos.

## 5. CONCLUSÕES

O direito ambiental existe desde meados dos anos 70, entretanto, a sua constitucionalização só se deu na década de 80, juntamente com outros ramos do direito (como o civil), o que caracteriza a Constituição federal de 1988 como um texto casuístico, que reflete os anseios políticos de um dado momento histórico. A partir da constitucionalização acabaram os argumentos dos opositores do direito ambiental de que lhe faltava fundamento na Lei Maior, para restringir ou mesmo eliminar a depredação existente.

Caso a OMC reconheça o litígio submetido pela União Européia (UE) contra a decisão brasileira de restringir a importação de pneus reformados, o Brasil corre o risco de se transformar em depósito de lixo de pneus usados dos países desenvolvidos, e também futuramente, ser obrigado a aceitar a entrada de outros bens de consumo usados, como eletro-eletrônicos.

Enquanto o Brasil reforma os pneus consumidos no mercado interno, a União Européia remodela muito pouco dos pneus consumidos no próprio bloco. Por outro lado, a União Européia aprovou uma legislação que entrou em vigor a partir de julho/2006, que proíbe armazenamento e descarte de pneus em lixões em todos os seus países membros. O bloco terá, portanto, que encontrar outra solução para seus pneus usados, e com a disputa na OMC fica claro que a União Européia considera a exportação de pneus usados a solução mais viável e econômica para o seu lixo pneumático.

A UE não está considerando esse caso sob a perspectiva da proteção ambiental e da saúde, embora proteste pela defesa desses valores na OMC. A incoerência de suas

alegações está no fato de que, o meio ambiente é universal e não apenas local. Mudar o lixo pneumático de lugar não resolve o problema ambiental. Cada produtor deverá dar uma destinação ao lixo que produz, sem afetar o ambiente, quer de forma local, quer de forma universal.

## 6. BIBLIOGRAFIA:

ACCIOLY, Hildebrando; NASCIMENTO E SILVA, G. E.. *Manual de Direito Internacional Público*. São Paulo: Saraiva, 1998.

ACORDO DE COMPLEMENTAÇÃO ECONÔMICA n°. 18 do MERCOSUL.

ARROYO, Diego P. Fernández. El Derecho Internacional Privado en el inicio del Siglo XXI. In: *Caderno da pós-graduação em Direito PPGDir./UFRGS*, vol.I, Número II, setembro de 2003.

BECK, Ulrich. A Reinvenção da Política. In: Giddens, A., Beck, U. & Lash, S.: (Orgs.). *Modernização Reflexiva: Política, tradição e estética na ordem social moderna*. . São Paulo: UNESP, 1997. p. 45-69

BRASIL. Constituição de 1988. Constituição da República Federativa do Brasil. São Paulo: Atlas, 1988.

BRASIL. Lei n° 7.347, de 24/07/1985, que disciplina a ação civil pública.

BRASIL. Lei n° 6938, de 31/08/1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente.

BRASIL. Lei n° 9605/1998, que dispõe sobre os crimes contra o Meio Ambiente.

BRASIL. Lei n° 10.406/2002 – Novo Código Civil Brasileiro

BRASIL. DECRETO LEGISLATIVO N°. 333, de 25 de julho de 2003.

BRASIL. DECRETO 3179/99

BRASIL. DECRETO 3919/2001

BRASIL. DECRETO N°. 3919, de 14/09/2001

BRASIL. DECRETO N°. 4592, de 11/02/2003

BRASIL. PORTARIA 08/1991 do Departamento de Comércio Exterior - DECEX

BRASIL. PORTARIA Nº. 02 do Ministério da Indústria e Comércio

BRASIL. PORTARIA Nº. 08, de 25 de setembro de 2000 da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

BRASIL. PORTARIA MDIC/INMETRO nº 133, de 27/09/2001.

BRASIL. PORTARIA Nº 153, INMETRO, de 05/05/2003.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 258, de 26 de agosto de 1999.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 301, de 21 de março de 2003.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 264, de 26 de agosto de 1999.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 316, de 29 de outubro de 2002.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 007, de 04 de maio de 1994.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 008, de 19 de setembro de 1991.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 037, de 07 de dezembro de 1994.

BRASIL. RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 023, de 12 de dezembro de 1996.

BRASIL. RESOLUÇÃO CFC Nº 1.003, DE 19/08/2004 (DOU 06/09/2004).

CARREAU, Dominique; JUILLARD, Patrick. *Droit International Économique*. Paris: L.G.D.J., 1998, p. 79-84.

CASTIEL, L. D. (2001): *A Centralidade da Regulação na Sociedade de Riscos*. Esterisco Home Site, Fiocruz. <http://www.ensp.fiocruz.br/projetos/esterisco/suor6.htm>.

CUSTÓDIO, Helita Barreira. "Avaliação de cursos ambientais em ações jurídicas ao meio ambiente". *Revista dos Tribunais*, São Paulo, nº 652, p. 14-27, fev. 1990.

DECLARAÇÃO DO RIO/92 SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO.

DEL'OLMO, Florisbal de Souza. *Direito Internacional Privado*. Rio de Janeiro: Ed. Forense, 2004.

Dicionário Houaiss de sinônimos e antônimos da língua portuguesa/Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia de Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003.

Dicionário Técnico Jurídico/Deocleciano Torrieri Guimarães; 7. ed. São Paulo: Editora Rideel, 2005.

Diretiva da União Européia sobre Aterros (1999/31/EC).

Diretiva da União Européia sobre Veículos no Fim de sua Vida Útil (2000/53/EC).

Diretiva da União Européia sobre Incineração de Resíduos (75/442/EEC).

DÓRIA, Maria Alice. Situação na área ambiental de empresas torna-se prioridade. Disponível em <[www.contadores.cnt.br](http://www.contadores.cnt.br)> . Acesso em 16/07/2007.

FERRAZ, Augusto Mello de Camargo, MILARÉ, Edis, NERY JÚNIOR, Nelson. *A ação civil pública e a tutela jurisdicional dos interesses difusos*. São Paulo: Saraiva, 1984.

MELLO, Celso Albuquerque. *Direito Internacional da Integração*. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

MILARÉ, Edis. *A ação civil pública na nova ordem constitucional*. São Paulo: Saraiva, 1990.

— "Tutela jurídico-civil do ambiente". *Revista de Direito Ambiental*. São Paulo, p. 26-72, 1995.

RABINOW, P. *Antropologia da Razão*. Rio de Janeiro: Ed. Relume-Dumará, 1999.

REIS, Márcio Monteiro. *Mercosul, União Européia e Constituição: a integração dos estados e os ordenamentos jurídicos nacionais*. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

#### Sites da Internet

[www.mercosur.int/msweb/principal/contenido.asp](http://www.mercosur.int/msweb/principal/contenido.asp)

[www.contadores.cnt.br](http://www.contadores.cnt.br): acessado em 16/07/2007 às 17:02hs.

[www.mma.gov.br/port/ibama](http://www.mma.gov.br/port/ibama)

[www.mma.gov.br/port/conama](http://www.mma.gov.br/port/conama)

[www.ibama.gov.br](http://www.ibama.gov.br)

[www.mercoiuris.com](http://www.mercoiuris.com)