

24/06/2009

TRIBUNAL PLENO

ARGÜICÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO
FUNDAMENTAL 101-3 DISTRITO FEDERAL

V O T O

A Senhora Ministra Ellen Gracie: Senhor Presidente, ainda anteriormente, no exercício da Presidência, fui relatora de dois Agravos Regimentais em Suspensão de Tutela Antecipada, com os números 118 e 171, e requeiro a juntada das razões que então fiz sentir ao Plenário'.

Hoje, apenas com os encômios devidos, quero acompanhar integralmente o voto proferido pela eminente Relatora para também julgar parcialmente procedente o pedido formulado e verificar que conforme bem demonstrou S. Exa., o complexo de normas submetido ao crivo desta Suprema Corte está em plena harmonia com a Constituição Federal e reflete legítimo esforço do Poder Executivo Federal em implementar políticas sociais e econômicas de efetiva proteção aos direitos, conferidos à atual e às futuras gerações de brasileiros, à saúde e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, dever expressamente imposto ao Poder Público pela Carta Magna em seus artigos 196 e 225.

Por outro lado, conforme ressaltei no julgamento plenário das já citadas Suspensões de Tutela Antecipada 118 e 171, ocorrido em 12.12.2007, os atos normativos ora em exame não impedem o livre exercício da atividade econômica aqui envolvida, qual seja, a industrialização de pneus remoldados. Não há dúvida de que esse tipo de empreendimento figura-se como verdadeiro aliado nos esforços por um adequado reaproveitamento de resíduos extremamente problemáticos no que diz respeito ao seu manejo e destinação. O que não se admite é o acolhimento de pretensão que busque, a todo custo, pôr por terra todo o mecanismo de proteção sanitária, ambiental e econômica vigente no ordenamento jurídico pátrio em nome da possibilidade de obtenção de uma matéria-prima estrangeira economicamente mais vantajosa, porém extremamente prejudicial a alguns dos mais caros interesses nacionais.

ADPF 101 / DF

Não obstante as restritas concessões feitas pelo Governo brasileiro no âmbito do MERCOSUL, a confirmação definitiva, nesta Suprema Corte, da plena compatibilidade dos atos normativos ora impugnados com a Carta Magna ainda teria o condão de evitar que importantes compromissos internacionais firmados pelo Brasil perante a Organização Mundial do Comércio venham a ser seriamente comprometidos pela temerária proliferação de decisões judiciais liminares, prolatadas por diversos órgãos judiciários do País, que autorizaram a importação de toneladas de pneus usados, principalmente advindos da Comunidade Européia, para a utilização na indústria local de remoldagem.

Por último, não me sensibilizam os argumentos, trazidos a destempo como se fossem fatos novos, que buscam afastar as preocupações com o aumento do passivo ambiental no território brasileiro por meio da demonstração de que empresas estrangeiras estariam importando pneus inservíveis do Brasil.

A avaliação do impacto desse alegado escoamento frente ao descarte anual, ocorrido no País, de mais de quarenta milhões de unidades de pneumáticos deverá ser feita pelas autoridades administrativas competentes e não pelo Supremo Tribunal Federal ou qualquer outro órgão do Poder Judiciário. Essa atividade de exportação de parcela de pneus inservíveis, embora seja muito bem-vinda, não parece ser remédio instantâneo para o colossal problema sanitário-ambiental hoje enfrentado pelo Brasil e que motivou, na implementação de políticas públicas de defesa a direitos de terceira geração insculpidos na Constituição Federal, a gênese das normas ora contestadas.

Por essas razões, Senhor Presidente, **julgo procedente** o pedido formulado, com a única ressalva, também fixada pela eminente Ministra Cármen Lúcia, de que somente escapariam aos efeitos de uma eventual decisão prolatada nesse sentido os provimentos judiciais transitados em julgado com teor já executado e objeto completamente exaurido, nos quais não estão compreendidas, por óbvio, as decisões que, embora estejam sob o manto da coisa julgada, possuam conteúdo em aberto ou pretendam valer de forma ilimitada para o futuro.

É como voto.



ADPF 101 / DF

¹STA 171-AgR/PR (DJ 29.02.2008)

V O T O

A Senhora Ministra Ellen Gracie - (Relatora): 1. A decisão agravada não merece reforma, devendo ser mantida pelos próprios fundamentos.

O que se leva em conta no pedido de suspensão de tutela antecipada é se estão demonstradas as graves lesões previstas na Lei 8.437/92, art. 4º.

2. Conforme autoriza a jurisprudência pacificada do Supremo Tribunal Federal, quando da análise do pedido de suspensão de decisão (SS 846-AgR/DF, rel. Ministro Sepúlveda Pertence, DJ 29.5.1996; SS 1.272-AgR/RJ, rel. Ministro Carlos Velloso, DJ 18.5.2001, dentre outros), permite-se o proferimento de um juízo mínimo de delibação a respeito da questão jurídica deduzida na ação principal.

No caso em exame, ao deferir a medida, entendi estar objetivamente comprovada a grave lesão à ordem pública, considerada em termos de ordem administrativa, tendo em conta a proibição geral de importação de bens de consumo ou matéria-prima usada, bem como a ocorrência de grave lesão ao manifesto e inafastável interesse público decorrente da efetiva possibilidade, no caso, de danos irreparáveis ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e à saúde.

3. Nesse aspecto, destaco da decisão agravada (fls.158-160):

“No presente caso, verifico que o acórdão proferido pela 1ª Turma Suplementar nos autos do Agravo Regimental em Agravo de Instrumento n.º 2006.04.00.004730-4, ao assegurar, em favor da empresa interessada, a expedição de licenças de importação de pneumáticos para serem aplicadas como matéria-prima para a fabricação de pneus remoldados, viola a ordem pública, aqui entendida em termos de ordem administrativa, porquanto, à exceção do período compreendido entre as Portarias DECEX n.ºs 01/92 e 18/92, desde a edição da Portaria DECEX n.º 08, de 13.05.1991, não se permite a importação de bens de consumo usados.

4. É de se observar que a proibição geral de importação de bens de consumo ou de matéria-prima usada vigorou até a Edição da Portaria SECEX n.º 02/2002, posteriormente consolidada na Portaria SECEX n.º 17/2003 e, mais recentemente, na Portaria SECEX n.º 35/2006, que adequou a legislação nacional à decisão proferida pelo Tribunal Arbitral do Mercosul para reiterar a proibição, à exceção da importação de

ADPF 101 / DF

pneumáticos recauchutados e usados remoldados originários de países integrantes do Mercosul.

Destaco, por oportuno, que esta Corte teve a oportunidade de declarar a constitucionalidade da proibição de importação de bens usados, contida na Portaria DECEX n.º 8, de 13.05.1991, quando do julgamento do RE 203954, rel. Min. Ilmar Galvão, DJ 07.02.1997, diante das atribuições de fiscalização e controle do comércio exterior conferidas pelo art. 237 da Constituição Federal ao Ministério da Fazenda.

5. Ademais, também considero relevante, diante do contido no art. 225, caput, da Constituição da República, a possibilidade, no caso, de danos irreparáveis ao meio ambiente, o que configura manifesto e inafastável interesse público, bem como vulneração à ordem pública.”

4. Destaco, ainda, que o debate que se desenvolve na origem transpõe os interesses circunscritos à atividade de determinado setor da economia (fls. 41-110), adquirindo dimensão maior diante do problema global de gestão e tratamento dos pneumáticos usados (classificados em termos ambientais como resíduos sólidos), com manifesto e inafastável interesse público decorrente da efetiva possibilidade, no caso, de danos irreparáveis à saúde e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225 da Constituição Federal).

Tudo porque o exercício da atividade empresarial, tendo o lucro como sua finalidade legítima e amparado pelo ordenamento jurídico, deve ser compatível com os demais princípios constitucionais, notadamente com os fundamentos inscritos no art. 170 da Constituição Federal, com especial ênfase para a proteção à saúde e ao meio ambiente.

Esta Suprema Corte, por ocasião do julgamento da ADI 3.540-MC, rel. Min. Celso de Mello, DJ 03.02.2006, reafirmou que a preservação do meio ambiente goza de regime de proteção especial, decorrente de sua própria expressão constitucional, enquanto direito fundamental que assiste à generalidade das pessoas.

Nesse aspecto, destaco excerto da ementa:

“Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Trata-se de um típico direito de terceira geração (ou de novíssima dimensão), que assiste a todo o gênero humano (RTJ 158/205-206). Incumbe, ao Estado e à própria coletividade, a especial obrigação de defender e preservar, em benefício das presentes e futuras gerações, esse direito de titularidade coletiva e de caráter transindividual (RTJ 164/158-161). O adimplemento desse encargo, que é irrenunciável, representa a garantia de que

ADPF 101 / DF

não se instaurarão, no seio da coletividade, os graves conflitos intergeracionais marcados pelo desrespeito ao dever de solidariedade, que a todos se impõe, na proteção desse bem essencial de uso comum das pessoas em geral. Doutrina.

A ATIVIDADE ECONÔMICA NÃO PODE SER EXERCIDA EM DESARMONIA COM OS PRINCÍPIOS DESTINADOS A TORNAR EFETIVA A PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE.

A incolumidade do meio ambiente não pode ser comprometida por interesses empresariais nem ficar dependente de motivações de índole meramente econômica, ainda mais se se tiver presente que a atividade econômica, considerada a disciplina constitucional que a rege, está subordinada, dentre outros princípios gerais, àquele que privilegia a 'defesa do meio ambiente' (CF, art. 170, VI), que traduz conceito amplo e abrangente das noções de meio ambiente natural, de meio ambiente cultural, de meio ambiente artificial (espaço urbano) e de meio ambiente laboral. Doutrina.

Os instrumentos jurídicos de caráter legal e de natureza constitucional objetivam viabilizar a tutela efetiva do meio ambiente, para que não se alterem as propriedades e os atributos que lhe são inerentes, o que provocaria inaceitável comprometimento da saúde, segurança, cultura, trabalho e bem-estar da população, além de causar graves danos ecológicos ao patrimônio ambiental, considerado este em seu aspecto físico ou natural."

5. No caso dos autos, a agravante dedica-se à importação de pneus usados para sua mantenedora, a empresa BS COLWAY Remoldagem de Pneus Ltda e para empresas reformadoras de pneus associadas da ABIP e ABR (fl. 49).

A agravante sustenta a necessidade de importação de carcaças de pneumáticos usados para utilizá-los como matéria-prima no processo de remoldagem¹ (fls. 169/174).

6. De acordo com os dados informados pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, verificou-se que no ano de 2006 a indústria nacional produziu 54,5 milhões de novas unidades de pneumáticos²,

¹ O processo de remoldagem, segundo nota Técnica DQUAL/DIPAC n.º 83/2000 do INMETRO, consiste em reconstituir o pneu usado a partir da substituição da banda de rodagem, dos ombros e de toda a superfície de seus flancos.

² Disponível no sítio da ANIP – Associação Brasileira da Indústria de Pneus: <http://www.anip.com.br/>, acessado em 27.11.2007.

ADPF 101 / DF

ou 72,75% dos pneumáticos vendidos no Brasil, conforme dados apresentados pela própria agravante (fl. 204).

Destes, pelo menos 40 milhões são descartados anualmente, segundo dados contidos no sítio do Ministério do Meio Ambiente³ na internet, sendo que, desse total, aproximadamente 30% são considerados aptos ao processo de reaproveitamento⁴.

A esse expressivo passivo ambiental brasileiro produzido anualmente soma-se, ainda, a importação, *sub judice*, de 7,5 milhões de pneus usados em 2004. A importação nessas condições atingiu, no ano de 2005, o volume de 10,5 milhões de pneus usados (a agravante informa a importação de R\$ 7,157 milhões de unidades usadas em 2006, fl. 204). Destes, 30% já chega ao território nacional na condição de inservível, de acordo com informação da Associação Brasileira de Pneus Remoldados – ABIP, divulgada pelo Ministério do Meio Ambiente⁵.

Significa dizer que apenas no ano de 2005 a importação de pneus usados representou uma transferência desnecessária para o território brasileiro de mais de 3 milhões (ou aproximadamente 15 toneladas⁶) de pneumáticos inservíveis provenientes, em sua quase totalidade, da Comunidade Européia.

Todo esse passivo ambiental ingressa no território brasileiro sem que o país, assim como nenhuma outra nação no mundo, disponha de tecnologia ou método de destinação final ambientalmente segura, eficaz e econômica⁷ (fl. 11). Isso porque todos os processos tecnológicos disponíveis não promovem a decomposição desses resíduos, mas tão somente sua transformação ou eliminação mediante processo de incineração⁸, este com graves impactos à saúde e ao meio ambiente, por gerar enormes quantidades de partículas contendo substâncias altamente tóxicas e mutagênicas⁹.

³ “Pneus. Problema Ambiental e de Saúde Pública.” Disponível no sítio do Ministério do Meio Ambiente: <http://www.mma.gov.br/sqa/prorisc/index.cfm?submenu=10>, capítulo 2, acessado em 27.11.2007.

⁴ Conforme elementos descritos na Segunda Petição do Brasil perante a Organização Mundial do Comércio. 11.08.2006, p. 40, item 116. Disponível no sítio do Ministério das Relações Exteriores: http://www.mre.gov.br/portugues/ministerio/sitios_secretaria/cgc/Traducao%20%20Brazil%27s%20SWS.doc%20-%20revisada.doc, acessado em 27.11.2007.

⁵ “Pneus: Problema Ambiental e de Saúde Pública.” Disponível no sítio do Ministério do Meio Ambiente: <http://www.mma.gov.br/sqa/prorisc/index.cfm?submenu=10>, cap. 3, acessado em 27.11.2007.

⁶ Considerando-se, para fins de mera quantificação, que o peso unitário de um pneumático para veículo de passeio é de 5 kg, nos termos da alínea c do art. 4.º da Resolução CONAMA n.º 8, de 15.05.2002.

⁷ “Pneus: Problema Ambiental e de Saúde Pública.” Disponível no sítio do Ministério do Meio Ambiente: <http://www.mma.gov.br/sqa/prorisc/index.cfm?submenu=10>, cap. 4 e 5, acessado em 27.11.2007.

⁸ Conforme elementos descritos na Segunda Petição do Brasil perante a Organização Mundial do Comércio. 11.08.2006, pp. 14/34, itens 39 a 99 Disponível no sítio do Ministério das Relações Exteriores: http://www.mre.gov.br/portugues/ministerio/sitios_secretaria/cgc/Traducao%20%20Brazil%27s%20SWS.doc%20-%20revisada.doc, acessado em 27.11.2007.

⁹ “Air Emissions from Scrap Tire Combustion”. Outubro de 1997. United States Environmental Protection Agency. Disponível no sítio: http://www.epa.gov/ttn/catc/dir1/tire_eng.pdf, acessado em 27.11.2007.

ADPF 101 / DF

7. Cumpre esclarecer, por oportuno, que para reduzir o volume de resíduos de pneumáticos em território brasileiro, o Poder Público adotou programas de reaproveitamento ambientalmente sustentável¹⁰ para os pneumáticos produzidos no Brasil e, por conseguinte, o controle e a redução de resíduos sólidos perigosos à saúde humana e ao meio ambiente.

Assim, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente, cuja competência está definida no art. 8º da Lei 6.938/81) editou a Resolução n.º 258/99.

A referida resolução obriga as empresas fabricantes e importadoras de pneumáticos novos ou reformados¹¹ a coletarem (Responsabilidade Estendida do Produtor – REP) e conferirem destinação ambientalmente adequada àqueles pneumáticos inservíveis, assim compreendidos os pneumáticos que não mais possam ser aproveitados no processo de remoldagem (fls. 152-154).

Conclui-se, por essas razões, que a importação de carcaças de pneumáticos usados, além de representar o incremento desnecessário aos pneumáticos já disponíveis em território brasileiro, interfere gravemente nos programas desenvolvidos pelo Poder Público para a redução e o controle desses resíduos sólidos, o que ensejou a posterior inserção, pela Resolução CONAMA n.º 301/2003, do art. 12-A à Resolução CONAMA n.º 258/99:

“Art. 12-A As regras desta Resolução aplicar-se-ão também aos pneus usados, de qualquer natureza, que ingressarem em território nacional por força de decisão judicial.”

8. Essa interferência acarreta grave risco ao meio ambiente equilibrado e à saúde pública, tendo em vista a não redução das quantidades de pneumáticos nacionais, com sua conseqüente acumulação em pilhas e descarte ilegal, via de regra, em aterros sanitários, mar, rios ou riachos, ou mesmo queimados a céu aberto, com graves impactos à saúde e ao meio ambiente.

Ademais, por sua própria forma e estrutura características, os pneumáticos são reconhecidamente fontes de proliferação e disseminação de

¹⁰ A expressão “ambientalmente sustentável” deve ser compreendida, do ponto de vista da hermenêutica jurídica, como “utilização sustentável dos recursos ambientais”, transpondo a tradicional visão econômica desenvolvimentista para aplicar uma visão multidimensional, necessária na preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado. Nesse sentido: Azevedo, Plauto Faraco de. *Ecocivilização. Ambiente e direito no limiar da vida*. São Paulo. RT, 2005, p.112.

¹¹ Definidos pelo INMETRO por meio de sua nota Técnica DQUAL/DIPAC n.º 83/2000, como o “pneu reconstituído a partir de um pneu usado, onde se repõe uma nova banda de rodagem, podendo incluir a renovação da superfície externa lateral (flancos), abrangendo os seguintes métodos e processos: recapagem, recauchutagem e remoldagem” (fls. 244).

ADPF 101 / DF

vetores que, dadas as condições ideais do clima tropical brasileiro, favorecem o desenvolvimento e a dispersão de muitas doenças graves, dentre as quais destaco a febre amarela, a malária e a dengue.

A dengue, segundo informações recentes publicadas pelo Ministério da Saúde¹², intercala em território nacional situação de epidemias com endemias, representando grave lesão para a saúde da população em geral, bem como significativos prejuízos para o conjunto da economia e da sociedade.

9. Ressalto que não há no ordenamento jurídico brasileiro qualquer vedação ao exercício da atividade econômica de industrialização de pneus remoldados.

Pelo contrário. Todos os esforços legislativos e do Poder Executivo demonstram sério intento em promover o setor nacional de reaproveitamento dos resíduos de pneumáticos, evitando a geração desnecessária de resíduos adicionais ao passivo ambiental brasileiro, com graves conseqüências à saúde e ao meio ambiente.

Nesse contexto, o princípio do desenvolvimento sustentável, conforme já salientado por esta Suprema Corte no julgamento da ADI 3.540-MC, rel. Min. Celso de Mello, DJ 03.02.2006, *“além de impregnado de caráter eminentemente constitucional, encontra suporte legitimador em compromissos internacionais assumidos pelo Estado brasileiro e representa fator de obtenção do justo equilíbrio entre exigências da economia e as da ecologia, subordinada, no entanto, a invocação desse postulado, quando ocorrente situação de conflito entre valores constitucionais relevantes, a uma condição inafastável, cuja observância não comprometa nem esvazie o conteúdo essencial de um dos mais significativos direitos fundamentais: o direito à preservação do meio ambiente, que traduz bem de uso comum da generalidade das pessoas, a ser resguardado em favor das presentes e futuras gerações”*.

10. Finalmente, saliento que, por ter o pedido de suspensão a específica finalidade de evitar a ocorrência de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e a economia públicas, não cabe aqui aprofundar todas as questões trazidas pela agravante quanto à constitucionalidade formal e material do conjunto de normas em vigor (principalmente de ordem ambiental e de comércio exterior) que proíbe a importação de pneus usados. O acerto dessa conclusão é reforçado pela constatação de que tramitam no Supremo Tribunal Federal, atualmente, seis processos de controle concentrado de constitucionalidade nos quais se busca discutir essa matéria.

Nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade 3.241 e 3.938, ambas de relatoria do eminente Ministro Carlos Britto, propostas,

¹² Ministério da Saúde. Programa Nacional de Combate a Dengue. Boletim atualizado de 06.09.2007. Disponível no sítio do Min. da Saúde: http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/dengue_0210.pdf, acessado em 27.11.2007.

ADPF 101 / DF

respectivamente, pelo Partido da Frente Liberal, atual Democratas, e pelo Governador do Estado do Paraná, impugna-se o art. 47-A do Decreto Presidencial 3.179, de 21.09.1999, que "*dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente*", cuja atual redação origina-se da edição dos Decretos 3.919, de 14.09.2001, e 4.592, de 11.02.2003.

No processo mais recente citado (ADI 3.938), são contestados, especificamente, o *caput* e o § 1º, do art. 47-A daquele Decreto Federal, os quais prevêem a aplicação de multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) por unidade de pneu usado ou reformado que venha a ser importado ou, depois, comercializado, transportado, armazenado, guardado ou mantido em depósito.¹³

Já na ADI 3.241, ataca-se apenas o § 2º do art. 47-A do Decreto Presidencial 3.179/99, que, abrindo exceção à regra geral proibitiva quanto à importação de pneus usados ou reformados, determina a isenção do pagamento de multa caso sejam esses produtos provenientes dos Estados Partes do Mercosul, conforme previsto no Acordo de Complementação Econômica n.º 18.¹⁴

O terceiro feito, a ADI 3.939, é de relatoria da eminente Ministra Cármen Lúcia e foi ajuizada pelo Governador do Estado do Paraná em face do *caput* do art. 41 da Portaria 35, de 24.11.2006, da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que impede, expressamente, o deferimento de licença, por parte daquela Secretaria, para a importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, a menos que sejam originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul.¹⁵

Outro processo é a ADI 3.947, relatora a Ministra Cármen Lúcia, que também foi proposta pelo Governador do Estado do Paraná, desta

¹³ Decreto 3.179, de 21.09.1999, Capítulo II – Das sanções aplicáveis às infrações cometidas contra o meio ambiente, Seção III – Das sanções aplicáveis à poluição e a outras infrações ambientais, art. 47-A, *caput* e § 1º:

"Importar pneu usado ou reformado:

Multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), por unidade.

§ 1º Incorre na mesma pena, quem comercializa, transporta, armazena, guarda ou mantém em depósito pneu usado ou reformado, importado nessas condições."

¹⁴ Decreto 3.179, de 21.09.1999, art. 47-A, §2º:

"Ficam isentas do pagamento da multa a que se refere este artigo as importações de pneumáticos reformados classificados nas NCM 4012.1100, 4012.1200, 4012.1300 e 4012.1900, procedentes dos Estados Partes do MERCOSUL, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica no 18."

¹⁵ Portaria SECEX n.º 35, de 24.11.2006, Capítulo VI – Importações de material usado, art. 41, *caput*:

"Não será deferida licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição 4012 da NCM, à exceção dos pneumáticos remoldados, classificados nas NCM 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 e 4012.19.00, originários e procedentes dos Estados Partes do Mercosul ao amparo do Acordo de Complementação Econômica n.º18."

ADPF 101 / DF

vez em face da parte final do *caput* do art. 4º da Resolução n.º 23, de 12.12.1996, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.¹⁶ Tal dispositivo classifica os pneumáticos usados como resíduos inertes – classe III, proibindo, contudo, a sua importação.

O quinto processo é a ADI 3.801, de relatoria do Ministro Celso de Mello, na qual o Procurador-Geral da República contesta a competência legislativa do Estado do Rio Grande do Sul para editar norma que proíbe a comercialização de pneus usados importados no território daquela unidade federada (Lei 12.114, de 05.07.2004, com as modificações introduzidas pelas Leis 12.182, de 17.12.2004 e 12.381, de 28.11.2005, todas do Estado do Rio Grande do Sul).¹⁷

Por último, há a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 101, proposta pelo Senhor Presidente da República e de relatoria da eminente Ministra Cármen Lúcia, na qual é buscada, na defesa do preceito fundamental do direito à saúde e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (CF, arts. 196 e 225), a declaração de constitucionalidade e de legalidade de todo o complexo normativo que restringe a entrada no território brasileiro de pneus usados e a suspensão da eficácia de todas as decisões judiciais proferidas no País que, contrariamente, autorizaram a importação desses produtos.

¹⁶ Resolução CONAMA n.º 23, de 12.12.1996, art. 4º:

“Os Resíduos Inertes - Classe III não estão sujeitos a restrições de importação, à exceção dos pneumáticos usados cuja importação é proibida.

Parágrafo único - O CONAMA poderá ampliar a relação de Resíduos Inertes - Classe III sujeitos a restrição de importação.”

¹⁷ Lei 12.114, de 05.07.2004, do Estado do Rio Grande do Sul:

“Art. 1º - Fica proibida a comercialização de pneus usados importados no Estado do Rio Grande do Sul.

Parágrafo único - Considera-se pneu usado importado para os fins desta Lei:

I - a simples carcaça de pneu usado proveniente de qualquer outro país;

II - a carcaça de pneu usado reformada, mediante recauchutagem, remoldagem ou recapagem realizada no exterior, e importada nessa condição;

III - a carcaça de pneu usado proveniente de qualquer outro país e reformada em território nacional, mediante quaisquer dos processos industriais indicados no inciso anterior.

§ 1º - Considera-se pneu usado importado para os fins desta Lei:

I - a simples carcaça de pneu usado proveniente de qualquer outro país;

II - a carcaça de pneu usado reformada, mediante recauchutagem, remoldagem ou recapagem realizada no exterior, e importada nessa condição;

III - a carcaça de pneu usado proveniente de qualquer outro país e reformada em território nacional, mediante quaisquer dos processos industriais indicados no inciso anterior.

§ 2º - Fica permitida:

I - a importação da simples carcaça de pneu usado, desde que as empresas importadoras comprovem que procederam à coleta no território nacional e à destruição, de forma ambientalmente adequada, de 1 (um) pneu usado existente no território nacional para cada carcaça de pneu usado a ser importada;

II - a importação de carcaça de pneu reformado, mediante recauchutagem, remoldagem ou recapagem, realizada no exterior, desde que as empresas importadoras comprovem que procederam à coleta no território nacional e à destruição, de forma ambientalmente adequada, de 10 (dez) pneus usados existentes no território nacional para cada carcaça de pneu usado a ser importada.

§ 3º - As empresas reformadoras de pneus terão o direito de importar uma carcaça de pneu usado, para cada pneu usado ou reformado exportado, com isenção da obrigação da contrapartida ambiental de que trata o inciso I do § 2º deste artigo.

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.”

ADPF 101 / DF

Registro que todos esses feitos estão com sua tramitação em curso, não tendo havido ainda, em nenhum deles, a prolação de qualquer provimento, seja cautelar, seja de mérito.

11. Ante todo o exposto, **nego provimento** ao agravo.


