

PONTÍFICA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

COMÉRCIO INTERNACIONAL E MEIO AMBIENTE

Rafael Pedra Durães

Número de matrícula: 0016274

Orientadora: Sandra Polónia Rios

Junho de 2004

Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri para realizá-lo, a nenhuma forma de ajuda externa, exceto quando autorizado pelo professor tutor.

Rafael Pedra Durães

As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor.

Agradecimentos

Agradeço aos meus pais e familiares pelo apoio e ajuda em todos os momentos difíceis.

A minha orientadora, a Professora Sandra Rios, pela paciência, dedicação e ajuda no desenvolvimento desta monografia.

Aos meus grandes amigos, por todos esses anos de convivência e o apoio.

Ao Arthur pela ajuda dada com a monografia.

Ao professor Ronaldo Serôa pela oportunidade de estágio e ajuda na minha formação acadêmica e profissional.

Índice

1. INTRODUÇÃO	6
2. IMPLICAÇÕES DO COMÉRCIO INTERNACIONAL SOBRE O MEIO AMBIENTE	8
2.1 HIPÓTESE “RACE TO THE BOTTOM”	9
2.2 “ENVIRONMENTAL KUZNETS CURVE” (EKC)	10
2.3 “POLLUTION HAVEN”	11
2.4 INVESTIMENTO DIRETO ESTRANGEIRO	12
2.5 REGIONALISMO, MULTILATERALISMO E A OMC	14
3. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO E AS RELAÇÕES COM O MEIO AMBIENTE	15
3.1 AS RODADAS DE NEGOCIAÇÃO	15
3.2 ORGANIZAÇÕES NÃO GOVERNAMENTAIS (ONGs)	16
3.3 TRANSPARÊNCIA	17
3.4 COMÉRCIO E “NORMAS AMBIENTAIS”	18
3.5 MULTILATERAL ENVIRONMENT AGREEMENT (MEA)	20
3.5.1 Principais MEAs	21
4. A QUESTÃO AMBIENTAL NO MERCOSUL	22
4.1 POLÍTICAS AMBIENTAIS DOS PAÍSES MEMBROS	23
4.2 CONTROVÉRSIA SOBRE PNEUS REMOLDADOS	23
4.3 ISO 14000	27
5. CONCLUSÃO.....	31
6. BIBLIOGRAFIA	33
ANEXO 1: LISTAGEM CRONOLÓGICA DAS MEAS ATÉ 1998.....	36

Índice de Tabelas e Gráficos

GRÁFICO 1.1 – CURVA DE KUZNETS.....	10
TABELA 4.1: IMPORTAÇÃO DO BRASIL DE PNEUS, EM TONELADAS (1995-1999).....	26
TABELA 4.2: EXPORTAÇÃO DO BRASIL DE PNEUS, EM TONELADAS (1995-1999).....	26
TABELA 4.3: CERTIFICADOS ISO 14001	28

1. Introdução

A questão ambiental foi recentemente introduzida nas negociações, tendo sido incluída ao longo da década de 90 com o fim da Rodada do Uruguai, quando foi criado um Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente. Até esse momento o assunto sobre a preservação ambiental só era visto através de exceções contidas nas regras do GATT. Esse Comitê tem não apenas o objetivo de identificar medidas comerciais e ambientais e com elas promover o desenvolvimento sustentável, como também o objetivo de recomendar a modificação de um regime multilateral de comércio de modo a ser menos discriminatório e mais aberto.

Embora na criação da Organização Mundial do Comércio (OMC) tenha sido apontada a importância da proteção ambiental, havia uma preocupação maior em possibilitar o uso eficiente dos recursos mundiais de modo que a OMC nunca desse foco a esse assunto, assim a falta de ação é alvo de críticas por parte de ambientalistas.

Em uma outra visão pode-se dizer que acomodar as demandas desses grupos de interesse ambientalista seria levar a economia a uma menor eficiência. Seria importante então para OMC trabalhar junto com essas organizações de modo a ambos conseguirem atingir seus objetivos, isto é, que diminuam as barreiras comerciais havendo assim crescimento sem que o Meio Ambiente seja prejudicado, e dessa forma a OMC teria um apoio popular maior.

Além disso, a OMC também tem sido criticada por sua falta de transparência, isto é, devido à falta de informação sobre suas atividades e à falha na distribuição de seus documentos, a OMC adquire uma imagem negativa perante a sociedade e os ambientalistas.

O Meio Ambiente deve ser visto e considerado como um grande bem público mundial, pois seus problemas afetam a todos, isto é, uma área onde os países têm um interesse mútuo. Como se pode perceber, uma degradação dos recursos naturais pode levar a uma diminuição do comércio, levando até a uma estagnação econômica que não será revertida facilmente.

Os problemas e questões provenientes do Meio Ambiente geram diversos conflitos entre os países, e podem levar a desvios de comércio através de barreiras comerciais, ou ainda podem levar países a uma “guerra” por investimentos. Um país que possua leis mais brandas com relação à poluição pode atrair mais investimentos diretos de empresas privadas, podendo ainda diminuir os custos de suas indústrias e desse modo dar vantagens na competição internacional e aumentar suas exportações.

A proteção do Meio Ambiente requer intervenção do governo, seja através de subsídios para compensar indústrias com maiores gastos devido ao maior cuidado com os recursos naturais, seja através de taxas contra produtos mais poluentes de modo a preservar o produto “ecológico” nacional. No entanto, essas medidas vão de encontro ao livre comércio, portanto será mais um obstáculo às propostas de derrubar as barreiras comerciais existentes. Logo fica uma questão: qual a melhor forma de se atingir um desenvolvimento sustentável sem que haja uma degradação na qualidade de vida da população?

A questão ambiental no Brasil deve ser vista com certa vulnerabilidade, embora tenha uma legislação ampla sobre o assunto, certos aspectos continuam precisando de atenção. Temos que levar em conta ainda que os produtos brasileiros exportados são intensivos em recursos naturais. No Mercosul, embora exista desde a sua criação a preocupação com os bens ambientais, suas ações voltadas para a preservação da natureza continuam sendo muito genéricas, isto é, ainda não saíram do campo das idéias. No entanto, não são apenas as instituições que estão trabalhando para modificar esse cenário, existem empresas, ONGs e sindicatos que estão engajados na luta pela preservação do Meio Ambiente na busca de um crescimento sustentável.

O segundo capítulo examina a literatura internacional e mostra as diversas teorias sobre comércio internacional e Meio Ambiente. Aqui estarão sendo vistos os dois principais pontos de vista sobre a questão ambiental, que são demonstrados pelo confronto entre as idéias liberalistas e as idéias protecionistas. Logo, este capítulo estará passando os efeitos das políticas comerciais sob esses dois modos de olhar o problema.

O terceiro capítulo mostra a evolução da Organização Mundial do Comércio e suas características, além dos acordos multilaterais ambientais.

No quarto capítulo será mostrada como a questão aparece no Mercosul, as políticas e posturas dos países diante os problemas ambientais. Nesse capítulo será feita a análise da questão do comércio dentro do Mercosul de pneus recauchutados, que consiste em uma questão ambiental atual.

2. Implicações do Comércio Internacional sobre o Meio Ambiente

Essa análise será feita levando em conta dois tipos diferentes de países: os desenvolvidos e os em desenvolvimento. Os países desenvolvidos se encontram em uma fase de industrialização mais avançada, possuem maior infra-estrutura e a população tem mais acesso à informação, portanto têm uma demanda maior não só pelos meios de produção não poluentes quanto a produtos benéficos ao Meio Ambiente. Os países em desenvolvimento possuem uma industrialização mais recente, portanto seu crescimento ainda está associado à grande exploração de recursos naturais, e com isso têm uma maior tolerância à poluição e ao uso de seus recursos naturais (Birdsall e Wheeler 1993).

Podemos observar então que cada país tem uma demanda diferente para produtos ambientais e diferentes graus de tolerância para com os efeitos da degradação ambiental. Com isso temos uma estrutura de formação de preços diferente para esses produtos cujos valores são formados a partir da característica de cada país. Esse preço será dado de acordo com a quantidade dos recursos disponíveis na natureza, as preferências sociais e ainda levará em conta a extensão da regulação governamental sobre esses recursos (Mabey e McNally 1998).

O Meio Ambiente é considerado um bem comum, e seu uso excessivo gera externalidades negativas não só para as comunidades locais, mas também para a comunidade internacional. Dessa forma, essa questão deve ser tratada com cuidado quando estamos falando de comércio internacional. Existe uma ampla discussão sobre os efeitos do comércio nas questões ambientais de cada país. O conflito de idéias sobre o que seria melhor para o Meio Ambiente tem algumas teorias, que exploram as idéias do livre comércio mundial e do protecionismo através de políticas governamentais elaboradas nos países. O comércio entre países desenvolvidos sofre pouca influência quando se elevam os padrões ambientais de um país, pois será esperado que os outros países desenvolvidos sigam seu exemplo e façam leis mais rígidas, dessa forma as decisões de investimento ou de produção não sofrerão impactos significativos, portanto essa parte será deixada de lado.

A literatura existente nessa área nos apresenta algumas hipóteses sobre comércio e os impactos no Meio Ambiente.

2.1 Hipótese “Race to the Bottom”

Essa hipótese mostra o livre comércio como prejudicial ao Meio Ambiente, pois se acredita que o livre comércio fará com que um país em desenvolvimento tenha incentivo a relaxar as exigências das suas leis ambientais, o que levará a um aumento da degradação dos recursos.

No livre comércio, os países devem se comportar de acordo com a teoria das vantagens comparativas, que nos diz que um país irá se especializar em produtos cuja produção doméstica tenha vantagem comparativa. Os países em desenvolvimento, devido ao seu grau de industrialização e à quantidade de recursos disponíveis, têm vantagens comparativas em produtos que exploram seus recursos naturais, além de indústrias poluentes.

Na hipótese “race to the bottom”, os países em desenvolvimento iriam agir de modo a diminuir seus padrões para o Meio Ambiente, pois a competição internacional fará com que as indústrias domésticas desses países cortem todos os custos para sobreviver no mercado. Logo, os governos desses países tentariam ajudar e “proteger” suas indústrias relaxando as leis sobre meio ambiente. Dessa forma as indústrias teriam uma capacidade ainda maior de competitividade no mercado internacional.

Devido à abertura comercial, os países teriam que se adaptar à competição internacional, dessa forma, os governos dos países em desenvolvimento diminuiriam as exigências contidas nas leis sobre a utilização dos recursos naturais. Portanto, haveria um impacto negativo sobre o Meio Ambiente no mundo em desenvolvimento.

As críticas a essa hipótese afirmam que ela não leva em conta os ganhos que o comércio irá gerar para a sociedade. O comércio permitiria uma oferta maior de bens à sociedade e uma maior competitividade que poderia gerar ganhos com novas tecnologias.

O Meio Ambiente poderia ainda ser beneficiado pelos altos padrões exigidos pelos países desenvolvidos. Como os países em desenvolvimento irão exportar para os desenvolvidos, eles terão que cumprir as exigências feitas para que os produtos nacionais entrem no mercado estrangeiro. Isso significaria o uso de meios de produção menos poluentes e também de produtos menos prejudiciais.

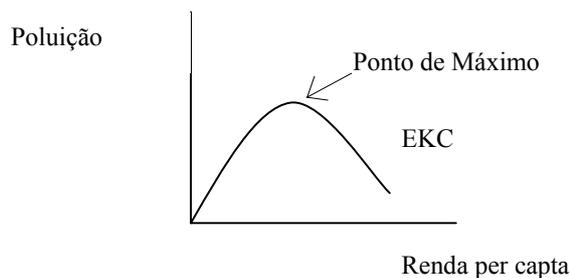
Como a poluição consiste em uma externalidade negativa, isto poderia incomodar os países desenvolvidos que pressionariam os países com muita poluição a aumentarem seu rigor quanto às leis ambientais.

2.2 “Environmental Kuznets Curve” (EKC)

Essa curva apresenta a relação entre a renda e a degradação do Meio Ambiente, tendo sido baseada em modelos de crescimento que consideram o crescimento estável devido ao progresso tecnológico e a infinita capacidade de se substituir recursos naturais por capital produzido pelo homem.

Um país que possui uma renda maior tem uma relação mais amigável com o ambiente, enquanto que países com rendas mais baixas se utilizam mais dos seus recursos. Portanto a curva de Kuznets tem um formato em U invertido, onde existiria um ponto de máximo onde um país, ao aumentar sua renda, passaria a se preocupar mais com a natureza e mudaria sua forma de produção.

Gráfico 1.1
Curva de Kuznets



Com isso muitos afirmam que o comércio irá trazer um equilíbrio no longo prazo para a questão ambiental, pois o livre comércio trará ganhos para os países, ou seja, os países se especializariam em produtos que possuíssem vantagem comparativa e assim seriam capazes de ser considerados países desenvolvidos.

Os Países desenvolvidos que já possuem uma renda alta não teriam problemas, pois seus produtos e meios de produção já estão adaptados à menor produção de poluição e destruição do ambiente. Países em desenvolvimento têm uma renda mais baixa, logo passariam primeiro por uma fase onde cresceriam às custas de seus recursos naturais, mas em um segundo momento, o crescimento gerado na primeira fase geraria uma maior renda para a população, e dessa forma os países iriam ter que adaptar a produção de modo que ficasse mais compatível com a demanda social do país.

Mabey e McNally criticam esse equilíbrio de longo prazo apontado pela EKC, dizendo que o crescimento gerado às custas dos recursos naturais dos países em desenvolvimento no curto prazo pode trazer prejuízos incalculáveis ou irreversíveis à sociedade. O argumento afirma que o equilíbrio de longo prazo possa levar muito tempo para ser atingido, portanto o Meio Ambiente teria sofrido danos catastróficos. A atitude “pollute now-clean up later” pode não ser eficaz diante da incapacidade tecnológica em resolver os desastres ecológicos advindos desse crescimento predatório.

Essa crítica abrange também o tempo que os países levariam para passar para o lado “certo” da curva. O crescimento poderia levar tempo, logo iria demorar a chegar na renda necessária para se atingir o ponto de máximo no gráfico, onde os países passariam de poluidores para preservadores do Meio Ambiente. Argumenta-se ainda que alguns países não conseguiriam obter essa renda mínima explorando seus recursos naturais.

2.3 “Pollution Haven”

A hipótese chamada de “Pollution Haven” olha a questão ambiental pelo lado da competição internacional. A hipótese chama a atenção para os custos gerados pelas altas regulações impostas por governos nos países desenvolvidos. Dessa forma as empresas com alto grau de poluição são incentivadas a se realocarem para lugares onde não existam esses custos, e assim podem aumentar sua competitividade no cenário internacional. Portanto as grandes empresas intensivas em poluição migram para os países em desenvolvimento cujas leis são mais brandas.

Esse movimento de indústrias poderia levar os países em desenvolvimento a cada vez mais diminuir as exigências das leis ambientais, pois dessa forma conseguiriam atrair mais indústrias e promover crescimento. Dessa forma seriam criados “paraísos de poluição” no mundo em desenvolvimento, podendo ainda haver competição entre esses países por indústrias.

Para verificar essa hipótese temos que olhar também para os custos de movimentação dessas indústrias. As empresas têm custos associados à movimentação da sua produção, existindo custos de transporte e custos fixos a serem considerados. Além disso, as empresas fazem uma análise das condições oferecidas em ambos os países, isto é, no país desenvolvido onde se encontram e no país em desenvolvimento onde pretendem se mudar, e observam as condições de longo prazo (Ederington, Levingson e Minier 2003).

Os custos fixos de se construir uma nova fábrica em outra jurisdição, ou o custo de se posicionar longe de seu mercado consumidor, podem ser fundamentais para a decisão de se adaptar as novas condições ambientais impostas pelo governo, uma vez que pode ser mais custoso para a empresa ir para outros países. No entanto não se deve levar apenas em consideração os custos, pois as empresas têm certas vantagens em não se locomover, pois já existe uma infra-estrutura local, onde existem incentivos para as indústrias se localizarem próximas. Por último pode-se pensar no longo prazo, isto é, as empresas podem pensar que no futuro as leis ambientais irão convergir para leis ambientais mais rigorosas, podendo dessa forma ser mais vantajoso se adaptar num primeiro momento.

Portanto ao analisar a hipótese “Pollution Haven”, temos que analisar para os vários tipos de indústrias existentes, nas quais apenas as empresas menos presas ao local, chamadas de “Footloose”, são mais propensas ao efeito proposto pela hipótese.

2.4 Investimento Direto Estrangeiro

Países são capazes de aumentar seus ganhos com o investimento direto estrangeiro, pois conseguem aumentar sua capacidade produtiva, e possivelmente atrair novos investimentos nessa área, podendo significar mais investimentos domésticos. O investimento externo poderia gerar ainda o efeito de “spill-over”, isto é, seria capaz de estimular as firmas domésticas através à incorporação de novas tecnologias e técnicas de produção.

O investimento estrangeiro em setores intensivos em recursos naturais significa uma rota de crescimento para os países em desenvolvimento. Portanto, muitos governos ao analisarem propostas de investimento externo no país, tendem a dar menos importância à utilização e aos impactos diretos e indiretos gerados pela excessiva utilização dos recursos. Com isso os países em desenvolvimento dão condições mais favoráveis aos investidores, incentivando assim mais capital para setores intensivos em recursos naturais.

Mabey e McNally (1998) argumentam que as indústrias intensivas no uso de recursos naturais utilizam pouca tecnologia, sendo necessário um sistema regulatório capaz de assegurar o reinvestimento dos lucros em capital produtivo, isto é, induza ao emprego de capital em mais tecnologia, em um processo produtivo mais eficiente que não prejudique o meio ambiente, necessário para um desenvolvimento sustentável. Portanto, não permitindo que esses recursos criados sejam empregados no mesmo tipo de produção, trazendo assim um equilíbrio de longo prazo prejudicial à economia e ao Meio Ambiente.

Os investimentos feitos em indústrias intensivas em recursos naturais tendem a sofrer um menor efeito de spill-over tecnológico, pois utilizam pouca tecnologia e assim não há incorporação de novas tecnologias ou desenvolvimento de novas para a indústria nacional.

Ainda se faz necessário uma mudança na estrutura dos investimentos feitos pelos países desenvolvidos, pois não é difícil encontrar países em desenvolvimento, rico em recursos naturais, que estejam dispostos a explorá-los, existindo assim, implicações negativas para o Meio Ambiente. As instituições internacionais de financiamento não fazem nenhuma exigência com relação às leis ambientais ou ao comportamento do governo ao efetuarem um investimento. Uma maneira de contribuir para a melhor preservação do Meio Ambiente seria condicionar seus financiamentos à inclusão de cláusulas que impliquem no cumprimento de metas ambientais.

A competição por investimentos estrangeiros pode levar aos países a terem pouca regulação sobre o Meio Ambiente, pois não internalizam os custos provenientes do uso excessivo dos seus recursos naturais. A necessidade de se atrair mais investimentos gera o grande interesse político nessa área. Os políticos utilizam subsídios e influência política para atraírem mais investimentos, e dessa forma promover crescimento econômico.

Os subsídios dados pelos governos dos países em desenvolvimento criam distorções no comércio, pois diminuem o risco do investimento. Dessa forma, os investidores são atraídos a fazerem mais investimentos em áreas onde se trabalha com intensidade de capital. Isto é, haverá distorções no investimento, que acabará por ser utilizado em infraestrutura e máquinas, resultando assim em piores condições para o Meio Ambiente (Mabey e McNally 1998). Além disso, existirão impactos indiretos sobre o investimento no longo prazo, como por exemplo, o subsídio usado para criar uma estrada no meio de uma floresta pode tornar viável a construção de uma fábrica no meio desta área e com isso podendo prejudicar ainda mais o eco-sistema local. Podemos perceber que o investimento no curto prazo pode ser influenciado por subsídios dados pelo governo, que poderá ter impactos sobre os investimentos que serão feitos no longo prazo.

Os impactos ambientais gerados pela implantação das indústrias criadas através de investimentos diretos estrangeiros podem gerar “áreas de poluição”, em países que são constituídos por populações com menores recursos financeiros e são politicamente desorganizadas. Isso faz com que as indústrias instaladas no local tenham piores performances quanto à preservação do ambiente a sua volta. No entanto, ao contrario do

que os “policy-makers” afirmam, essas populações mais pobres têm uma demanda maior pelo Meio Ambiente limpo, uma vez que dependem mais desse meio para sobreviverem. As decisões de investimento em indústrias poluidoras vêm apenas a beneficiar uma elite da sociedade que tem uma demanda maior por uma industrialização mais rápida.

2.5 Regionalismo, Multilateralismo e a OMC

A teoria econômica mostra que o comércio entre os países pode ser benéfico para ambos. Desta forma, os países vêm durante anos tentando formar acordos entre si, e assim ampliar seu comércio. Teoricamente, a melhor área de livre comércio seria o mundo (multilateralismo). No entanto, fazer do mundo uma grande área de livre comércio necessitaria de uma série de complexas negociações entre diversos países com características diferentes, tornando se assim muito difícil de ser estabelecida. Por isso uma solução second-best seria o regionalismo, onde os países dariam um passo na direção do liberalismo. Mesmo sendo discriminatórios, nos acordos regionais os países estariam dando um passo em direção ao livre comércio mundial. Contudo, existem defensores do multilateralismo que afirmam que o regionalismo diminui os incentivos dos países em caminharem rumo ao liberalismo, e assim o regionalismo seria prejudicial.

Os países procuram parceiros cujos interesses sejam compatíveis para formarem assim um tratado de comércio, assim ambos os países conseguiriam obter acesso a mais mercados consumidores e expandir sua produção.

O interesse dos países na integração econômica gerou uma base para a formação do GATT (“General Agreement on Tariffs and Trade”), que tinha a finalidade de diminuir as barreiras de comércio, levando os países membros em direção ao multilateralismo. Ao longo dos anos, essas negociações se intensificaram juntamente com o número de países membros e levaram não só à criação da OMC (Organização Mundial de Comércio), mas também de diversas instituições que visavam a maior integração econômica entre os países, passando a tratar não apenas de barreiras comerciais, mas também de problemas envolvendo meio ambiente, questões trabalhistas, problemas de propriedade intelectual, entre outros.

3. Organização Mundial do Comércio e as relações com o Meio Ambiente

A OMC criada em 1995 é a sucessora do GATT, fundado em 1948, com o objetivo de promover a liberalização do comércio, agindo junto aos seus membros de modo a fazê-los diminuir suas tarifas. Em 1996, na conferência ministerial de Cingapura foi institucionalizado o Comitê de Comércio e Meio Ambiente (CTE), sendo órgão subsidiário da OMC. Esse comitê começou discussões sobre temas como: o efeito das medidas ambientais sobre os acessos a mercados e os Acordos Multilaterais Ambientais (MEAs) e o sistema multilateral de comércio.

Um dos grandes dilemas enfrentados pela OMC é o seu relacionamento com a sociedade e seus representantes. Manter um bom relacionamento com as comunidades é fundamental para se atingir o sucesso, e com isso se torna necessário ter uma boa comunicação com as organizações não governamentais.

3.1 As Rodadas de Negociação

Desde a criação do GATT, acordos multilaterais vêm sendo firmados entre seus membros. Esses acordos são frutos de intensas negociações feitas durante as rodadas de negociação.

As primeiras negociações realizadas não tinham apenas a motivação de aumentar o comércio diminuindo as tarifas, mas também existia um medo de que se pudesse repetir a situação dos anos 30, que foram marcados pela falta de cooperação e guerras comerciais que fizeram com que os países elevassem suas tarifas, havendo assim uma redução do comércio mundial, fato que agravou a crise de 29. Portanto, parte dos países desenvolvidos se empenharam em diminuir suas tarifas nos anos seguintes (Krugman e Obstfeld 2001).

O GATT promoveu 8 rodadas de negociação. A primeira foi realizada em Genebra e contou com 23 países, abordando apenas o tema da redução de tarifas, que foi o único a ser abordado até a sexta rodada. Realizada entre 63 e 67 a Rodada Kennedy introduziu o tema das barreiras comerciais não tarifárias, além de acordos antidumping e a questão agrícola.

A Rodada Tóquio (1973-79) contou com 102 países. Ela fracassou na sua tentativa de criar normas para o comércio de produtos agrícolas e em fazer um acordo de salvaguardas. Esse não foi o único problema desta rodada, onde muitos países não aderiram a diversos acordos fazendo com fosse perdido o caráter multilateral da negociação.

A Rodada Uruguai (1986-94) foi a mais ampla e ambiciosa rodada de negociações. As negociações, além de cortar tarifas como as negociações anteriores, começaram o movimento da liberalização de produtos agrícolas e de vestuário. Embora o acordo tenha sido menor do que se gostaria, os países exportadores de produtos primários teriam que reduzir seus subsídios, além de forçar alguns países a trocar o sistema de cotas pelo de tarifas. Um dos resultados da negociação foi a criação da OMC que cumpriria as funções do GATT incluindo ainda um novo processo para resolver disputas entre os países membros. Esse novo processo permite à OMC julgar as reclamações dos países em prazos menores além de ter poder para implementar possíveis decisões contra determinado país.

As negociações estabeleceram ainda um acordo sobre o comércio mundial de serviços denominado de GATS. Embora este não tenha conseguido remover barreiras ao comércio de serviços, estabeleceu as condições pela qual seriam feitas as negociações sobre o tema, dando ainda um prazo para que os países membros começassem as negociações.

Nesse período, a economia internacional sofreu com novos elementos de concorrência comercial. Em relação ao Meio Ambiente, passaram a existir medidas sanitárias mais exigentes, além de se intensificarem a defesa do interesse do consumidor.

A Rodada Doha (2001) se estende até hoje e conta com 147 países. Essa rodada foi lançada com a economia mundial em desaquecimento. Além disso, observa-se uma grande atuação das ONGs sobre a questão do desenvolvimento. Talvez o principal problema para o avanço das negociações seja que os principais países membros não têm interesses convergentes.

A agenda de negociação é ainda mais ambiciosa que a Rodada do Uruguai, contendo um número maior de temas a serem abordados, entre eles estão a questão agrícola e a negociação sobre o comércio de serviços. Há uma grande preocupação com a questão do desenvolvimento e os países desenvolvidos e em desenvolvimento serão tratados de modo diferenciado. Quanto ao Meio Ambiente, a CTE irá levar documentos com propostas para futuras ações e negociações no âmbito da OMC.

3.2 Organizações Não Governamentais (ONGs)

A OMC é formada pelos governos dos países membros. Como numa sociedade democrata os governos tendem a representar os interesses da população, então o envolvimento da sociedade se torna fundamental (Könz et. al 2000). A sociedade além de ser a única capaz de expressar suas demandas e preferências, tem um horizonte mais

voltado para o longo prazo do que o governo e o mercado. As ONGs representam a capacidade da população em se organizar para defender seus interesses.

A relação entre a OMC e as ONGs vem gerando problemas desde o GATT, pois as ONGs sempre reclamaram da falta de transparência e da falta de ações tomadas pelas organizações de comércio com relação ao Meio Ambiente.

A crítica se estende à medida que a OMC não se sente responsável pelas necessidades das ONGs, e com isso não permite a presença de nenhum representante das ONGs em suas reuniões. Essa falta de comunicação gera a perda de um ganho que seria permitido se houvesse cooperação entre a OMC e as várias ONGs, pois o trabalho em conjunto poderia levar a aumentar a transparência e a confiança do público com relação às ações e decisões tomadas.

A participação de membros das ONGs permitiria ainda a tomada de decisões melhores, pois estes têm muita experiência no campo do Meio Ambiente. No entanto, isso não é tão simples, pois se fosse decidido que haveria participação de representantes de ONGs nas reuniões, haveria também que decidir quais ONGs deveriam participar. Isto significa que apenas uma parte poderia ser representada, e logo fica a dúvida de quem seria mais capaz para a função, tendo ainda que se tomar cuidado para que esse representante não vá defender as idéias de determinado grupo de interesse.

As constantes pressões desses grupos não governamentais fizeram com que a OMC ficasse mais ativa sobre assuntos relevantes ao Meio Ambiente. Com isso podemos observar a preocupação nas últimas decisões sobre a questão ambiental.

O relacionamento com as ONGs poderia ser muito benéfico, pois poderia ser um ponto a favor da OMC quando se fala em transparência. Através desse fator a organização conseguirá maior apoio para implementar seus acordos, ganhando assim força política.

3.3 Transparência

A questão da transparência não está relacionada apenas com a disponibilização dos documentos e acesso ao processo de decisão, mas também a maior participação do público, pois apenas dessa forma seria possível um melhor entendimento sobre as atividades que levam ao comércio internacional.

A transparência é muito importante quando se fala no relacionamento entre os países, pois muitas vezes os acordos feitos entre os países exigem informações dos outros. Os membros dos acordos têm que notificar constantemente seus parceiros sobre novos

padrões de qualidade de seus produtos, e assim superar barreiras sanitárias e fitossanitárias. Quando um país eleva seus padrões, ele aumenta o grau de exigência de suas leis, e assim ele cria maiores barreiras para o comércio, que levam a uma alteração no fluxo de comércio. Os acordos necessitam ainda de esclarecimentos e de discussões a nível nacional, pois apenas assim haverá maior clareza para a população e logo haverá maior apoio.

Embora exista uma grande necessidade de se ter transparência nas relações de comércio, o GATT e a OMC têm sido vistos como organizações com pouca transparência. Um dos problemas pelo qual a Rodada do Uruguai não conseguiu atingir todos os seus objetivos foi a falta de transparência da organização. Em Seattle, a crítica continuou sendo válida, pois era muito difícil obter informações sobre o que se estava fazendo. Apenas nessa Rodada a questão sobre aumentar o apoio público foi discutida de acordo com a importância que deveria ter, e assim foi possível aumentar sua transparência.

Hoje, a OMC tem seus objetivos mais transparentes e disponibiliza seus documentos para acesso público, com apenas a restrição daqueles que contêm informações confidenciais sobre países e que precisam ser escondidos por motivos de segurança nacional, ou seja, para proteger os interesses nacionais. Assim, a organização mundial ganha força política para negociar não apenas as questões sobre o comércio, mas também contribuir para a preservação do Meio Ambiente e assim garantir o desenvolvimento sustentável.

3.4 Comércio e “Normas Ambientais”

Os países têm grandes preocupações sobre a saúde pública e o Meio Ambiente, dessa forma têm legislações que refletem suas preocupações a respeito dessas questões. A diferença no rigor das leis entre os países faz com que exista uma barreira para o comércio, pois os produtores em outros países têm que adaptar sua produção à legislação de diversos países. Isso gera maiores custos, e leva as empresas estrangeiras a perderem competitividade no comércio com determinado país.

Portanto, existe uma preocupação da OMC a respeito do uso dessas normas, pois elas podem ser usadas para proteger a produção nacional. Logo, seria mais uma forma de protecionismo sem que se utilizem tarifas, criando assim um desvio de comércio sem que estes estejam ligados a “preocupações legítimas”. As implicações dessas normas para o comércio geram preocupações resultando em acordos na OMC, como por exemplo, os

acordos sanitários e fitossanitários, que embora lidem com a questão da soberania nacional, visam sempre evitar barreiras desnecessárias.

Os padrões sanitário e fitossanitário só podem ser considerados como barreiras econômicas quando discriminam os produtos nacionais dos estrangeiros. No entanto existe a discussão sobre quando esses padrões devem aparecer como barreiras a serem colocadas no comércio. Os países impõem essas barreiras aos países estrangeiros quando existem preocupações quanto ao impacto na saúde de sua população. A discussão vai além, pois os países tendem a levantar restrições ao comércio mesmo sendo como precaução. Por exemplo, em uma conferência sobre Meio Ambiente realizada no Rio em 1992, foi declarado que se houvesse riscos de danos irreversíveis ao ambiente, a falta de certeza científica não deveria ser obstáculo para a implementação de medidas que protejam o Meio Ambiente de degradação.

Embora exista essa preocupação na OMC a respeito de normas para diversos produtos, ela não impõe aos países membros nenhum tipo de padrão. Um dos meios para eliminar os efeitos negativos sobre o comércio seria a adoção de um padrão de normas únicas para todos os países membros. No entanto, a adoção de padrões únicos poderia levar a custos ou até mesmo levar à incapacidade de países menores em adotarem essas medidas, além de não conseguir atender a necessidade de todos os países ao mesmo tempo. Contudo, a harmonização das normas levaria ainda a distorções, isto é, os países mais desenvolvidos e com maior poder de negociação fariam com que as normas estabelecidas fossem compatíveis com seus interesses, prejudicando ainda mais certos países em desenvolvimento.

Uma das características do multilateralismo perseguido pela OMC e pelo antigo GATT é o livre comércio onde os produtos domésticos não seriam diferenciados dos produtos importados. Logo, por não terem produtos diferenciados, os produtores passariam a utilizar os métodos menos custosos. Com isso, os produtores não terão incentivos em buscar novos métodos menos poluentes, implicando assim em menor pesquisa para se desenvolver meios de produção e produtos que envolvem menor poluição. Portanto, a discriminação dos produtos teria um efeito benéfico para a sociedade ao incentivar a pesquisa.

Uma das maneiras existentes de se implantar a discriminação de produtos, porém sem criar desvios de comércio seria a introdução do “eco-labeling”. Este método constitui

em uma resposta para se lidar com diferentes demandas sociais devido a diferentes visões sobre as possíveis conseqüências para a saúde e o Meio Ambiente. A idéia de se implantar o eco-labeling é um dos meios de se eliminar um problema de informação assimétrica existente entre produtor e o mercado consumidor.

Desta forma, o mercado consumidor pode ter a informação de como o produto foi produzido, e assim pode identificar se o produto está de acordo com a preservação da natureza ou se prejudica o Meio Ambiente. Portanto, o eco-labeling se mostra como um instrumento que dá maior poder para que a sociedade ajuste a produção de acordo com a sua demanda. No entanto, a rotulagem ambiental tem que cumprir os requisitos impostos pela OMC, em particular a não discriminação de produtos. Caso contrário, os países que exigem a rotulagem dos produtos podem ser acionados na OMC.

3.5 Multilateral Environment Agreement (MEA)

Os acordos multilaterais ambientais tiveram início no século XIX, se acentuaram com o final da Segunda Guerra Mundial, porém foi apenas durante os anos 70 quando os problemas atmosféricos se intensificaram é que esses acordos se multiplicaram. MEA é um acordo internacional envolvendo mais de dois países que visa solucionar problemas ambientais. Apenas 20 dos 200 MEAs existentes contêm medidas comerciais. Esses acordos demandam recursos financeiros e humanos para a realização de investimentos em áreas necessárias ao cumprimento do acordo. Pode-se perceber que esses acordos podem alterar o comércio entre os países (Castilho et. al 2003). De acordo com a OMC existem cerca de 24 MEAs que influenciam o mercado, o anexo 1 mostra a listagem cronológica dos MEAs até 1998.

Os MEAs e a OMC constituem obrigações internacionais diferentes. Dessa forma, um MEA pode implantar medidas que violem alguma obrigação do país com a OMC. Logo, para evitar disputas entre os vários acordos, foi convencionado em 1996 pelo CTE, que prevaleceriam as medidas implementadas pelos acordos cujos princípios fossem mais específicos. Foi decidido ainda apoiar as soluções multilaterais no caso dos problemas ambientais. No entanto, nenhuma disputa jamais foi levada até a OMC a respeito de divergência entre as regras das duas instituições.

A OMC desencoraja os países a entrarem em acordos multilaterais ambientais, pois além de dizer que as restrições ao comércio não são as medidas mais efetivas para se

controlar a questão ambiental, acredita que as medidas já implementadas pelo órgão em relação ao Meio Ambiente são suficientes para serem aplicadas nos países.

No entanto, devido à alta preocupação com o comércio, a OMC não tem competência para cuidar dos problemas referentes ao ambiente. Existe a percepção de que haveria menores problemas no âmbito da OMC se os países assinassem acordos multilaterais ambientais que não violassem os princípios da organização, e embora a adesão a esses acordos não esteja ligada a OMC, a formação desses MEAs poderia significar um avanço. Inúmeras idéias já surgiram sobre como acomodar os interesses dos MEAs e da OMC, e, embora haja divergências em como fazer e em relação aos graus de ambição, todos concordam que os acordos baseados no consenso são a melhor maneira de se lidar com os problemas do Meio Ambiente no mundo.

3.5.1 Principais MEAs

Um importante MEA a ser ressaltado é a CITIES (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora), firmada em 1973. Esse acordo apenas entrou em vigor dois anos após ser proposto e conta com 154 países. A CITIES controla o mercado que envolve espécies ameaçadas de extinção, tendo assim capacidade de suspender ou até mesmo banir um sistema de licenciamento para exportação e importação.

O Protocolo de Montreal, estabelecido em 1987, visa o controle de produtos e indústrias que possam causar danos à camada de ozônio. Tendo 175 países participantes, esse MEA constitui-se na proibição ou restrição à produção desses produtos danosos ao Meio Ambiente. Os países industrializados contribuem para o Fundo Multilateral que está disponível para compensar os custos dos países que se esforçam em eliminar esses produtos.

4. A Questão Ambiental no Mercosul

A década de 80 foi marcada por elementos de convergência nas políticas externas brasileiras e argentinas. Dessa forma, foi possibilitada uma aproximação entre os então presidentes do Brasil e da Argentina, Sarney e Alfonsín. Esse esforço levou em 86 a um acordo bilateral de integração entre os países, que depois viria a ter a adesão de Uruguai e Paraguai, culminando no Tratado de Assunção em 1991. Esse tratado marcou o estabelecimento de elementos que levaram a uma zona de livre comércio e depois a um mercado comum (1995), com o objetivo de ampliar os mercados nacionais e promover o desenvolvimento.

Em seu preâmbulo, o Tratado apresenta como um de seus objetivos a necessidade do aproveitamento de modo mais eficaz dos recursos disponíveis em cada país com a finalidade da preservação ambiental.

A Cúpula de Ouro Preto (1994) criou os elementos necessários para prosseguir com o processo de integração. Entre as instituições criadas, há o Conselho do Mercado Comum e Grupo Mercado Comum, órgãos superiores políticos e executivos. Em 1995, essas instituições definiram a nova estrutura do Mercosul. Entre os novos órgãos criados podemos observar os Subgrupos de Trabalho (SGT), onde o sexto foi criado apenas com a finalidade de cuidar do Meio Ambiente. O SGT6 foi criado como sucessor das REMAs (Reunião Especializada do Meio Ambiente) e abrange temas como: competitividade, normas internacionais, temas setoriais, a garantia de qualidade do Meio Ambiente no bloco e a criação um sistema de informação ambiental.

O Mercosul continua sem um instrumento jurídico definido para o Meio Ambiente devido a impasses entre seus membros. O Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção que contém as medidas de política ambiental foi discutido e submetido a aprovação pelos membros em 1997 e 1999, porém não obteve êxito. Esse protocolo tem como diretriz básica a harmonização da legislação ambiental entre os países membros, embora harmonizar não signifique uma lei única, apenas se pretende eliminar as assimetrias existentes.

A harmonização será perseguida através de processo longo, tendo dado o primeiro passo com a Reunião Especializada do Meio Ambiente (REMA), onde foram estabelecidos acordos sobre alimentos, medicamentos e embalagens, além de normas técnicas e agrícolas.

4.1 Políticas Ambientais dos Países Membros

Os países que constituem o Mercosul têm características próprias e diferentes. Portanto, é natural que eles apresentem legislações ambientais diferentes.

O Brasil aparece dentro do bloco como tendo maior preocupação com o Meio Ambiente do que seus parceiros, fato que pode ser percebido através de leis ambientais mais rigorosas que podem ser comparadas às leis ambientais de diversos países desenvolvidos. A lei nº6.938 decretada em 31 de agosto de 1981 estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente, além de seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, constituiu ainda o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA) e instituiu o Cadastro de Defesa Ambiental. O segundo artigo estabelece o objetivo dessa política como sendo: “preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana”.

Mesmo com esse cenário, o Brasil ainda sofre com problemas com relação a suas prioridades e a efetiva aplicação dos mecanismos de controle dessas iniciativas. O país sofre ainda com restrições de recursos humanos e de capital, que adicionam um peso maior ao problema de conflito entre crescimento do país e os custos ambientais (Seroa 2000).

A Argentina embora tivesse aprovado leis com preocupação com a preservação ambiental, apenas em novembro de 2002 promulgou parcialmente uma lei de política nacional para o Meio Ambiente. A lei 25.765 sobre o nome “Ley General Del Ambiente” estabelece os pressupostos mínimos para um desenvolvimento sustentável e adequado ao ambiente, declarando assim a preocupação do governo argentino na preservação e proteção da diversidade biológica.

Os outros dois membros do Mercosul, Uruguai e Paraguai, ainda não possuem políticas nacionais para a proteção e preservação dos seus recursos naturais. Dessa forma podemos perceber que os quatro países membros do bloco estão em estágios diferentes de desenvolvimento de suas legislações ambientais.

4.2 Controvérsia sobre Pneus Remoldados

O caso dos pneus remoldados é um dos exemplos existentes no âmbito do Mercosul onde uma controvérsia envolvendo os países membros teve como causa a questão

ambiental. Uruguai e Paraguai negociaram com o Brasil o comércio desse produto que encontrou restrições a livre entrada no território brasileiro.

Antes de se fazer algum comentário é necessário fazer a distinção sobre os tipos de pneus e a nomenclatura utilizada pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), que é o órgão criado pela Política Nacional de Meio Ambiente com a finalidade de estudar e propor medidas que visem manter uma harmonia entre a sociedade e o Meio Ambiente. O pneu novo é aquele que nunca antes foi usado por algum veículo. O pneu reformado é um pneu já utilizado que passa por algum tipo de processo industrial que permitirá um uso futuro em veículos. O pneu considerado inservível embora ainda permita ser utilizado em veículos não pode mais passar por processo de reforma.

O CONAMA dispôs em agosto de 1999 a Resolução nº258 que contém a preocupação quanto ao uso de pneus considerados inservíveis. O Conselho considera que o modo como os pneus inservíveis são descartados pode constituir em um passivo ambiental, uma vez que esses pneumáticos não terão mais utilidade e podem ser abandonados sem qualquer cuidado posterior, podendo assim trazer problemas para a comunidade local. Um exemplo desse problema pode ser observado recentemente com o surto de dengue que existiu a pouco tempo no Estado do Rio de Janeiro, onde os pneus abandonados ajudaram na reprodução do mosquito transmissor da doença. Se for considerado que o pneu novo após ter sido utilizado por veículos ainda pode ser submetido a um processo de reciclagem, onde poderá constituir em matéria prima para outro produto, podemos observar que existe uma alternativa ao processo de reforma do pneu.

A reciclagem de pneus irreversíveis que se mostraria como uma das possíveis soluções para esse passivo ambiental não se apresenta como uma proposta fácil. A decomposição da borracha é um processo lento, que sofre ainda com a tecnologia empregada na produção que se desenvolve cada vez mais na tentativa de se produzir pneus mais duráveis. Assim a reciclagem se mostra como um processo não apenas difícil, mas também muito caro.

O grande medo dos ambientalistas nesse processo é a transformação do país em um grande depósito de pneus. Pois com a produção mundial aumentando cada vez mais, existe a preocupação não só dos países do Mercosul, mas também os europeus de onde alocar todo esse passivo. Com leis ambientais rígidas na Europa e no Brasil existem dificuldades de se desfazer dessas carcaças de pneus. Logo, o Uruguai e o Paraguai servem de

intermediário para se trazer essas carcaças para o país, pois essas carcaças podem entrar livremente nesses dois países e o custo de se transformar esses restos de pneumáticos em pneus recauchutados, que tem pouca durabilidade, é pequeno. Logo os europeus através desse simples processo conseguem se livrar de suas carcaças transferindo o passivo ambiental para o Brasil, que embora tenha leis rígidas, proibindo inclusive a importação dessas carcaças, está submetido ao acordo no Mercosul que assegura o livre comércio.

No âmbito do Mercosul, existe uma controvérsia sobre a questão de pneus recauchutados entre o Brasil e o Uruguai. A Portaria da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (SECEX) N° 8/00 de 25 de setembro de 2000 impôs a não concessão de licenças de importação de pneumáticos recauchutados e usados, classificados na posição 4012 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), seja para consumo ou uso como matéria-prima. Essa portaria veio a substituir uma outra de 1991, que embora houvesse proibido a importação de pneumáticos usados, não proibia os pneus recauchutados.

Em 2001, Uruguai e Brasil começaram negociações diretas com o objetivo de chegar a um acordo sobre a questão dos pneus. Como não foi obtido um consenso entre os países, o Uruguai solicitou que a questão fosse incluída na agenda do Mercosul que foi abordada na XXI Reunião Extraordinária do Grupo de Mercado Comum. Esse segundo passo dado pelo governo uruguaio também não obteve sucesso, levando assim a questão para a Secretaria de Administração do Mercosul (SAM). Portanto, podemos observar que o Uruguai tendo cumprido todos os procedimentos estabelecidos no Protocolo de Brasília, iniciou o processo contra o Brasil, sendo formado assim um Tribunal Arbitral para apurar a disputa. O Paraguai também se sentiu prejudicado nessa questão de pneus recauchutados, porém diferentemente do Uruguai, conseguiu atingir um acordo com o governo brasileiro.

O acordo firmado com o Paraguai visava proteger a sociedade brasileira da exportação do passivo ambiental europeu, onde o governo paraguaio passaria a exportar apenas os pneus recauchutados cuja procedência da carcaça fosse brasileira. Desse modo o Brasil estaria apenas importando resíduos que já estariam no país, ou seja, haveria a manutenção do passivo ambiental de pneus.

Em 2003, a decisão unânime do Tribunal Arbitral fez com que o Brasil voltasse atrás e parasse de multar as importações de pneus recauchutados. A resolução desse conflito não deixou os ambientalistas contentes, mas o Brasil não poderia ignorar essa

decisão se ele quiser ver um Mercosul forte, pois se o principal país do bloco passa a não obedecer ao modelo, os outros países passarão a desconfiar do bloco que perderia a legitimidade. O problema se estenderia também sobre a questão da credibilidade do governo brasileiro que poderia ter suas futuras negociações afetadas com novos possíveis parceiros comerciais.

O mercado de pneus recauchutados vem crescendo no Brasil, não apenas a importação como também a produção nacional que visa a exportação.

Tabela 4.1
Importação do Brasil de Pneus, em toneladas (1995-1999)

Tipo de Pneu	1995	1996	1997	1998	1999
Pneus Novos	77.839	68.577	93.535	108.026	80.428
Recauchutados	3.868	8.540	20.012	27.242	18.455
Usados	23.835	21.604	10.956	6.040	10.027
Total	103.547	96.724	122.506	139.310	106.911

Fonte: Secex

Tabela 4.2
Exportação do Brasil de Pneus, em toneladas (1995-1999)

Tipo de Pneu	1995	1996	1997	1998	1999
Pneus Novos	148.333	150.111	152.941	150.101	181.148
Recauchutados	0	5	10	0	36
Usados	0	0	1	2	2
Total	148.333	150.116	152.952	150.103	181.186

Fonte: Secex

Na tabela, nos pneus novos estão agrupados os pneus utilizados para carros, caminhões, ônibus e veículos em geral sem uso. Como pode ser visto pelas tabelas, a importação de pneus vem crescendo ao longo do tempo existindo apenas dois anos em que sofreram uma queda, os anos de 1996 e 1999. Independente do aumento das importações totais, a parcela destinada à compra de pneus recauchutados e usados manteve sempre uma porcentagem, quase que constante, durante esse período. Devido à participação desse tipo de pneu, pode se notar que a importação é mais significativa em termos de quantidade do que de valor devido ao baixo custo dos pneus.

A exportação brasileira de pneus foi sempre superior à importação em todos os anos, garantindo assim uma balança comercial favorável nesse setor. No entanto, como se

pode perceber, a exportação de pneus brasileiros se resume à exportação de pneus novos, sendo insignificante a quantidade de toneladas de pneus recauchutados e usados exportados perto do total. Como os pneus já utilizados têm preços bem menores que um novo, a exportação acaba por ser mais significativa ao se observar os valores do que as quantidades, isto é, a receita gerada é maior do que aparenta quando se olha para as quantidades, o que ajuda na balança comercial. Assim esta atingiu índices de mais duzentos milhões de dólares durante esses cinco anos. O saldo da quantidade de pneus que fica no país mostra a grande participação dos pneus já utilizados que possuem duração menor e assim podemos ver uma importação do passivo ambiental de outros países.

Portanto, podemos observar que o Brasil fez um acordo em que o Paraguai reconhece o problema e através de negociações se dispôs em não constituir num obstáculo para a preservação do Meio Ambiente, onde se estabeleceu um acordo que preservasse a relação entre os países, sendo ainda benéfico para ambas as partes. No entanto o mesmo não pode ser dito pelo Uruguai que levou o caso até as últimas conseqüências.

O mecanismo de solução imposto pelo Mercosul se mostrou eficiente no sentido de resolver a controvérsia, porém a questão ambiental para o Brasil continua sem solução, sendo permitida a importação do passivo ambiental de outros países. Isso demonstra que por mais que o Mercosul tenha demonstrado uma preocupação com a questão ambiental, essa tem melhores soluções quando se é discutida e chegada a um acordo. Esse problema todo ainda não teria existido se os países possuísem leis mais parecidas, ou ainda se os países parceiros do Mercosul tivessem as mesmas restrições para produtos vindos de fora do bloco.

4.3 ISO 14000

Criado pela International Organization for Standardization, O certificado ISO 14000 estabelece metas para empresas que querem ser consideradas como tendo um bom comportamento em relação às questões ambientais. O certificado consiste em um sistema de adoção voluntária por parte das empresas, e se mostra ainda como um indicador de progresso dos países, pois o documento analisa as empresas pelo tipo de tecnologia empregada, isto é, as empresas privadas são avaliadas de acordo como manuseiam os recursos ambientais.

As empresas que aderem ao selo da ISO estão em busca de uma diferenciação maior no mercado com a finalidade de aumentarem suas vendas e por conseqüência seu lucro.

Isso pode ser possível através de uma maior percepção da sociedade com o problema ambiental, isto é, com o aumento da demanda para os produtos ecológicos, a população demonstra que irá dar preferência no consumo de produtos que não tragam problemas na sua produção e assim as empresas no intuito de não apenas continuar a vender, mas também expandir sua produção ela se adaptará. Dessa forma, podemos ver uma relação positiva entre a postura das empresas e a percepção das pessoas.

Esse comportamento vindo das empresas privadas pode ser visto como uma forma prática de se implantar um sistema de eco-labeling, onde o comportamento da sociedade reflete em um equilíbrio no mercado por produtos ecologicamente corretos, ou seja, em uma sociedade com maior consciência ambiental maior serão os incentivos para que as empresas se esforcem para adquirir uma vantagem sobre seus competidores, e assim as empresas privadas passarão cada vez mais a utilizar métodos mais limpos de produção sem a necessidade de que haja alguma regulação no mercado. Portanto o eco-labeling agiria como um sistema onde as empresas voluntariamente passariam a usar regras mais rígidas no manuseio dos recursos naturais para se manter competitivas dentro do seu mercado.

O Brasil se apresenta novamente como um país com grande preocupação com a questão ambiental, pois através do número de certificados ISO obtidos por suas empresas, pode-se observar uma maior demanda social na população brasileira e a percepção desse fato pela iniciativa privada.

Tabela 4.3
Certificados ISO 14001

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Argentina	28	37	84	114	175	249
Brasil	63	88	165	330	350	900
Paraguai	-	-	-	1	1	4
Uruguai	1	3	10	22	29	32
Mercosul	92	128	259	467	555	1185
Mundo	4.433	7.887	14.106	22.897	36.765	49.462

Fonte: The ISO Survey of ISO 9000 and ISO 14001 Certificates, Twelfth cycle, 2002

Como podemos observar na tabela existe uma evolução não apenas do Brasil, mas no Mercosul e no mundo com relação à obtenção de certificados, tendo um grande crescimento nos últimos anos. O Mercosul, impulsionado pelo Brasil, obteve um grande avanço entre 2001 e 2002, mais uma vez demonstrando o crescimento do sentimento da população com respeito à questão ambiental. No entanto, a evolução do Mercosul não foi algo especial, pois ao olharmos para a parcela de selos adquiridos dentro do bloco e no mundo vemos que as empresas do Cone Sul permaneceram com aproximadamente apenas 2,4% dos certificados no mundo em 2002, um aumento de 0,3% em relação ao ano de 1997.

As empresas por sua vez para aumentarem sua competitividade aderem cada vez mais ao selo. O comprometimento das empresas privadas vem aumentando ainda devido à abertura comercial nos países, que para aumentarem suas exportações não apenas para o mundo, mas para os seus parceiros no bloco, tem que estabelecer em seu produto um mínimo de qualidade exigido pelo seu mercado consumidor, que vê no Meio Ambiente uma preocupação crescente.

Embora em menor quantidade, as empresas uruguaias e paraguaias também começaram o processo de melhoria da qualidade de seu produto visando à competição interna e externa. À medida que os países abrem seus mercados para produtos de outros países, eles aumentam a competição interna e a possibilidade de consumo da sua população que passa a ter maior poder de barganha, logo um dos meios para que as empresas se destaquem no mercado e ampliem seus lucros é a responsabilidade ambiental. Esta é importante ainda para poder aumentar suas exportações para países que possuam não apenas legislações mais exigentes, mas populações com demandas ambientais maiores. Assim, podemos observar a importância da abertura comercial desses países e o impacto positivo obtido nas relações com o Meio Ambiente.

Com a implementação do selo ISO presencia-se um equilíbrio entre comércio e Meio Ambiente, isto é, o livre comércio criou mecanismos próprios de proteção à natureza, mostrando assim que o liberalismo caminha para um equilíbrio no longo prazo. A questão não pode ser resumida a isso, pois embora esse certificado contribua para a solução, o livre comércio ainda se mostra com pouca força sobre o caso, dado que por mais que o haja um número crescente de selos dados a empresas privadas, existe problemas que já não podem mais ser solucionados ou terão custos absurdos para a sua recuperação. Isso pode ser visto através de espécies extintas ou ecossistemas perdidos devido à destruição do homem, fato

que pode ser bem exemplificado pela Mata Atlântica que se resume a 7,3 por cento do seu tamanho original.

5. Conclusão

A questão ambiental não pode ser tratada de qualquer forma, pois se trata de um problema delicado e necessita a atenção de todos os agentes envolvidos, isto é, governos, organizações mundiais e a opinião pública mundial.

Embora não se saiba muito bem quais são os pontos de vistas corretos, ou seja, não existem muitos dados empíricos que confirmem que o liberalismo ou o protecionismo são capazes de fornecer melhores condições para um desenvolvimento sustentável em relação ao ambiente, o que se pode afirmar é que os dois pontos de vista possuem efeitos danosos ao ambiente e ao mesmo tempo efeitos que ajudam na melhoria da qualidade do meio, ou seja, existem efeitos ambíguos difíceis de serem medidos.

Países como o Brasil podem ter se beneficiado pela abertura comercial quando tiveram que estabelecer regras mais rígidas para que seus produtos pudessem entrar em mercados com maior proteção no mundo, e assim podemos observar uma importação dos padrões ambientais dos países desenvolvidos. No entanto, como pode ser demonstrado nesse texto, o Brasil também tem sido prejudicado na questão ambiental devido aos parceiros de Mercosul que por estarem atrasados no que se diz respeito às leis ambientais, possibilitam que o Brasil importe o ônus do desenvolvimento de outros países, isto é, o governo brasileiro é obrigado a lidar com o passivo ambiental de outros países incluindo os desenvolvidos.

Quanto à questão dentro do Mercosul, a solução ideal seria a de se chegar a uma harmonização das leis que regem o Meio Ambiente. No entanto, não significa que todos os países deveriam adotar uma lei única, mas leis que fossem compatíveis com suas capacidades de implementação e não comprometessem o crescimento do país. Assim, a harmonização permitiria que problemas com o comércio, onde a causa está nas diferenças das leis ambientais, fossem evitadas, dando ao Mercosul mais eficiência. Contudo, essa é uma questão muito delicada, pois se trata de uma negociação entre quatro países em fases diferentes de desenvolvimento, tornando a negociação muito custosa para todos os países que tentam extrair para si o maior excedente possível, exigindo ainda de um período maior para que a negociação seja completada.

Outro ponto que tem que ser observado é a necessidade do consenso sobre os problemas no Meio Ambiente. Isto é, a melhor maneira de se atingir o principal objetivo da preservação do ambiente é através de acordos multilaterais e não por regras impostas

unilateralmente. Não apenas os MEAs representam um passo significativo para o desenvolvimento sustentável, mas também os acordos firmados dentro dos blocos econômicos que cada vez mais têm demonstrado sua preocupação para com essas questões. O acordo firmado entre Paraguai e Brasil apontado nesse texto pode ser visto como um exemplo para que negociações futuras envolvendo questões relevantes para o Meio Ambiente sejam feitas, um acordo onde ambos os países e a natureza saíram ganhando.

Contudo, não são apenas os governos que estão preocupados com a questão, a população demonstra suas vontades através das ONGs que estão cada vez mais ativas nas questões envolvendo a OMC e o Meio Ambiente. A iniciativa privada também reflete a demanda criada pela sociedade por produtos que preservem o Meio Ambiente através da criação e adoção dos selos de qualidade ISO. Os certificados constituem um avanço do ponto de vista ambiental, que pode ser observado pelo aumento do número de selos que vêm sendo obtidos, não apenas por empresas brasileiras, mas também por empresas sediadas nos países do Mercosul ao longo desse período, o que significa um aumento da preocupação da população do Cone Sul, seguindo uma tendência existente no mundo.

6. Bibliografia

Birdsall, Nancy e Wheeler, David. Trade Policy and Industrial Pollution in Latin America: Where are the Pollution Havens?. *Journal of Environment & Development*, 1993.

Castilho, Selene, Pinto, Thais, Castro, Diego, de Miranda, Sílvia e Burnquist, Heloísa. *Acordos Multilaterais Ambientais e a OMC*. CEPEA, 2003.

Copeland, Brian R. e Taylor, M. Scott. *International Trade and the Environment: A Framework for Analysis*. NBER, 2001 (Working Paper n° 8540).

Dean, Judith M. *Does Trade Liberalization Harm the Environment? A New Test*. Centre for International Economic Studies, 2000.

Ederington, J., Levinson, A. e Minier, J. *Footloose and Pollution-Free*. Julho de 2003 (mimeo).

Frankel, Jeffrey e Rose, Andrew K. *Is Trade Good or Bad for the Environment? Sorting Out the Causality*. Harvard University Faculty Research Working Paper Series, 2003.

Grossman, Gene M. e Krueger, Alan B. *Economic Growth and the Environment*. NBER, 1994 (Working Paper n°4634).

<http://www.cepea.esalq.usp.br/internacional/publica.php>

<http://www.desenvolvimento.gov.br>

<http://www.iso14000.com>

<http://www.mercosul.gov.br>

<http://www.mma.gov.br>

<http://www.wto.org>

International Organization for Standardization. *The ISO Survey of ISO 9000 and ISO 14001 Certificates, Twelfth cycle, 2002*. ISO, 2002.

- Kaiser, Kai e Schulze, Günther G. International Competition and Environmental Expenditures: Empirical Evidence from Indonesian Manufacturing Plants. HWWA, 2003 (Discussion Paper 222).
- Könz, Peider, Bellmann, Christophe, Assunção, Lucas, e Meléndez-Ortiz, Ricardo. Trade, Environment and Sustainable Development: Views from Sub-Saharan Africa and Latin America A Reader. The United Nations University and ICTSD, 2000.
- Krugman, Paul e Obstfeld, Maurice. Economia Internacional Teoria e Política. Pearson Education do Brasil, 2000.
- Ngobese, Peter. Multilateral Trade and MEAs: Convergence or Divergence. 1998 (IN Trade, Environment and Sustainable Development: Views from Sub-Saharan Africa and Latin America A Reader).
- Mabey, Nick e McNally, Richard. Foreign Direct Investment and the Environment From pollution havens to sustainable development. A WWF-UK Report, 1998.
- Ministério do Meio Ambiente / Brasil. Comércio e Meio Ambiente: Uma agenda positiva para o desenvolvimento sustentável. Documento Preparado para a XIII Reunião do Fórum de Ministros do Meio Ambiente da América Latina e Caribe, 2001.
- Motta, Veiga P. As Normas Trabalhistas e Ambientais na Agenda de Negociações internacionais. 2001 (mimeo).
- Rêgo, Elba Cristina Lima. Do Gatt à OMC: O que Mudou, como funciona e para onde Caminha o Sistema Multilateral de Comércio. 1996 (mimeo).
- Sampson, Gary P. Trade, Environment, and the WTO: The Post-Seattle Agenda. ODC, 2000 (Policy Essay nº27).
- Seroa da Motta, R. Integrating Brazilian National Priorities and Policies in Global Environmental Issues. IPEA, 2000.

SICE, http://www.sice.oas.org/dispute/mercosur/laudo6a_p.asp. Laudo do Tribunal Arbitral Ad Hoc do MERCOSUL constituído para entender da controvérsia apresentada pela República Oriental do Uruguai à República Federativa do Brasil sobre “Proibição de Importação de Pneumáticos Remoldados (Remolded) Procedentes de Uruguai”. Janeiro de 2002.

Snyder, Lori D., Miller, Nolan e Stavins, Robert N. The Effects of Environmental Regulation on Technology Diffusion: The Case of Chlorine Manufacturing. Harvard Law School Public Law, 2002 (Research Paper n°61).

Vaz, Alcides Costa. Cooperação, Integração e Processo Negociador A construção do Mercosul. Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, 2002.

Anexo 1: Listagem Cronológica das MEAs até 1998

1940-1950	<ul style="list-style-type: none"> • Convenção Internacional para Regulamentação da Caça a Baleia (1946) • Protocolo de Emenda (1956) • Convenção internacional para a proteção dos pássaros (1950)
1951-1960	<ul style="list-style-type: none"> • Convenção Internacional da Proteção de Planta (1951) • Convenção internacional para a prevenção da poluição do mar por petróleo (1954) • Convenção sobre o Alto Mar (1958) • Convenção sobre a Plataforma Continental (1958) • Protocolo opcional às nações unidas na lei do mar (1958)
1960-1970	<ul style="list-style-type: none"> • Tratado que proíbe testes da arma nuclear na atmosfera, no espaço e sob a água (1963) • Convenção dos Pescadores (1964)
1971-1980	<ul style="list-style-type: none"> • Convenção em Wetlands da importância internacional, especialmente, do habitat dos Waterfowl (RAMSAR) (1971) • Convenção no comércio internacional e preservação da fauna selvagem e da flora (CITES) (1973); emendado 1979, 1983, 1995; • Convenção de Long-Range na poluição de ar (1979); e Protocolos (financiamento, 1984, Enxofre, 1995, Óxidos de Nitrogênio, 1988; e Composto Orgânico Temporário, 1991). Esboço do protocolo para convenção de Long-Range na poluição do ar sobre poluidores orgânicos persistentes (1988)
1981-1990	<ul style="list-style-type: none"> • Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) • Acordo Tropical Internacional Da Madeira (1983) • Convenção de Viena para a proteção da camada de ozônio (1985) • Protocolo De Montreal (1987), emendado em 1990 e 1992 • Convenção de Basiléia no controle de desperdícios perigosos e de sua eliminação (1989)
1991-1998	<ul style="list-style-type: none"> • Convenção Africana sobre o Banimento da Importação e Controle do Movimento e Gerenciamento de Resíduos Perigosos Transfronteiriços (Bamako – 1991) • Convenção sobre Avaliação do Impacto Ambiental em Contextos Transfronteiriços (1991) • Convenção da estrutura da ONU em relação a mudança do clima (1992) • Convenção na diversidade biológica (1992) • Conferência do Rio no ambiente e no desenvolvimento (1992) • Conferência unida das nações sobre o ambiente e o desenvolvimento: Agenda 21 (1992) • Convenção da ONU em relação á desertificação nos pises que sofrem com a seca, particularmente na África (1994) • Protocolo de Kyoto (1997) • Protocolo de esboço à poluição de ar de poluentes orgânicos persistentes (1998)

Fonte: Traduzido de Ngobese (1998)