

EL CONFLICTO DE LOS NEUMÁTICOS BRASILEÑOS: ANÁLISIS DEL CASO EN EL MARCO DEL MERCOSUR Y LA OMC*

Luciano Gómez**

Abogado
Especialista en Derecho Internacional y Empresarial

I. Introducción

El conflicto de los neumáticos brasileños sucedió entre el año 2000 con la publicación de la Portaria n° 8/2000 de la Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX) y el año 2009, fecha en la cual el Supremo Tribunal Federal declaró constitucional la prohibición de la entrada de los neumáticos usados de cualquier especie al país. Durante todo ese lapso temporal, la gran disputa provocada por diversos Estados y determinados sectores económicos, tanto en el ámbito nacional como internacional, llevaron el conflicto a instancias de jurisdicciones internacionales. En ese sentido, fue primeramente en el ámbito del MERCOSUR, donde Brasil y Uruguay (2000) y posteriormente Argentina y Uruguay (2005), dirimieron sus posturas en relación con el problema en cuestión, donde fue encarado bajo la óptica de diferentes enfoques, tanto desde la perspectiva comercial basada en la libre circulación de los productos en el bloque, hasta la cuestión de la protección del medio ambiente amparada bajo los principios que rigen al derecho ambiental. Ya en 2004, el caso de los neumáticos ganó repercusiones a nivel multilateral, donde la Unión Europea (UE), teniendo a Reino Unido, España e Italia como principales actores en el conflicto, llevaron el problema a la OMC, con la finalidad de obligar a Brasil a

*Trabajo presentado en el “IV Simposio de Regionalismo Sudamericano: sus desafíos en el contexto internacional en el siglo XXI”. Realizado en el Instituto de Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Universidad Nacional de la Plata, los días 21 y 22 de septiembre de 2017.

** *Maestrando en Integración Latinoamericana, Instituto de Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Universidad Nacional de la Plata.*

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA

Provincia de Buenos Aires – Argentina

TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR

N° 108-FEBRERO 2018

CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445

EN LÍNEA ISSN 1850-6453

que permitiera la entrada de los neumáticos remoldeados a su territorio nacional. Como será visto, este tema abrió un gran debate que dejó hasta hoy varias aristas que van más allá del aspecto jurídico, que merecen ser analizadas con profundidad; entre ellas podemos mencionar; por un lado, el juego de fuerza y poder ejercido por los Estados y las empresas transnacionales, a nivel regional y multilateral en la defensa de sus intereses particulares; y por otro, la aparente dicotomía entre el crecimiento económico y el desarrollo sustentable.

II. Contexto industrial y comercial de los neumáticos en territorio brasileño

La industria de neumáticos en Brasil puede dividirse básicamente en dos grandes sectores: uno, es el sector de fabricantes nuevos de neumáticos y el otro son las empresas que trabajan para la reutilización de los neumáticos usados.

El sector de fabricantes nuevos de neumáticos está representado por la Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, la cual si bien figuran como asociados algunas empresas brasileñas, tales como RINALDI, LEVORIN y MAGGION, figuran entre sus asociados empresas extranjeras de grande porte, entre las cuales podemos mencionar (ANIP, 2017):

- BRIDGESTONE (Japón);
- CONTINENTAL (Alemania);
- DUNLOP (Estados Unidos);
- GOODYEAR (Estados Unidos);
- MICHELIN (Francia);
- PIRELLI (Italia)

Por el lado de la industria dedicada a la reforma de los neumáticos, estas empresas están representadas por la Associação Brasileira do Segmento de Reforma dos Pneus, la cual su ámbito de actuación está relacionado con las siguientes tres categorías (ABR, 2017):

- Reformadores de neumáticos;
- Fabricantes de materia prima para la reforma de neumáticos y
- Fabricantes de máquinas y equipos para la reforma de neumáticos

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

Es evidente que el sector dedicado a la fabricación de neumáticos nuevos, teniendo en cuenta el calibre de las empresas extranjeras en cuestión, tienen un peso desproporcional, comparado con las empresas que se dedican a la reutilización de los mismos.

Con relación a los intereses comerciales que estaban en juego, los del primer sector eran muy claros: prohibir la importación, tanto de neumáticos usados como de materia prima para ser utilizados en el proceso de reforma en territorio nacional, ya que su ingreso configuraría una competencia “peligrosa”, pues los neumáticos reformados (con precio mucho más bajo) competiría directamente con los neumáticos nuevos.

Por otro lado, los intereses del segundo sector no estaban del todo claros, ya que si bien la restricción a la importación los beneficiaba de la competencia de las empresas extranjeras dedicadas también a la reutilización de los neumáticos, quedaría sin sustento el pedido que venían solicitando en la justicia (a través de medidas cautelares), para lograr la importación de carcasas extranjeras, utilizadas como materia primaria para la reforma en territorio nacional.

III. La cuestión del pasivo ambiental causado por los neumáticos

Por sus características intrínsecas, los neumáticos constituyen un problema ambiental a nivel global. En Brasil según datos de la ANIP, en el año 2009, fecha en la cual el STF juzgó la constitucionalidad de la prohibición, la producción brasileña llegó a 54.085,90 millones (ANIP, 2017), causando de esta forma un gran pasivo ambiental.

Por su difícil compactación, los neumáticos que se acumulan en los basureros junto con otros residuos, potencializa el riesgo de incendios, lo que provoca impactos sumamente negativos. Según (Veloso, 2010), la quema libera las siguientes sustancias contaminantes:

- Monóxido de carbono
- Óxidos de azufre
- Óxidos de nitrógeno
- Hidrocarburos aromáticos policíclicos

- Metales pesados
- Dioxinas y furanos

La referida autora, en el trabajo realizado para el INMETRO (Instituto Nacional de Metrología e Tecnología), elaboró una tabla con relación al tiempo de descomposición de algunos residuos:

Material	Tiempo de degradación
Acero	Más de 100 años
Aluminio	200 a 500 años
Chicles	5 años
Embalajes larga vida	Hasta 100 años
Embalajes PET	Más de 100 años
Telgopor	Indeterminado
Papel	Cerca de 6 meses
Neumáticos	Indeterminado
Vidrios	Indeterminado

Fuente: INMETRO

Como podemos observar, los neumáticos se encuentran junto con el telgopor y los vidrios, como los materiales, con un tiempo indeterminado para su degradación, teniendo aún el agravante de su tamaño y de su difícil compactación como ya fue señalado anteriormente.

Otra causante provocada por su difícil destinación final, es que muchas veces los neumáticos son arrojados de forma negligente e imprudente en los ríos y otros afluentes, provocando el riesgo de inundaciones.

Finalmente, no podemos dejar de mencionar una de las mayores preocupaciones por parte de las autoridades brasileñas en la actualidad, en lo que se refiere a la salud colectiva: los neumáticos constituyen un hábitat propicio para el criadero y proliferación de mosquitos como el dengue, zika y chikungunya.

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

IV. La disputa de los neumáticos en el marco del MERCOSUR

El artículo 1° del Tratado de Asunción determina, dentro de sus propósitos y principios, la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los miembros del bloque a través de la eliminación de los derechos aduaneros y restricciones no arancelarias a la circulación de las mercaderías.

No obstante el intercambio comercial, no es el único objetivo del Tratado fundacional, ya que en su preámbulo se establece que la preservación del Medio Ambiente debe ser uno de los medios para alcanzar la ampliación de sus mercados, acelerando los procesos de desarrollo económico de los Estados con justicia social (SAM, 2002: 9).

En ese sentido, atendiendo a los propósitos establecidos en el preámbulo del Tratado, se creó por resolución n° 20/95 del GMC (Grupo Mercado Común), el Subgrupo de Trabajo N° 6 “Medio Ambiente”, el cual fue ratificado por la Decisión CMC (Consejo del Mercado Común) n° 59/00 y en ese marco el GMC estableció por Resolución N° 38/95 los mandatos para el SGT N° 6 en materia de Medio Ambiente (SAM, 2002: 17).

En la actualidad, luego de una readecuación de su agenda de trabajo, con base en los intereses del bloque regional, el SGT N° 6 tiene las siguientes tareas prioritarias (SIAM, 1995):

- Implementación de la DEC/CMC N°02/01 “Acuerdo Marco de Medio Ambiente del MERCOSUR”;
- Proyectos de Cooperación;
- Competitividad y Medio Ambiente: Producción y Consumo Sustentable;
- Sistema de información Ambiental del MERCOSUR (SIAM);
- Lucha contra la Desertificación y los Efectos de la Sequía;
- Gestión Ambiental Adecuada de Sustancias y Productos Químicos Peligrosos;
- Emergencias ambientales;
- Acompañamiento de la Agenda Ambiental Internacional;
- Temas varios

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

En ese sentido, podemos observar que el Mercosur tiene como unos de sus propósitos la preservación del medio ambiente, intentando buscar un equilibrio entre el desarrollo económico e industrial de los Estados partes y la protección de sus recursos naturales.

Este desafío continua vigente en la actualidad, donde el modelo de desarrollo lleva a todas las sociedades del planeta a un cambio radical de las grandes referencias que marcaron sus metas, ya que la degradación ambiental y el agotamiento de los recursos naturales exige un cambio en las políticas globales y el establecimiento de un nuevo paradigma tecnológico y económico (Souza, 1997, p.120).

No obstante, podemos notar que, si bien el MERCOSUR tiene en su agenda de trabajo la cuestión ambiental, la libre circulación de los factores productivos entre los Estados miembros del bloque sigue siendo la piedra angular de su esquema integracionista.

a) Litigio entre Uruguay y Brasil

Brasil, en el año 2000, emitió la Portaria N° 8/2000 proveniente de la Secretaria de Comercio Exterior (SECEX), la cual prohibía la importación de neumáticos recauchutados y usados, tanto para bien de consumo o como materia prima, clasificados en la posición 4012 de la Nomenclatura Común del MERCOSUR.

En ese sentido, el Decreto presidencial N° 3.919/01 establecía la multa en el valor correspondiente a R\$ 400,00 (cuatrocientos reales) para quien importara neumático usado o reformado, incurriendo en la misma pena quien comercializara, transportara, almacenara o mantuviera en depósito dicho producto¹.

¹ Decreto Presidencial N° 3.919/01. Disponía sobre la especificación de las sanciones aplicables a las conductas y actividades lesivas al medio ambiente.

Uruguay entendía que la medida impuesta por Brasil era incompatible con la Decisión N° 22/00 del CMC², la cual destaca la importancia de la libre circulación de bienes en el MERCOSUR como elemento básico para la conformación del mercado común.

Para dirimir el conflicto, el 17 de septiembre de 2001 fue constituido el Tribunal Arbitral Ad Hoc, quedando el caso caratulado como “Prohibición de Importación de Neumáticos Remoldeados (Remolded) Procedentes de Uruguay”.³

Uruguay como parte reclamante sustentó que la Portaria N°8/00 emitida por las autoridades brasileñas era incompatible con la normativa del MERCOSUR, más específicamente con la referida Decisión 22/00 del CMC.

También hizo referencia a la Portaria N° 8/91, ya existente en el ordenamiento jurídico brasileño, la cual prohibía la importación de neumáticos usados (clasificados en la Subposición NMC 4012.20), pero no prohibía la importación de los neumáticos “recauchutados” (clasificados en la Subposición NMC 4012.10).

Siguiendo esa línea argumentativa, Uruguay manifestaba que la importación de los neumáticos recauchutados estuvo autorizada durante el lapso de diez años, es decir, desde la entrada en vigor de la Portaria N° 8/91 hasta la entrada en vigencia de la Portaria N°8/00 donde hace expresa alusión a la prohibición de tales bienes.

En el aspecto técnico del conflicto, cabe destacar la tesis de Uruguay donde aclaraba que la Subposición NMC 4012.10 (neumáticos recauchutados) se refería técnicamente a los neumáticos “reformados”, que incluía los “remoldeados” (objeto de la controversia), los “recauchutados” y los “recapados”, distinguiéndose de la Subposición NMC 4012.20 que se refería a los usados.

² Decisión CMC N°22/00. Art. 1° “Los Estados Partes no adoptarán ninguna medida restrictiva al comercio recíproco, cualquiera sea su naturaleza, sin perjuicio de lo previsto en el art. 2 literal b) del Anexo al Tratado de Asunción”.

³ Laudo del Tribunal Ad Hoc s/ “Prohibición de importación de neumáticos remoldeados (remolded) procedentes de Uruguay. Publicado el 9 de enero de 2002. El Tribunal quedó integrado por los árbitros: Dr. Raúl Emilio Vinuesa (Argentina), Dra. Maristela Basso (Brasil) y el Dr. Ronald Herbert (Uruguay).

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54–0221–421–3202

INFORME INTEGRAR
N° 108–FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

En ese sentido, la prohibición establecida por la Portaria N° 8/00⁴ según los argumentos del reclamante, al **aludir genéricamente a la posición NMC 4012**, introdujo una nueva prohibición al extender la que anteriormente alcanzaba únicamente a los neumáticos “usados”, a los tres tipos de “reformados”, violando de esa forma las disposiciones del Tratado de Asunción, la Decisión CMC 22/00 y principios generales de Derecho.

Por su parte Brasil se defendió alegando que la referida Portaria N°08/00 disciplinaba el régimen de importación de bienes usados existentes allí, vigentes desde la Portaria N°8/91 y que, de acuerdo con las autoridades brasileñas, esto incluía los neumáticos recauchutados.

En otras palabras, la tesis de Brasil era que **los neumáticos recauchutados son bienes usados**, independientemente de haber sido objeto de algún tipo de proceso industrial con el objetivo de extender su vida útil.

Es oportuno observar en la defensa brasileña que, si bien en algunos trechos se puede verificar algunas alegaciones fundamentadas en la cuestión ambiental, estas fueron manifestadas de forma pasajera y no como una cuestión central del debate.

Al observar la tesis de defensa se verifica que fue encarada **desde un enfoque técnico-comercial**, basado resumidamente en que la naturaleza de los neumáticos “recauchutados/ remoldeados” era la misma que de uno usado y, consecuentemente, se tendría que aplicar la Resolución GMC N° 109/94.

La referida norma, que trata sobre la importación de bienes usados dentro del bloque comercial, establecía que hasta que no se aprobara el reglamento común, los Estados aplicarían sus respectivas legislaciones nacionales referentes a la importación de bienes usados.

⁴ Secretaria de Comercio Exterior. Portaria N° 8/00. Art. 1 “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 –MNC”.

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA

Provincia de Buenos Aires – Argentina

TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR

N° 108-FEBRERO 2018

CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445

EN LÍNEA ISSN 1850-6453

La falta de una discusión profunda encarada bajo la **perspectiva ambiental** puede ser corroborada a través de las conclusiones del Tribunal Ad Hoc, el cual le dio la razón a Uruguay fundamentando su decisión en los siguientes puntos:

a) existió durante de la década del noventa, específicamente a partir de 1994/95 un flujo comercial hacia Brasil de neumáticos recauchutados (remoldeados) provenientes de Uruguay, compatible con la legislación interna de Brasil aplicada a partir de la Portaria N°8/91;

b) que a partir de actos concluyentes de distintos órganos públicos del Estado Brasileño, quedó acreditado que los neumáticos recauchutados (remoldeados) no fueron considerados como usados y por lo tanto no quedaron comprendidos en la prohibición de importación de neumáticos usados;

c) que la Decisión 22/00 impone a los Estados Partes la obligación de no adoptar medidas restrictivas al comercio recíproco;

d) que la Portaria N°08/00 es posterior Decisión 22/00, e impone nuevas restricciones al comercio recíproco existente;

e) que la Resolución N 109/94 CMC es una excepción al esquema del Art 1 del Tratado de Asunción y al Artículo 1 de su Anexo, condicionada al contenido de la Decisión CMC 22/00 que, en el presente caso, limita los alcances de la antedicha Resolución respecto a bienes usados admitidos en el comercio recíproco existente al momento de su adopción;

f) que independientemente del hecho de no ser compatible con la Decisión N° 22/00, la Portaria N° 8/00 contradice principios generales de derecho, especialmente el principio del estoppel, cuya aplicación en el presente caso reafirma los postulados básicos relativos al objeto y fin del Tratado de Asunción.

Finalmente, como consecuencia de la decisión del Tribunal Ad Hoc, Brasil publicó la Portaria SECEX N° 2/02⁵, la cual eliminaba la prohibición de la importación de los

⁵ Secretaria de Comercio Exterior. Portaria N° 2/02. Art. 1° "Fica autorizado o licençamento de pneumáticos remoldados, classificados na NCM 4012.11.00, 4012.00. 4012.13.00 e 4012.19.00, procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Economica N° 18".

neumáticos remoldeados oriundos de los países del MERCOSUR y eliminaba la multa establecida por el Decreto.

b) Litigio entre Argentina y Uruguay

Si bien el presente trabajo tiene como objeto de estudio el caso de los neumáticos brasileños, el litigio trabado entre Argentina y Uruguay en 2005 es válido para notar la diferencia de enfoque en lo que respecta precisamente a la cuestión ambiental.⁶

En resumidas palabras, Uruguay alegaba que la ley argentina N° 25.626 del 09.08.2002, que prohibía la importación de neumáticos y cámaras recauchutadas, no era compatible con la normativa del MERCOSUR, inhibiendo injustificadamente la libre circulación de los bienes en el ámbito del bloque comercial.

Por otro lado, Argentina, desde un primer momento, sustentó su tesis de defensa en el aspecto ambiental, considerando la prohibición como compatible con las normas del MERCOSUR y del libre comercio, en la medida que estaba en juego la salud humana, animal y vegetal y la seguridad; sustentando los alegatos en los principios que informan al derecho ambiental nacional, regional e internacional (DEVIA, 2006).

En ese sentido, Argentina alegó que la ley N° 25.626 era medida de carácter preventivo, con el objetivo de evitar el daño potencial que los neumáticos remoldeados puedan causar al medio ambiente y consecuentemente al desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

En ese sentido, fue invocado el principio preventivo en Derecho Ambiental, con el objetivo de prevenir el ingreso de residuos disfrazados de mercaderías con vida útil comprometida o agotada y su impacto negativo en el medio ambiente.

⁶ Laudo del Tribunal Ad Hoc s/ “Prohibición de importación de Neumáticos Remoldeados”. Publicado el 25 de octubre de 2005. El Tribunal Ad Hoc fue constituido por el Dr. Hermes Marcelo Huck (Brasil), Dr. José Maria Gamio (Uruguay) y Dr. Marcelo Antonio Gottifredi (Argentina).

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA

Provincia de Buenos Aires – Argentina

TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR

N° 108-FEBRERO 2018

CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445

EN LÍNEA ISSN 1850-6453

Finalmente, el Tribunal Ad Hoc por mayoría de votos entendió que la ley argentina era compatible con la normativa del MERCOSUR, fundamentando de forma sucinta en los siguientes términos:

“Entretanto, la libertad de comercio y su preservación como forma de estructurar el MERCOSUR no puede ser considerada principio absoluto e inderogable, un verdadero deus ex machina surgido para solucionar todos los problemas de las relaciones comerciales e inmune a cualquier excepción”.

(...)

“En este cuadro, la importación de neumáticos remoldeados implica para el país importador la aceleración de su pasivo ambiental. La protección del medio ambiente es principio básico para el MERCOSUR. Como ya se explicó anteriormente el Preámbulo del Tratado de Asunción y la aplicación del artículo 2°, letra b) del Anexo I al Tratado, que incorpora el artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1980, son pruebas inequívocas de que el MERCOSUR nació y debe desarrollarse, protegiendo la vida y la salud de las personas, de los animales y de los vegetales. No habría razón para el ejercicio del libre comercio y consecuentemente desarrollo económico y social de los pueblos del MERCOSUR, si estos pueblos fuesen condenados a vivir en condiciones ambientales comprometidas por la acción del hombre”.

Uruguay, posteriormente, consiguió revertir en el Tribunal Permanente de Revisión⁷ la decisión del Tribunal Ad Hoc, el cual por mayoría decidió revocar el laudo arbitral determinando que la ley argentina N° 25.626 era **incompatible** con la norma del MERCOSUR.

Según el TPR, entre otras fundamentaciones, el laudo arbitral del Tribunal Ad Hoc invertía la carga de la prueba invocando el argumento de incertidumbre científica, siendo que esta por sí sola no podía justificar la adopción de medidas de resguardo al medio ambiente.

⁷ Tribunal Permanente de Revisión (TPR). Laudo N° 1/2005. “Prohibición de importación de neumáticos remoldeados procedentes Del Uruguay”. Publicado el 20 de diciembre de 2005.

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

No obstante, fue digno de resaltar que en ambas instancias, a diferenciación del caso con Brasil donde se analizó el problema desde una perspectiva pura e exclusivamente comercial, en el caso Argentina/Uruguay la cuestión ambiental ganó protagonismo aunque con entendimientos diagramalmente opuestos.

V. La disputa en el marco de la OMC

Como fue relatado anteriormente en el caso de Brasil, luego de perder la disputa ante Uruguay había quedado en una situación muy expuesta en el escenario internacional, ya que la Portaria N° 02/02 de la Secretaria de Comercio Exterior prohibía la importación de los neumáticos remoldeados, con excepción de aquellos provenientes del MERCOSUR.

No demoró mucho tiempo para que los principales países europeos afectados por la medida hicieran su reclamo ante la OMC. En este grupo podemos mencionar a Reino Unido, Italia y España, como los principales exportadores de neumáticos remoldeados a Brasil.

La UE (Unión Europea) alegaba que la multa impuesta correspondiente a R\$ 400,00 reales por cada neumático le estaba causando grandes perjuicios económicos a la industria local, lo que se traducía en cierres de fábricas y generación de desempleo.

Según las Comunidades Europeas, hasta la imposición de las restricciones brasileñas a la importación, Brasil venía siendo un importante mercado para la industria de la reforma, representando aproximadamente 20% de su mercado exportador (Morosini, 2006: 5).

En cuanto a la materia jurídica, la UE sustentaba que era una medida que restringía la libre circulación, infringiendo el párrafo 1° del artículo XI y párrafo 4° del artículo III del GATT, ya que estaba imponiendo una restricción distinta a la de un derecho aduanero, tributo u otra carga a la importación.

Otro de los puntos clave en el reclamo de la UE era la discriminación con relación a los países miembros del MERCOSUR, ya que Brasil permitía el ingreso de los neumáticos remoldeados de los Estados miembros del bloque comercial.

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

Como las negociaciones fueron infructíferas el caso tuvo la siguiente cronología (Luz et al., 2013: 44):

- 17 de noviembre de 2005: las Comunidades Europeas solicitaron el establecimiento de un Grupo Especial;
- 20 de enero de 2006: fue establecido el Grupo Especial;
- Del 5 al 7 de julio de 2006 y el 4 de septiembre del mismo año: el Grupo Especial se reunió con la partes, y el 6 de julio de 2006 con los terceros interesados;
- 12 de junio: el Grupo Especial presentó su informe;
- 4 de septiembre de 2007: las Comunidades Europeas interpusieron apelación ante el Órgano de Apelación;
- 3 de diciembre de 2007: el Órgano de Apelación distribuyó a los Miembros el informe;
- 17 de diciembre de 2007: el Órgano de Solución de Diferencias adoptó la decisión del Órgano de Apelación;
- 26 de junio de 2008: fue instituido el arbitraje para decidir sobre el tiempo que Brasil tendría para implementar las decisiones del Órgano de Solución de Diferencias
- 17 de diciembre de 2008: fue concedido plazo final a Brasil para la implementación de las decisiones;
- 15 de septiembre de 2009: Brasil informó con satisfacción de que había dado pleno cumplimiento a las recomendaciones y resoluciones del Órgano de Solución de Diferencias.

Luego de repasar brevemente la cronología de los hechos, este litigio trabado en el marco de la OMC sin dudas puede ser dividido en dos partes, ya que los resultados a que llegó el Grupo Especial fueron radicalmente opuestos a los que llegó el Órgano de Apelación.

En la instancia del grupo Especial Brasil había salido muy desfavorecido, ya que en el informe se había concluido que las Portaria SECEX 14/2004 y 8/1991 no eran compatibles con el párrafo 1 del artículo XI ni con el artículo XX del GATT de 1994.

Con relación a la multa impuesta del decreto presidencial N° 3.919 que imponía una por cada neumático, correspondiente al valor de R\$ 400,00 reales, el Grupo Especial, decidió

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

que dicha norma también era incompatible, ya que imponía condiciones limitativas en relación con los neumáticos recauchutados, la cual no estaría justificada bajo el amparo del apartado b) ni del apartado d) del artículo XX del GATT.

No obstante, el resultado del informe al haber sido muy favorable a las Comunidades Europeas, el 3 de septiembre de 2007 notificaron su propósito de apelar ante el Órgano de Apelación contra determinadas cuestiones de Derecho tratadas en el informe del Grupo Especial.

Finalmente, el 3 de diciembre de 2007 el Órgano de Apelación distribuyó su informe en los siguientes términos (OMC, 2009):

- *confirmó la constatación del Grupo Especial de que podía considerarse que la prohibición de las importaciones era “necesaria” en el sentido del apartado b) del artículo XX y estaba, por tanto, justificada provisionalmente al amparo de dicha disposición; y constató que el Grupo Especial no había incumplido la obligación que le impone el artículo 11 del ESD de hacer una evaluación objetiva de los hechos;*
- *revocó las constataciones del Grupo Especial de que la exención MERCOSUR tendría por consecuencia que la prohibición de las importaciones se aplicara en forma que constituiría una discriminación injustificable y una restricción encubierta al comercio internacional únicamente en la medida en que tuviera por resultado volúmenes de importación de neumáticos recauchutados que menoscabaran de manera significativa el logro del objetivo de dicha prohibición;*
- *revocó las constataciones del Grupo Especial de que la exención MERCOSUR no había dado lugar a una discriminación arbitraria y de que la exención MERCOSUR no había dado lugar a una discriminación injustificable; y constató, en lugar de ello, que la exención MERCOSUR había dado lugar a que la prohibición de las importaciones se aplicara en forma que constituía una discriminación arbitraria o injustificable en el sentido del preámbulo del artículo XX;*
- *revocó las constataciones del Grupo Especial de que las importaciones de neumáticos usados realizadas en virtud de mandamientos judiciales habían dado lugar a que la prohibición de las importaciones se aplicara en forma que constituía una discriminación injustificable y una restricción encubierta al comercio internacional únicamente en la medida en que esas importaciones hubieran tenido lugar en cantidades tales que menoscabaran significativamente el logro del objetivo de dicha prohibición; y constató, en lugar de ello, que las importaciones de neumáticos usados realizadas en virtud de mandamientos judiciales habían dado lugar a que la prohibición de las importaciones se aplicara en forma que constituía una discriminación arbitraria o injustificable en el sentido del preámbulo del artículo XX; y*

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

- *con respecto al artículo XX del GATT de 1994, confirmó, aunque por razones diferentes, las constataciones del Grupo Especial de que la prohibición de las importaciones no estaba justificada al amparo de ese artículo.*

Como se puede constatar, en varios de los ítems citados en el informe, el Órgano de Apelación revocó la mayoría de las constataciones realizadas por el Grupo Especial, lo que en términos concretos dejó a Brasil en una posición más favorable con relación a la Unión Europea.

VI. El litigio en el Supremo Tribunal Federal

El último lugar de batallas de este emblemático caso se dio en el ámbito doméstico de Brasil, donde la disputa llegó al Supremo Tribunal Federal a través de la ADPF⁸ N° 101 el 24 de junio de 2009.

La ADPF fue propuesta por intermedio de la Abogacía General de la Unión (AGU) con el objetivo de cuestionar las decisiones judiciales que permitían la importación de los neumáticos usados.

Cabe resaltar que este conflicto se mantenía por causa de las empresas brasileñas dedicadas a la actividad de reforma de los neumáticos que se utilizaban de medidas cautelares, para lograr la importación tanto de usados como de materia prima, alegando que la normativa prohibitiva era inconstitucional.

Esta situación, como fue visto al inicio del trabajo, evidentemente generó un gran debate, ya que estaban en juego grandes intereses comerciales entre las empresas extranjeras en Brasil productoras de neumáticos nuevos y las empresas dedicadas a la industria de la reforma.

⁸ ADPF. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental: denominación dada a la herramienta jurídica utilizada para evitar o reparar lesión a un precepto fundamental resultante de acto del Poder Público.

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

Más una vez la cuestión ambiental fue colocada en el eje central del debate y el STF⁹ por mayoría de los votos declaró la constitucionalidad de las normas vigentes que prohibían la importación.

En ese sentido, la Constitución de 1988 brasileña determina en varios de sus dispositivos la preocupación con el medio ambiente, entre los cuales podemos citar:

Art.170 “A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

VI- defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação”;

Art 225 “Todo têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo 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”.

El Supremo Tribunal Federal reafirmó el posicionamiento de que la actividad de importación en el ámbito del orden económico tiene que ser compatible con el principio de la defensa del medio ambiente, en el sentido de reducir al máximo el pasivo ambiental oriundo del acumulo de residuos en territorio nacional.

Con este fallo se buscó dar fin a una cuestión que llevaba décadas de embates jurídicos en diferentes jurisdicciones, destacando el objetivo primordial de asegurar el derecho a la salud y al medio ambiente ecológicamente equilibrado.

⁹ Supremo Tribunal Federal. ADFP N 101. Publicado el 24 de junio de 2009.

VII. Conclusiones

El presente caso, que perduró por aproximadamente una década, demostró que la cuestión ambiental es encarada de forma diferente por los organismos tanto nacionales como internacionales.

Primeramente, pudimos observar en el ámbito del MERCOSUR que sobre la misma cuestión tuvimos tres fallos diferentes: el primero, entre Uruguay y Brasil donde el factor ambiental ni siquiera fue mencionado y, en el litigio entre Uruguay y Argentina, si bien el medio ambiente estuvo en el eje central de la discusión, los fallos entre el Tribunal Ad Hoc y el Tribunal Permanente de Revisión fueron totalmente opuestos.

En el marco de la OMC sucedió la misma situación: en instancia del Grupo Especial, Brasil había salido desfavorecido, al paso que en instancias superiores el Órgano de Apelación revocó varias de las constataciones por aquel. Por otro lado, en el ámbito doméstico brasileño, el Supremo Tribunal Federal decidió cerrar esta cuestión al manifestarse sobre la constitucionalidad de la normativa que impedía la importación, basándose en el propio texto constitucional que garantiza el derecho a la salud y a un medio ambiente ecológicamente equilibrado.

Ante lo expuesto quedó evidenciado que la diferencia radica en el valor que los tribunales y órganos de solución de conflictos le dan al factor ambiental en comparación al libre comercio y desarrollo económico.

Por otro lado, tampoco podemos dejar de notar los grandes intereses económicos de las empresas transnacionales, que dependiendo el caso, se esconden detrás de un discurso “verde” para obtener sus propias ventajas.

Al fin de cuentas, los países en desarrollo en su búsqueda constante por la mejora en la industrialización de la economía y su respectivo desarrollo económico, no deben dejar pasar por alto la protección de nuestros recursos naturales porque aún es y será nuestro principal patrimonio.

A nivel global, podemos concluir que es papel de todos buscar constantemente las herramientas necesarias con el avance de la tecnología para garantizar un medio

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 108-FEBRERO 2018
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

ambiente saludable, en respeto hacia nosotros mismos y principalmente para las futuras generaciones.

Bibliografía

Associação Nacional Da Indústria De Pneus- Anip (2017). Empresas asociadas y datos estadísticos sobre el mercado de los neumáticos nuevos en Brasil. Recuperado de <http://www.anip.com.br>

Associação Brasileira Do Segmento De Reforma Dos Pneus – ABR (2017). Ámbito de actuación. Recuperado de www.abr.org.br

Devia, L. (2006). Fallo a favor del medio ambiente. *Revista Sabercómo*. Ed. Instituto Nacional de Tecnología Industrial, (36), Enero, Buenos Aires, Argentina.

Luz, L. y Durante, D. (2013). A guerra dos pneus: a controvérsia entre Brasil e Comunidades Europeias sobre o comercio internacional de pneus usados. *Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente*. Ed. Universidade Federal do Paraná, 27, Enero-Julio, Paraná, Brasil.

Morosini, F. (2006). A guerra dos pneus. *Casoteca Latinoamericana de Direito e Política Pública*. Ed. Fundação Getulio Vargas, Enero, Recuperado de <http://direitosp.fgv.br/sites/direitosp.fgv.br/files/narrativafinal12.09.06-aguerradospneus.pdf>

Organización Mundial Del Comercio - OMC (2009). Solución de Diferencias. DS332: Brasil – Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados. Recuperado de www.wto.org

Secretaria Administrativa Del MERCOSUR (2002). Medio Ambiente en el MERCOSUR. *Serie Temática* n° 3, Julio, Montevideo, Uruguay.

Sistema De Información Ambiental Del MERCOSUR – SIAM (1995). Pautas negociadoras del SGT N° 6. Agenda de Trabajo. Recuperado de http://mercosurambiental.net/p_29/pautas_negociadoras.html

Souza, Paulo Roberto de (1997). “O Direito Brasileiro, a Prevenção de Passivo Ambiental e seus Efeitos no Mercosul”. *Revista Scientia Iuris*. Ed. Universidade Estadual de Londrina, Paraná, Brasil.

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA

Provincia de Buenos Aires – Argentina

TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR

N° 108-FEBRERO 2018

CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445

EN LÍNEA ISSN 1850-6453

Supremo Tribunal Federal. ADPF N 101. Publicado el 24 de junio de 2009.

Tribunal Ad Hoc Del MERCOSUR. Laudo s/ “Prohibición de importación de neumáticos remoldeados (remolded) procedentes de Uruguay”. Publicado el 09 de enero de 2002.

Tribunal Ad Hoc Del MERCOSUR. Laudo s/ “Prohibición de importación de Neumáticos Remoldeados”. Publicado el 25 de octubre de 2005.

Tribunal Permanente De Revisión (TPR). Laudo N° 1/2005. “Prohibición de importación de neumáticos remoldeados procedentes del Uruguay”. Publicado el 20 de diciembre de 2005.

Veloso, Z. M. (2010). Ciclo de vida dos Pneus. Ministerio do Meio Ambiente. Recuperado de www.inmetro.gov.br