

ASPECTOS JURÍDICOS RELATIVOS AO ETANOL BRASILEIRO E AS BARREIRAS NÃO-TARIFÁRIAS À SUA IMPORTAÇÃO

Hellen Priscilla Marinho Cavalcante

Bacharel em Direito. Ex-Bolsista do Programa de Recursos Humanos em Direito do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – PRH-ANP/MCT n. 36

1 INTRODUÇÃO

Não se pode negar que, em razão do uso de petróleo, gás natural e seus derivados, os quais estão elencados no rol dos combustíveis fósseis, é possível a existência de transportes velozes, a manutenção de grande parte das atividades industriais em todo o mundo, bem como desfrutar de utensílios e objetos básicos do dia-a-dia. Entretanto, por se constituírem em energias não-renováveis, sua existência é finita, tendo o seu fim previsto para um futuro próximo, ainda não definido de forma exata pelos pesquisadores, que ainda divergem sobre sua data-limite.

Em adição, são tais combustíveis fósseis grandes contribuidores para o agravamento do efeito estufa em nosso planeta, em decorrência da liberação de gases como o gás carbônico (CO₂), metano (CH₄) e óxidos nitrosos (N_xO_x), recrudescendo sua participação nas causas motivadoras das mudanças climáticas e do aquecimento global.

Destarte, fez-se necessário buscar alternativas para o uso dos combustíveis fósseis, de forma a respeitar os limites impostos pela própria natureza. Além disso, busca-se garantir às populações atuais e futuras a utilização de transportes eficientes, o acesso à energia elétrica e o exercício de tarefas cotidianas que dependem da existência dos combustíveis citados.

Outrossim, a procura pelas ditas alternativas energéticas também objetivam amenizar sobremaneira as mudanças climáticas presentes em nosso planeta, tendo em vista a redução que ocorre na emissão de gases do efeito estufa - GEEs, retardando o aquecimento global.

Deste modo, o interesse mundial pelas fontes energéticas renováveis, mais limpas e que não agridem tanto o meio ambiente como os combustíveis fósseis, vem crescendo ao longo dos últimos anos, investindo já os países consideravelmente em fontes renováveis de energia para consumo, tais como o biodiesel, a energia solar e a

eólica. O Brasil também se destaca nesse ramo, sendo o maior produtor mundial de etanol a partir da cana de açúcar.

Contudo, algumas dificuldades ainda surgem para aqueles países que pretendem ingressar e se estabilizar no mercado dos biocombustíveis, a exemplo das barreiras não-tarifárias, as quais podem ser manipuladas pelos países praticantes e utilizadas facilmente como um nefasto mecanismo de defesa dos seus produtos.

O Brasil é alvo da aplicação de tais instrumentos protecionistas, principalmente por parte dos países desenvolvidos, os quais buscam ao máximo a defesa de seus produtores nacionais, coibindo a entrada livre do etanol brasileiro em seus territórios.

Tendo em vista o exposto, o presente artigo pretende apresentar os principais aspectos dentro do âmbito jurídico, com as devidas repercussões socioeconômicas, que abranjem o etanol brasileiro, expondo o contexto em que a produção deste surgiu no país. Em seguida, abordar-se-ão as principais medidas protecionistas de cunho não-tarifário que afligem o mercado brasileiro de biocombustíveis, explanando acerca dos seus aspectos essenciais.

Por fim, após se expor um panorama atual da aplicação das mencionadas medidas protecionistas ao etanol brasileiro, tratar-se-á da função exercida pela Organização Mundial do Comércio – OMC e o entendimento desta acerca da classificação do etanol no âmbito do comércio internacional.

2 BREVES EXPLANAÇÕES ACERCA DA MATRIZ ENERGÉTICA NACIONAL

No Brasil, afirma-se que as tentativas iniciais de encontrar petróleo datam do fim do século XIX, porém somente no ano de 1939, no estado da Bahia, o chamado *ouro negro* foi, de fato, descoberto em nosso território. Com isso, motivou-se a sua exploração em terras brasileiras, desencadeando o processo de perfuração nas bacias de Sergipe-Alagoas e do Recôncavo.

Em 1953, em meio a pressão da sociedade e a demanda cada vez mais crescente por petróleo, o então presidente Getúlio Vargas sancionou a Lei nº 2004, criando a

Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, que seria, à época, a única empresa responsável por realizar as pesquisas e a extração de petróleo no solo brasileiro¹.

Na década de 60 do século passado, pôde-se observar, seguindo a tendência mundial, a criação do programa brasileiro de energia nuclear, como alternativa à dependência do petróleo e seus derivados, cabendo à Furnas Centrais Elétricas S.A. a incumbência de construir a primeira usina nuclear nacional, a ser chamada de Angra I.

No entanto, os vultosos investimentos em tal setor, a necessidade de transferência de tecnologia apropriada e o risco permanente de acidentes impossibilitaram o êxito de tal programa especificamente em nosso país. Atualmente, algumas das usinas construídas na década de 1970, como as de Angra I e II, no Rio de Janeiro, operam com a capacidade de 520 megawatts e 1.080 megawatts, respectivamente.²

Também durante a década de 70 ocorreram as duas crises do petróleo, fato que prejudicou severamente o fornecimento do óleo aos países importadores, como o Brasil, que chegava a importar cerca de 80% do petróleo aqui processado. Em 1973, quando da eclosão da primeira crise, o barril de óleo³ saltou de 3 para 12 dólares, enquanto que, em 1979, o valor atingido foi de 32 dólares.

A partir de então, pode-se asseverar que a matriz energética nacional iniciou o seu processo de diversificação. O país não poderia ficar à mercê das grandes nações exportadoras de petróleo, que estavam, ao contrário daquele, lucrando com os colapsos seguidos ocorridos na década de 1970.⁴ Passou-se a investir largamente em fontes

¹ Disponível em: <http://www.tnpetroleo.com.br/sala_de_aula/o-petroleo-no-brasil/>. Acesso em: 14 fev. 2010.

² Disponível em: <<http://www.eletronuclear.gov.br/inicio/index.php>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

³ Apenas a título ilustrativo, um barril de petróleo equivale a cerca de 159 litros, produzindo-se 17 litros de gasolina e 63 litros de diesel com tal volume. Disponível em: <<http://www.investinfo.com.br/AbrilExame/Sinopse.aspx?codSubSetor=057>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

⁴ Quanto à longevidade das atuais reservas provadas de petróleo, o principal indicador é a razão R/P (reserva/produção), situado em torno de 19 anos em 2005, segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. Este número indica que, mantida a atual relação entre reservas provadas (sem levar em consideração as atuais descobertas sobre o pré-sal) e o ritmo de produção atual, as reservas atualmente disponíveis sustentam a produção de petróleo algo em torno de um período de 19 anos, aproximadamente. A razão R/P é dependente do ritmo de novas descobertas, da evolução dos métodos de recuperação do reservatório, da alteração dos preços da energia, como também do ritmo da demanda por derivados de petróleo, sendo este dependente, essencialmente, das condições de crescimento econômico e sob que tecnologias e padrões de consumo se sustenta este crescimento. MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. **Matriz Energética Nacional 2030**. p. 34. Disponível em:

alternativas que pudessem substituir o papel exercido pelo petróleo, sobretudo levando-se em consideração as características naturais presentes no território, favoráveis ao desenvolvimento de tais energias.

Neste sentido, o governo deu início a programas de desenvolvimento de fontes renováveis de energia, como a hidráulica e a biomassa⁵, notadamente a produção de álcool etílico, também conhecido como etanol. Com a primeira medida, o governo buscava, dentre outros, suprir a demanda de energia elétrica do país, enquanto que, com a última, a intenção era a de substituir o combustível principal utilizado pelos veículos de passeio, qual seja, a gasolina.

O êxito para o cultivo de biomassa depende, dentre outros, de dois fatores primordiais: a existência de terra fértil e a alta incidência de raios solares, características presentes e abundantes no Brasil, características que podem ser explicadas em virtude da localização privilegiada do país no globo terrestre. Deste modo, é certo afirmar que nosso país é detentor de condições favoráveis para a produção de energia derivada da biomassa, seja por meio da utilização da cana de açúcar, resultando no etanol, ou do óleo extraído de vegetais, como acontece no caso do biodiesel.

No ano de 2000, quase trinta anos após as medidas adotadas pelo governo diante das crises do petróleo, a matriz energética brasileira já apresentava significativas modificações, havendo uma considerável diminuição do uso da lenha e carvão vegetal, ao mesmo tempo em que a participação da energia hidráulica, dos derivados da cana de açúcar, tais como o álcool, e demais fontes energéticas primárias renováveis, aumentou.

Quanto às projeções previstas para os anos vindouros, considera-se que haverá uma maior penetração dos combustíveis líquidos renováveis, a exemplo do etanol e biodiesel, em substituição aos derivados do petróleo, principalmente no setor agropecuário e de transportes.

<http://www.mme.gov.br/spe/galerias/arquivos/Publicacoes/matriz_energetica_nacional_2030/MatrizEnergeticaNacional2030.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2010.

⁵ O termo biomassa compreende a matéria vegetal gerada pela fotossíntese e seus diversos produtos e subprodutos derivados, tais como florestas, culturas e resíduos agrícolas, dejetos animais e matéria orgânica, contida nos rejeitos industrial e urbano. Essa matéria contém a energia química acumulada através da transformação energética da radiação solar e pode ser diretamente liberada por meio da combustão, ou ser convertida, através de diferentes processos, em produtos energéticos de natureza distinta, tais como carvão vegetal, etanol, gases combustíveis e de síntese, óleos vegetais combustíveis e outros. MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. **Matriz Energética Nacional 2030**. p. 125. Disponível em:

<http://www.mme.gov.br/spe/galerias/arquivos/Publicacoes/matriz_energetica_nacional_2030/MatrizEnergeticaNacional2030.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2010.

Com relação ao Brasil, há a previsão de que, em 2030, a participação das fontes renováveis corresponderá a 44,8% da matriz energética nacional. Nestas condições, a cana e seus derivados passarão a ser a segunda fonte de energia mais importante da matriz energética brasileira, inferior apenas à participação do petróleo e derivados.⁶

3 A INSERÇÃO DO ETANOL NO PANORAMA ENERGÉTICO BRASILEIRO

O etanol, cuja fórmula molecular corresponde a C₂H₆O, é utilizado como combustível em veículos dotados de motores de combustão interna com ignição por ciclo Otto. Sua octanagem⁷ varia entre 89 e 130, sua temperatura de ignição é de 420 °C e apresenta 100% de solubilidade em água, além de ser um grande aditivo antidetonante.

Quando comparado às gasolinas típicas, pode-se afirmar que a combustão do etanol puro em motores lança no ar menores níveis de monóxido de carbono (CO), óxidos de enxofre (SOx) e hidrocarbonetos. Em contrapartida, aldeídos e alguns óxidos de nitrogênio (NOx) podem ser liberados em maior volume.

No Brasil, as especificações a serem adotadas pelos produtores de etanol são editadas pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, conforme as atribuições concedidas pela Lei nº 9.478 de 6 de agosto de 1997, em seu art. 8º e incisos.⁸ Como exemplos, há a Resolução ANP nº 36/2005, que traz as especificações referentes tanto ao álcool anidro quanto ao hidratado, cuja diferença será

⁶ TOLMASQUIM, Maurício T.; GUERREIRO, Amílcar; GORINI, Ricardo. Matriz Energética Brasileira. **Novos Estudos**, São Paulo, n. 79, p. 58, nov. 2007. Disponível em: <<http://novosestudos.uol.com.br/acervo/download.asp?idMateria=114>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

⁷ Octanagem é a medida de resistência de um combustível a auto-ignição e a detonação, avaliada pelos métodos Motor (MON) e Research (RON), que permite inferir o comportamento de um motor alimentado com esse combustível, respectivamente, em condições de carga elevada ou carga constante. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Bioetanol de cana de açúcar: energia para o desenvolvimento sustentável**. p. 41. Disponível em: <<http://www.bioetanoldecana.org/pt/download/bioetanol.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

⁸ Art. 8º A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, cabendo-lhe:

I - implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis, contida na política energética nacional, nos termos do Capítulo I desta Lei, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo, gás natural e seus derivados, e de biocombustíveis, em todo o território nacional, e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;

(...)

XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis.

também explicada em linhas posteriores, a Resolução ANP nº 05/2006, atinente à comercialização de etanol aos distribuidores de combustíveis, e a Resolução nº 09/2009, que permite a utilização do termo *etanol* nas bombas de combustíveis.

3.1 As primeiras utilizações do etanol e o programa nacional do álcool – PROALCOOL

Os primeiros usos do etanol como combustível no Brasil ocorreram por volta do final dos anos 20 do século passado, quando a Usina Serra Grande Alagoas - USGA, localizada no município de São José da Laje, produziu o combustível pela primeira vez. Também o Instituto Nacional de Tecnologia produziu álcool para a propulsão de automóveis na década de 20.

Em 1931, a mistura de 5% de álcool à gasolina foi tornada obrigatória por lei, a fim de drenar os excedentes de produção da indústria açucareira⁹, cuja porcentagem foi sendo gradativamente aumentada. Nos anos seguintes, já durante a Segunda Guerra Mundial, milhares de automóveis rodavam com álcool nos Estados de Pernambuco e de Minas Gerais, derivado da cana de açúcar e da mandioca, respectivamente.

No entanto, a produção foi incipiente e não chegou a fazer concorrência com a gasolina já normalmente utilizada como combustível. Ademais, na medida em que os problemas gerados pela recessão econômica foram diminuindo, os preços do petróleo e seus derivados começaram também a ceder, o que acabou por inviabilizar a continuidade da produção do etanol à época.

Posteriormente, na década de 1970, com o desencadeamento das duas crises do petróleo e a supervalorização do barril, o governo brasileiro decidiu reintroduzir a cultura do etanol no mercado, por meio do Programa Nacional do Álcool - PROALCOOL, implementado em 1975, por meio do decreto nº 76.593.

A função primordial do programa era promover uma ampla substituição dos derivados de petróleo, principalmente a utilização da gasolina por etanol em veículos automotivos, empregando tecnologia desenvolvida em nosso país. Deste modo, a dependência deste em relação àquele combustível diminuiria, ao passo em que se daria ênfase à produção nacional do etanol, gerando riquezas internas.

⁹ Informação obtida em <http://www.alerj.rj.gov.br/common/materias_corpo2.asp?num=27499>. Acesso em: 14 fev. 2010.

Entretanto, desde o seu início, o programa já era permeado de desconfiança, uma vez que alguns afirmavam que o verdadeiro motivo propulsor para o seu lançamento foi a tentativa de salvar a indústria açucareira, que estava à beira da falência, devido à queda dos preços do açúcar refinado no mercado externo. Em 1975, os ditos preços haviam caído drasticamente, em comparação aos preços de anos anteriores.¹⁰

Receios à parte, na fase inicial do programa, a produção alcooleira conseguiu atingir o patamar de 3,4 bilhões de litros por ano, entre o biênio 1979-80, no qual se enfatizou a produção de álcool anidro¹¹. Para atenuar ainda mais a dependência do país quanto ao petróleo, o governo decidiu criar o Conselho Nacional do Álcool - CNAL e a Comissão Executiva Nacional do Álcool - CENAL, visando acelerar a implementação dos parâmetros do programa.

Todavia, a partir do final da década de 1980 e início da década de 1990, o cenário internacional começou a modificar-se novamente, movido pelas alterações dos preços do barril de petróleo, cujo valor diminuiu sensivelmente. Aliado a esse fator, a indústria automobilística findou por optar pela fabricação de modelos e motores de acordo com a padronização mundial, isto é, à gasolina.

Também cabe salientar que, no início da década de 1990, ocorreu a liberação nacional das importações de veículos automotivos majoritariamente movidos à gasolina e a diesel, além da introdução da política de incentivos para o chamado *carro popular*, também este desenvolvido para operar à gasolina.

Em complemento, a oposição ao programa, muito forte desde o seu surgimento, não cessou, mesmo com os aspectos positivos apresentados no decorrer da sua experiência. Os argumentos utilizados incluíam a competição existente entre a cana e as

¹⁰ BERMANN, Célio. **Energia no Brasil: para quê? Para quem? Crise e Alternativas para um país sustentável**. São Paulo: FASE, 2001. p. 114.

¹¹ É importante esclarecer a existência do etanol anidro (álcool etílico anidro) e do etanol hidratado (álcool etílico hidratado). A diferença aparece apenas no teor de água contida: enquanto o etanol anidro apresenta o teor de água em torno de 0,5%, em volume, o etanol hidratado, vendido diretamente nos postos de combustíveis, possui cerca de 5% de água, em volume. O etanol anidro é usado na produção da denominada gasolina C, que é a única gasolina que pode ser comercializada no território nacional para abastecimento de veículos automotores. As distribuidoras de combustíveis adquirem o etanol anidro das destilarias e a gasolina A ("pura") das refinarias, fazendo uma mistura desses dois na proporção que pode variar entre 20 e 25% de anidro. Por sua vez, o etanol hidratado é usado diretamente no abastecimento de veículos automotores. É o álcool adquirido pelo consumidor no posto de abastecimento, para os veículos a etanol ou para os veículos com motor Flex-Fuel. UNIÃO DA INDÚSTRIA DA CANA DE AÇÚCAR. **Produção e uso do etanol combustível no Brasil: resposta às perguntas mais frequentes**. p. 13. Disponível em: <<http://www.unica.com.br/download.asp?mmdCode=5C46727F-1D86-4D4C-98B1-EB40ED3B5E41>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

culturas alimentares e o fato de que nenhum país do mundo utilizava álcool como combustível, o que isolaria o Brasil dos custos da produção, em comparação ao petróleo. Desta forma, os opositores acreditavam que o país se distanciaria dos fluxos tecnológicos internacionais e estaria retroagindo na História.

Deste modo, no ano de 1986, o programa iniciou o seu período de decadência. Como causas, podem ser citadas a desaceleração do crescimento econômico e a baixa dos preços do petróleo nos mercados internacionais, combinada com a produção interna crescente. Este novo período, denominado *contra-choque do petróleo*, colocou em xeque os programas de substituição de hidrocarbonetos fósseis e de uso eficiente da energia em todo o mundo.¹²

A demanda de etanol pelos consumidores, por outro lado, continuou sendo estimulada através da manutenção do seu preço mais baixo que o da gasolina e da incidência de valores reduzidos de impostos nos veículos movidos a álcool, em comparação aqueles de motor à gasolina.

Todavia, em virtude da sensível queda dos preços internacionais do petróleo, os valores pagos aos produtores de álcool eram baixos. Deste modo, não havia estímulo à produção do etanol, ao passo em que sua demanda ainda se mantinha em níveis anteriores ao da estagnação do programa. Conseqüentemente, neste período, houve uma crise de abastecimento do combustível.

Desta feita, o PROALCOOL findou por perder parte de sua confiabilidade entre os consumidores. Houve um desestímulo ao uso do etanol hidratado como combustível, fato que repercutiu negativamente na sua demanda, o que acabou levando, por fim, a um decréscimo da venda de veículos movidos a tal combustível.

No balanço final, referente aos anos de glória do programa, afirma-se que este foi responsável por absorver cerca de 8% da área cultivada do país para a produção de álcool e criar mais de um milhão de empregos diretos.¹³

Nos dias atuais, pode-se afirmar que o Brasil vive uma nova expansão das plantações de cana de açúcar, o que favorece a produção, em grande escala, do etanol. Cabe mencionar que o plantio da cana avança para além das áreas tradicionais, como o

¹² Disponível em: <<http://www.biodieselbr.com/proalcool/pro-alcool.htm>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

¹³ BERMANN, Célio. **Energia no Brasil: para quê? Para quem? Crise e Alternativas para um país sustentável**. São Paulo: FASE, 2001. p. 114.

interior paulista e o Nordeste, ocupando terras também no cerrado brasileiro, destacando-se o estado de Goiás, e no Sul, com o predomínio do estado do Paraná.

Outrossim, os mercados de álcool combustível, tanto anidro quanto hidratado, encontram-se liberados em todas as suas fases de produção, distribuição e revenda, sendo seus preços determinados pelas condições da oferta e procura.¹⁴

Percebe-se também que a aceitação do etanol vem crescendo cada vez mais quando se nota o número de carros *flex fuel*, isto é, aqueles modelos desenvolvidos para abastecimento por gasolina, etanol ou uma mistura dos dois, os quais foram introduzidos no mercado brasileiro no ano de 2003.

Por derradeiro, é incontroverso afirmar que o novo impulso dado aos biocombustíveis, enfatizando-se a fabricação de automóveis movidos a etanol, colabora para o alcance do já mencionado desenvolvimento sustentável, atrelando-se, para isso, fatores econômicos, sociais e ambientais.

3.2 A função desempenhada pela agência nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis - ANP

O artigo 22 da Lei Magna de nosso país dispõe acerca da competência privativa da União para legislar, definindo preceitos declaratórios e autorizadores da competência geral na legislação federal e demonstrando clara supremacia em relação aos demais entes federativos, em virtude da relevância das disposições.¹⁵

Ao seguir-se a leitura de tal artigo, depara-se com a disposição contida no inciso IV, o qual afirma que é de competência privativa da União, dentre outros casos, legislar sobre energia¹⁶. Deste modo, cabe especificamente à União editar normas e diretrizes gerais acerca do setor energético brasileiro.

No entanto, pelo fato de essa competência ser privativa, e não exclusiva, é possível os Estados legislarem acerca do assunto também, por meio de delegação

¹⁴ MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. **Matriz Energética Nacional 2030**. p. 131. Disponível em: <http://www.mme.gov.br/spe/galerias/arquivos/Publicacoes/matriz_energetica_nacional_2030/MatrizEnergeticaNacional2030.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2010.

¹⁵ STRASSER, Carlos. Teoría del Estado. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1986. p. 51 *apud* MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional**. São Paulo: Atlas, 2006. p. 275.

¹⁶ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:(...)IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão.

conferida pela União, conforme reza o parágrafo único do artigo 22¹⁷, desde que satisfeitos determinados requisitos¹⁸. A possibilidade de haver delegação aos Estados é o que diferencia a competência privativa da exclusiva exercida pela União, esta contida no art. 21.

Por conseguinte, todos os atos normativos a serem editados a respeito do setor energético, isto é, concernentes às atividades do petróleo, gás natural, bem como dos biocombustíveis, a exemplo do etanol e biodiesel, desde que não sejam matéria de delegação, são de responsabilidade da União.

Neste contexto, a fim de regular, contratar e fiscalizar as atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo e gás natural, foi instituída a Agência Nacional do Petróleo pela Lei nº 9.478¹⁹, de 6 de agosto de 1997, cujas funções acima referidas são encontradas no art. 8º e incisos, dos quais, para os fins propostos pelo presente trabalho, destacam-se o I, o VII e o XVIII²⁰.

Em seguimento à *Lei do Petróleo* e com a finalidade de implantar de fato a Agência, em 14 de janeiro de 1998 adveio o Decreto nº 2.455, que, além de enfatizar a responsabilidade da ANP pela regulação e fiscalização do setor petrolífero e gasífero, incumbe também à tal autarquia a tarefa de editar normas concernentes ao álcool

¹⁷ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:(...)

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

¹⁸ São três os requisitos mencionados pela doutrina: i - o requisito formal (a delegação deve ser objeto de lei complementar devidamente aprovada pelo Congresso Nacional, por maioria absoluta dos membros da Câmara dos Deputados e do Senado Federal); ii - o material (somente poderá ser delegado um ponto específico dentro de uma das matérias descritas nos vinte e nove incisos do art. 22 da CF); e iii - o implícito (o art. 19 da CF veda a criação por parte de qualquer dos entes federativos de preferências entre si). MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional**. São Paulo: Atlas, 2006. p. 279.

¹⁹ Art. 7º Fica instituída a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, entidade integrante da Administração Federal Indireta, submetida ao regime autárquico especial, como órgão regulador da indústria do petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis, vinculada ao Ministério de Minas e Energia.

²⁰ Art. 8º A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, cabendo-lhe:

I - implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis, contida na política energética nacional, nos termos do Capítulo I desta Lei, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo, gás natural e seus derivados, e de biocombustíveis, em todo o território nacional, e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;(…) VII - fiscalizar diretamente e de forma concorrente nos termos da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, ou mediante convênios com órgãos dos Estados e do Distrito Federal as atividades integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, bem como aplicar as sanções administrativas e pecuniárias previstas em lei, regulamento ou contrato;(…) XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis.

combustível, seja ele anidro ou hidratado, como se infere da redação dos artigos 14 e 16²¹ do mesmo decreto.

É relevante ressaltar também a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução da emissão de poluentes por veículos automotores, cujo art. 9º fixa em 22% o percentual obrigatório de adição de álcool etílico anidro à gasolina, em todo o território nacional.

Todavia, conforme a redação do §1º de tal artigo, “o Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de 25% ou reduzi-lo a 20%”.²² Na realidade, esta possibilidade de variação da qual goza o governo é por ele bastante empregada, o qual procura adequar tal porcentagem à disponibilidade do produto no mercado e aos períodos de safra da cana de açúcar, que garantem o abastecimento de álcool, e o de entressafra. Atualmente, o governo reduziu o percentual para 20%, medida que entrou em vigor em 1º de fevereiro de 2010 e terá validade por noventa dias.²³

Em adição às leis acima mencionadas, há também algumas resoluções da ANP sobre a matéria, como a Resolução nº 36, de 06 de dezembro de 2005, que estabelece a especificação do etanol combustível de veículos automotores no mercado brasileiro, e a Resolução nº 05, de 13 de fevereiro de 2006, a qual regula a comercialização de etanol aos distribuidores de combustível.

Tendo em vista a finalidade de controle de qualidade dos biocombustíveis que deve ser exercida pela ANP, o art. 5º²⁴ da Resolução nº 36/2005 prevê que os produtores do álcool combustível devem enviar mensalmente à Agência um resumo do que foi

²¹ Art. 14. A ANP regulará as atividades da indústria do petróleo e a distribuição e revenda de derivados de petróleo e álcool combustível, no sentido de preservar o interesse nacional, estimular a livre concorrência e a apropriação justa dos benefícios auferidos pelos agentes econômicos do setor, pela sociedade e pelos consumidores e usuários de bens e serviços da indústria do petróleo.

Art. 16. A ANP fiscalizará as atividades da indústria do petróleo e a distribuição e revenda de derivados de petróleo e álcool combustível, no sentido da educação e orientação dos agentes do setor, bem como da prevenção e repressão de condutas violadoras da legislação pertinente, dos contratos e das autorizações.

²² Art.9º É fixado em vinte e dois por cento o percentual obrigatório de adição de álcool etílico anidro combustível à gasolina em todo o território nacional. §1º O Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de vinte e cinco por cento ou reduzi-lo a vinte por cento.

²³ Informação disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u677599.shtml>>. Acesso em: 10 jan. 2010.

²⁴ Art. 5º. Os produtores deverão enviar mensalmente à ANP/SQP, através do endereço eletrônico sqp@anp.gov.br, até o 15º (décimo quinto) dia do mês subsequente àquele a que se referirem os dados enviados, um resumo dos resultados constantes nos Certificados da Qualidade com os valores mínimo, máximo, médio e desvio das seguintes características: acidez, condutividade elétrica, massa específica, teor alcoólico, potencial hidrogeniônico, sulfato, ferro, cobre e sódio.

apurado em relação a determinadas características do etanol. Tal resumo é decorrente de informações presentes no Certificado de Qualidade a ser emitido pelo produtor, como acidez, teor alcoólico e massa específica.

Por conseguinte, de acordo com a orientação dada pelo art. 10²⁵, aquele produtor ou distribuidor que não se enquadrar nas especificações presentes no Regulamento Técnico em anexo à Resolução nº 36/2005 está impedido de comercializar álcool etílico, seja ele na forma de anidro ou hidratado.

A Resolução nº 05, de 13 de fevereiro de 2006, traz a regulação acerca da comercialização de etanol em território nacional. Assim como na Resolução nº 36/2005, o art. 2º elenca definições acerca de termos relativos ao setor, como o de fornecedor, distribuidor e importador²⁶, ressaltando o fato de que os dois últimos devem ser pessoas jurídicas constituídas necessariamente sob as leis jurídicas brasileiras.

O art. 3º expõe a respeito dos requisitos que o fornecedor deve preencher a fim de qualificar-se para a comercialização de álcool etílico para fins automotivos. O fornecedor deve, primeiramente, cadastrar-se no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para, posteriormente, realizar cadastro junto à ANP²⁷.

²⁵ Art. 10. Fica vedada a comercialização de Álcool Etílico Anidro Combustível (AEAC) e Álcool Etílico Hidratado Combustível (AEHC), definidos no art. 2º desta Resolução, que não se enquadrem nas especificações do Regulamento Técnico.

²⁶ Art. 2. Para os fins desta Resolução, adotam-se as seguintes definições:

I – álcool etílico combustível para fins automotivos: Álcool Etílico Anidro Combustível (AEAC) e Álcool Etílico Hidratado Combustível (AEHC), comercializado no mercado interno para fins automotivos, em conformidade com as especificações da ANP;

II – distribuidor: pessoa jurídica, constituída sob as leis brasileiras, autorizada para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos derivados de petróleo, álcool combustível, biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel especificada ou autorizada pela ANP e outros combustíveis automotivos;

III – fornecedor: produtor com unidade fabril instalada no território nacional e cooperativa de produtores de álcool etílico, ambos com código de cadastramento no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e importador de álcool etílico combustível para fins automotivos; e

IV – importador de álcool etílico combustível para fins automotivos: pessoa jurídica, constituída sob as leis brasileiras, que adquire álcool etílico exclusivamente de procedência do mercado externo para comercialização no mercado interno.

²⁷ Art. 3º. A comercialização de álcool etílico combustível para fins automotivos somente poderá ser efetuada após cadastramento do fornecedor na ANP, no endereço eletrônico www.anp.gov.br, por meio do preenchimento da Ficha Cadastral de Fornecedor de Álcool Etílico Combustível para Fins Automotivos.

§1º A ANP somente cadastrará os produtores e cooperativas de produtores de álcool etílico combustível que possuam código de cadastramento no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Caso o fornecedor esteja apto a comercializar álcool etílico, a Agência Ihe fornecerá o Certificado de Cadastramento de Fornecedor de Álcool Etílico Combustível para Fins Automotivos²⁸ e somente estando munido de tal documento poderá o fornecedor iniciar a comercialização de álcool etílico para fins automotivos²⁹.

O art. 8º trata das obrigações a que está submetido o fornecedor, como o envio dos dados de comercialização à ANP, a necessidade de guardar as notas fiscais relativas à atividade, bem como a obrigatoriedade de lacre do compartimento do veículo utilizado para o transporte do álcool etílico.

O mais recente documento editado pela ANP que trata do etanol, fruto de um período de consulta à opinião pública seguida por uma audiência também pública na ANP, realizada em março, é a Resolução nº 09, de 1º de abril de 2009, a qual, segundo previsão do art. 1º e §1º, permite a utilização do termo *etanol combustível* para designar o álcool etílico combustível, abrangendo tanto o hidratado quanto o anidro.³⁰

Tal alteração veio em momento oportuno, tendo em vista que, dentre os países produtores de etanol, apenas o Brasil, até então, utilizava o termo *álcool* para referir-se ao produto, ao passo que os demais utilizam somente a expressão *etanol* para se referir ao álcool combustível no mercado internacional. Isto encerra possíveis confusões que se poderiam criar entre o álcool utilizado para combustível, de grande produção e uso global, e aquele utilizado para a fabricação de bebidas.

²⁸ Art. 3º A comercialização de álcool etílico combustível para fins automotivos somente poderá ser efetuada após cadastramento do fornecedor na ANP, no endereço eletrônico www.anp.gov.br, por meio do preenchimento da Ficha Cadastral de Fornecedor de Álcool Etílico Combustível para Fins Automotivos.

(...)

§2º O Certificado de Cadastramento de Fornecedor de Álcool Etílico Combustível para Fins Automotivos será emitido por via eletrônica após o preenchimento da Ficha Cadastral de que trata o caput deste artigo.

²⁹ Art. 4º. O fornecedor somente poderá comercializar álcool etílico combustível para fins automotivos após a emissão do Certificado de Cadastramento de Fornecedor de Álcool Etílico Combustível para Fins Automotivos.

³⁰ Art. 1º Fica estabelecida, por meio da presente Resolução, que o álcool etílico combustível também poderá ser chamado, para efeito de regulamentação da ANP, de etanol combustível.

§ 1º O disposto no caput deste artigo abrange os dois tipos de álcool etílico combustível especificados pela ANP, anidro e hidratado, que passam a ser denominados de duas formas:

I - Álcool Etílico Anidro Combustível ou Etanol Anidro Combustível;

II - Álcool Etílico Hidratado Combustível ou Etanol Hidratado Combustível.

Outrossim, desde que a Resolução foi editada, os revendedores varejistas estão habilitados a utilizar o termo *etanol* nas bombas de combustíveis de postos, o que, levando-se em consideração pesquisa realizada pelo Ibope, auxilia o entendimento do consumidor³¹, o que atende perfeitamente ao princípio da informação, contido no art. 6º, III da Lei nº 8.078/1990 - Código de Defesa do Consumidor³².

4 AS BARREIRAS PROTECIONISTAS NO CONTEXTO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

É fato incontestável que o comércio internacional é uma atividade necessária a todos os países do mundo. Estes necessitam travar relações comerciais entre si no intuito de trocar as mercadorias produzidas, fomentar sua economia por meio da arrecadação de divisas, aprimorar as indústrias locais e, assim, promover o desenvolvimento interno.

Tais transações, entretanto, ocasionam efeitos relevantes no âmbito jurídico e, por isso, necessitam de regulamentação, ou seja, da criação de regras e critérios concernentes às suas especificidades. Não se pode permitir que as ditas relações não possuam o amparo legal necessário, dotado de normas que definam as características mínimas inerentes às transações comerciais internacionais, seja em termos bilaterais – entre dois países ou blocos econômicos – ou multilaterais – entre vários países ou blocos.

Ainda que a existência de transações comerciais seja um imperativo premente entre os países, o exercício de tal atividade confronta-se com uma série de barreiras, as quais surgem diante da necessidade de os países fazerem frente à concorrência³³, o que

³¹ A dita pesquisa mostrou que 80% dos entrevistados já tinham ouvido falar em etanol, porém apenas 25% destes associavam o nome ao álcool combustível. Disponível em: <<http://www.unica.com.br/noticias/show.asp?nwsCode={B3E4C836-2F7A-428B-B01D-E2383294B109}>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

³² Art. 6º São direitos básicos do consumidor:(...)III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentem.

³³ MAIA, J. M. **Economia Internacional e Comércio Exterior**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2004. p. 352 *apud* SILVA, Leandro César Diniz da. **Os efeitos das barreiras alfandegárias e não-alfandegárias na formação do preço de exportação: um estudo para o cigarro em maço**. p. 2. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO, 6, 2008, Ponta Grossa. *Anais*. Ponta Grossa, 2008. Disponível em:<<http://www.admpg.com.br/2008/cadastro/artigos/temp/67.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

os leva a adotarem medidas que acabam por gerar distorções à atividade do comércio internacional.

Por conseguinte, afirma-se que o protecionismo engloba um conjunto de políticas econômicas destinadas a estimular e proteger a produção interna de mercadorias e serviços contra a concorrência externa. A ameaça de competitividade decorrente da boa performance de alguns países em desenvolvimento, como o rápido avanço tecnológico, a diferenciação de produtos e a internacionalização do processo de produção, em setores específicos, pode ser apontada como uma das causas de protecionismo.³⁴

Deste modo, a questão do protecionismo é abordada de diferentes formas na doutrina especializada. Na visão de Barral³⁵, por exemplo, protecionismo é o conjunto de medidas tomadas no âmbito do comércio internacional para modificar o seu fluxo.

Por sua vez, Thorstensen afirma que, usualmente, os governos adotam regras sobre regulamentos e normas técnicas acerca de bens produzidos internacionalmente e importados, objetivando primar pela qualidade, segurança, saúde e meio ambiente.

Todavia, a autora aduz que estas regras podem se transformar em barreiras ao comércio internacional, tendo em vista a redução de tarifas e as pressões políticas para a proteção de setores menos competitivos. Assim, o critério a ser utilizado para que tais normas não se tornem barreiras comerciais é a adoção de padrões e regulamentos internacionais.³⁶

4.1 Medidas protecionistas de cunho não-tarifário

No que tange às medidas que dificultam o regular desenvolvimento das relações comerciais entre os países, é de enfoque primordial no estudo em tela as barreiras não-

³⁴ CASTRO, Juan A. de. **Determinants of Protection and Evolving Forms of North-South Trade**. UNCTAD, 1989. p. 2 *apud* OLIVEIRA, Sílvia Menicucci. **Barreiras não-tarifárias no comércio internacional e direito ao desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. p. 220.

³⁵ BARRAL, Welber. Protecionismo e neoprotecionismo no comércio internacional. In: **O Brasil e o Protecionismo**. São Paulo: Aduaneiras, 2002. p. 14 *apud* GARRIDO, A. E. **As barreiras técnicas ao Comércio Internacional**. INMETRO, 2005, p. 2. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/barreirastecnicas/artigos/51.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

³⁶ THORSTENSEN, Vera. **Organização Mundial do Comércio: As regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003. p. 317 *apud* GARRIDO, A. E. **As barreiras técnicas ao Comércio Internacional**. INMETRO, 2005, p. 3. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/barreirastecnicas/artigos/51.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

tarifárias, as quais, contudo, devem ser diferenciadas daquelas conhecidas como tarifárias.

As barreiras tarifárias são as criadas pela incidência de tarifas para a importação de produtos. No conceito da valoração aduaneira, os produtos de maior valor agregado pagam tarifas mais altas do que os produtos de menor valor.

Por outro lado, denominam-se barreiras não-tarifárias aquelas que não se referem ao pagamento de tributos sobre a importação ou exportação. Estas podem advir da necessidade de atendimento a requisitos técnicos, como aqueles estabelecidos em um regulamento, ou a requisitos administrativos, no caso de limitação da exportação por cotas prefixadas.³⁷

É possível defini-las mencionando exemplos, asseverando que estas consistem na exigência ou na própria imposição de certificações sanitárias e fitossanitárias para produtos estrangeiros; cotas de importação de produtos estrangeiros; e normas técnicas de qualidade e segurança para produtos internos.

Certificações ou medidas sanitárias ou fitossanitárias são aquelas adotadas por países para proteger a vida humana ou animal de riscos provenientes de alimentos; a saúde humana de doenças; animais ou vegetais de pragas, doenças e organismos causadores de doenças; e o território de possíveis prejuízos com pragas.³⁸

Como exemplos de medidas que se amoldam a essa conceituação, podem ser citadas a inspeção de produtos importados, a proibição do uso de determinados aditivos em alimentos, exigências de quarentena e a determinação de níveis máximos de resíduos pesticidas.³⁹

³⁷ GARRIDO, A. E. **As barreiras técnicas ao Comércio Internacional**. INMETRO, 2005, p. 4. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/barreirastecnicas/artigos/51.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

³⁸ Em 15 de abril de 1994, como um dos resultados do Grupo de Trabalho sobre Regulações Sanitárias e Fitossanitárias, formado em 1988 para atuar na Rodada Uruguai, entrou em vigor o Acordo sobre Aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias - AMSF, cujo Anexo A, responsável por tratar das definições, define como medida sanitária ou fitossanitária, toda aquela que tem por objetivo: (i) proteger, no território do membro, a vida e a saúde animal ou os vegetais dos riscos resultantes da entrada, do estabelecimento ou da disseminação de pragas, doenças ou organismos patogênicos ou portadores de doenças; (ii) proteger, no território do membro, a vida e a saúde humana ou animal dos riscos resultantes da presença de aditivos, contaminantes, toxinas ou organismos patogênicos em alimentos, bebidas ou ração animal; (iii) proteger, no território do membro, a vida ou a saúde humana de riscos resultantes de doenças transmitidas por animais, vegetais ou por produtos deles derivados, ou da entrada, estabelecimento ou disseminação de pragas; ou (iv) impedir ou limitar, no território do membro, outros prejuízos resultantes da entrada, estabelecimento ou disseminação de pragas.

³⁹ OLIVEIRA, Sílvia Menicucci. **Barreiras não-tarifárias no comércio internacional e direito ao desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. p. 336.

As cotas de importação para produtos estrangeiros são adotadas, usualmente, para disciplinar e limitar a entrada de mercadorias estrangeiras em determinado território. Não muito raramente, são tais cotas estabelecidas seguindo interesses políticos de determinado país.

As normas técnicas, que podem se constituir em *standards* ou regulamentos técnicos, contêm especificações acerca da qualidade e segurança dos produtos que circulam internamente, buscando dificultar a entrada de mercadorias estrangeiras que não satisfaçam os parâmetros contidos em tais documentos.

4.2 Restrições estrangeiras à importação do etanol brasileiro

Em relação ao etanol, cabe ressaltar que o Brasil é o segundo maior produtor mundial do combustível e maior exportador mundial, com mercados importadores notadamente nos Estados Unidos e países da União Europeia, como os Países Baixos e o Reino Unido.⁴⁰ Diante de tais aspectos positivos, não se poderia esperar que o dito produto brasileiro fosse imune a barreiras protecionistas impostas por outros países, sejam elas tarifárias ou não-tarifárias.

Dentre os países que mais aplicam restrições às importações do etanol brasileiro, é possível citar-se os Estados Unidos, maior produtor, mas também o maior importador do produto. Entretanto, ao contrário do que se pode pensar, as medidas protecionistas empregadas por este país em relação ao etanol não são de origem recente: desde o início dos anos 1980 é dificultado o acesso do combustível brasileiro ao mercado norte-americano.

Quanto à UE, com a adoção da Diretiva Europeia, em dezembro de 2008, estabeleceu-se a incorporação obrigatória de 20% de energias renováveis na matriz energética europeia até 2020. Esta determina também que metade do dito percentual deverá ser alcançada pelo setor de transportes, ou seja, um mínimo de 10% de energias renováveis será utilizado por veículos, medida que beneficia diretamente o Brasil.

Não obstante, o surgimento de tal grandioso mercado para o etanol brasileiro não estaria livre de restrições para o produto, dificultando o seu acesso. É fato que a UE

⁴⁰ A título de ilustração, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o Brasil, no ano de 2008, exportou 1.534.119 bilhões de litros para os EUA, enquanto que o total para União Europeia foi de 1.427.291 litros. Disponível em <<http://www.desenvolvimento.org.br>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

importa boa parte do seu etanol aplicando regimes preferenciais, os quais distorcem significativamente o comércio internacional para os países exportadores que não desfrutam de tais tratamentos.

Por outro lado, é válido ressaltar que, com a Diretiva, a Europa passará a ser o primeiro mercado a exigir uma Certificação Socioambiental dos biocombustíveis. Assim, para atender os requisitos europeus, os ditos combustíveis consumidos na UE, independente de sua origem, também deverão demonstrar uma redução inicial de pelo menos 35% dos gases de efeito estufa – GEEs, já que, futuramente, há planos de tal percentual atingir 60%.⁴¹

Contudo, apesar do benefício ambiental advindo do emprego de tais restrições, estas têm o potencial de se firmar, dentro de alguns anos, como a barreira mais maléfica para o comércio internacional de etanol combustível. Isto se deve ao fato de que a não observância, ou mesmo a falta de comprovação da observância das exigências, poderá justamente implicar o impedimento de acesso a mercados internacionais.

5 O ENTENDIMENTO DA OMC ACERCA DO ETANOL

Os biocombustíveis, de forma geral, ainda não apresentam uma classificação uniforme no âmbito da Organização Mundial do Comércio. Além de tal fato, o seu complexo processamento, que consiste na produção de um combustível através da transformação de matérias-primas agrícolas, torna sua análise e regulamentação comercial uma tarefa árdua.

Neste sentido, a clarificação das regras da OMC envolvendo tais medidas contribui para uma maior transparência do setor e exerce a importante função de aumentar a segurança quanto aos requisitos de notificação de membros que estejam, porventura, descumprindo-as.

Deste modo, dentre as funções da OMC, encontra-se a de fornecer estruturas e regras para a redução de barreiras comerciais sobre os bens. Todavia, não é possível se caracterizar isoladamente cada um dos produtos que são comercializados entre os países, assim que tal classificação ocorre em termos de categorias de produtos. Portanto,

⁴¹ Disponível em: <<http://www.unica.com.br/noticias/show.asp?nwsCode={B9307000-259A-41B7-ACF0-5A7AE30C6415}>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

uma vez incluído um produto em determinada categoria, passa-se a conhecer quais regimes e em quais condições podem estes ser a ele aplicados.⁴²

A Rodada Doha de Negociações, a qual se iniciou em 2001 com o objetivo de diminuir as barreiras comerciais, tendo como principal tema os subsídios agrícolas⁴³, chegou a ser considerada a etapa de negociações que, finalmente, adotaria uma classificação para os biocombustíveis. No entanto, até o presente momento, a divergência quanto o seu enquadramento ainda persiste, uma vez que a Rodada não foi finalizada e o alcance dos seus objetivos depara-se com variados obstáculos.

O cerne da questão reside na divergência existente entre o Brasil, acompanhado por países como Peru, Chile, Colômbia e Nova Zelândia, e os Estados Unidos, este seguido pela União Europeia, Japão e Austrália. Enquanto o Brasil propõe a inclusão do etanol na categoria de *bens ambientais*, também chamada de *mercadorias ambientais*⁴⁴, os demais se opõem a tal entendimento, uma vez que consideram o etanol como um produto agrícola.

A classificação do etanol como um bem ambiental acarretaria uma série de vantagens para o Brasil, assim como para outros países que pleiteiam o livre comércio na área dos biocombustíveis, como a Índia e Cingapura. O parágrafo 31.III da Declaração Ministerial de Doha, adotada em 14 de novembro de 2001, prevê a redução e, até mesmo, a eliminação de barreiras tarifárias e não-tarifárias sobre bens e serviços ambientais.⁴⁵

⁴² ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **WTO Disciplines and Biofuels: Opportunities and Constraints in the Creation of a Global Marketplace**. 2006. Disponível em: <http://www.agritrade.org/Publications/DiscussionPapers/WTO_Disciplines_Biofuels.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2010.

⁴³ BARRAL, Welber; PRAZERES, Tatiana. Solução de Controvérsias. In: BARRAL, Welber (Org.). **O Brasil e a OMC**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2003. p. 23.

⁴⁴ Um estudo de 1995 realizado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - UNCTAD, “bens ambientais” são descritos como produtos que, de uma perspectiva que leva em consideração o ciclo de vida, causam significativamente menos danos ambientais que produtos alternativos que servem para o mesmo propósito. Os biocombustíveis, principalmente etanol e biodiesel, são uma possível categoria de bens ambientais, dos quais os países em desenvolvimento são os mais competitivos produtores. SINGH, Sandeep. Environmental Goods Negotiations Issues and options for ensuring win-win outcomes. **International Institute for Sustainable Development**, Winnipeg, 2005. p. 3 e 5. Disponível em: <http://www.iisd.org/pdf/2005/trade_environmental_goods.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2010.

⁴⁵ 31. Com vistas a reforçar o apoio entre comércio e meio ambiente, estamos de acordo com negociações, sem prejudicar os seus resultados, para:

(...)

O posicionamento assumido pelos Estados Unidos advém do seu entendimento de que apenas produtos sujeitos às negociações do Non-Agricultural Market Access (NAMA)⁴⁶ poderiam ser incluídos na categoria de *bens ambientais* e, assim, os produtos agrícolas estariam excluídos de tal enquadramento. No entanto, cabe salientar que esta posição adotada pelos norte-americanos não encontra respaldo no mencionado parágrafo 31.III da Declaração Ministerial de Doha.

Destarte, com base no dispositivo acima citado, caso o etanol e demais biocombustíveis fossem classificados como bens ambientais, o Brasil encontraria respaldo nas normas da própria OMC para pleitear a diminuição ou, dependendo do caso, a supressão de barreiras protecionistas praticadas por outros membros da Organização.

Contudo, apesar das discussões já existentes no âmbito da OMC acerca de qual seria a correta caracterização do etanol, pouco havia sido feito nas negociações, quando da suspensão da Rodada Doha em 2008, em relação à própria definição dos parâmetros para caracterizar o que seria uma *mercadoria ambiental*.

Desta forma, com a lacuna existente quanto aos requisitos que levam um produto a ser considerado um bem ambiental, permanece a indefinição quanto à qual categoria de produtos pertenceria o etanol.

Ademais, outro benefício importante que poderia advir da inclusão do etanol no rol de bens ambientais seria a sua caracterização como *commodity*⁴⁷. Uma vez tratado como mercadoria ambiental, estaria o combustível livre, em teoria, da incidência de barreiras tarifárias e não-tarifárias, o que proporcionaria um aumento nas importações e exportações do produto entre os países e, deste modo, impulsionaria o comércio em escala internacional.

(iii) a redução ou, conforme o caso, a eliminação de barreiras tarifárias e não-tarifárias sobre bens e serviços ambientais.

⁴⁶ Por não haver na doutrina uma tradução oficial do termo referente a tal negociação, optou-se pela utilização do seu nome original. A negociação refere-se à redução e eliminação de escalas de tarifas e barreiras não-tarifárias aplicadas a produtos de valor de exportação, porém somente àqueles não agrícolas. Informações disponíveis em: <http://www.wto.org/english/tratop_e/markacc_e/nama_negotiations_e.htm>. Acesso em: 15 fev. 2010.

⁴⁷ *Commodity* é uma palavra de origem inglesa que significa “mercadoria”. Entretanto, no mercado financeiro, o termo é utilizado para indicar um tipo de produto, geralmente agrícola ou mineral, de grande importância econômica internacional, tendo em vista a sua ampla negociação entre importadores e exportadores, existindo, inclusive, bolsas de valores específicas para negociá-la. NEGRÃO, L. C. P.; URBAN, M. L. P. Alcool como *commodity* internacional. **Economy & Energy**, Belo Horizonte, v. 8, n. 47, dez./jan. 2004-2005. Disponível em: <http://ecen.com/eee47/eee47p/alcoool_commodity.htm>. Acesso em: 15 fev. 2010.

Entretanto, para que isso ocorra, há também a necessidade de se assegurar o etanol como uma alternativa energética local, ou seja, nos próprios países onde ele é produzido, a fim de que se possa garantir o suprimento da demanda internacional. Posteriormente, a exportação dos excedentes, obtida por meio do aumento da oferta, seria uma consequência do próprio investimento do país em seus métodos de produção interna.

Destarte, é perceptível a necessidade premente de uma classificação para os biocombustíveis no âmbito da Organização Mundial do Comércio. É imprescindível que haja uma clarificação das regras comerciais internacionais aplicadas ao setor, a fim de que as potenciais relações de troca do produto se transformem em efetivas importações e exportações entre os países.

Deste modo, é incontroverso afirmar que a fixação de um definitivo enquadramento acarretaria vantagens significativas para ambos os pólos, tanto os países desenvolvidos, com economias fortes e bons produtores de etanol, quanto para os países em desenvolvimento, em especial o Brasil, que poderia, finalmente, alavancar a sua produção interna e impulsionar o comércio internacional deste tão importante biocombustível.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Hodiernamente, não há como se negar a expansão do mercado de biocombustíveis. A sua utilização cada vez mais crescente, principalmente nos veículos de transporte, demonstra a sua aceitação pela população, a qual vem reconhecendo paulatinamente os benefícios socioeconômicos e ambientais que o uso de tais formas de energias renováveis proporciona.

A análise sobre o desenvolvimento dos recursos renováveis revela que estes são fundamentais para o crescimento sustentável não só por questões ambientais, mas também por motivos econômicos, sociais e tecnológicos. O Brasil possui vantagens comparativas para produzir energias renováveis, notadamente aquelas derivadas da biomassa, a exemplo do etanol. Ademais, os avanços tecnológicos empregados nesta área permitem que a produtividade seja destacada e os custos de produção bem inferiores aos dos concorrentes internacionais.

Os estudos, por sua vez, demonstram que os excedentes aqui produzidos são capazes de gerar um abundante volume de divisas ao país, o qual tem grandes chances

de firmar-se como exportador de etanol para mercados nos Estados Unidos e na União Europeia.

Entretanto, o efetivo estabelecimento do comércio internacional de etanol vê-se ameaçado pelo emprego de medidas protecionistas por parte, sobretudo, dos países desenvolvidos, os quais são os principais importadores do produto. O etanol brasileiro é alvo de restrições ao seu volume de importações e de regulamentos que fixam especificações exageradas e, por vezes, desnecessárias ao seu conteúdo.

A criação da OMC foi um grande passo dado na esfera das negociações multilaterais de comércio. Dependendo da classificação a ser adotada no âmbito da dita Organização, poderá o país pleitear a redução ou mesmo a exclusão de barreiras tarifárias e não-tarifárias que sobre ele incidam, o que acarretaria grandes vantagens econômicas para o Brasil, como também para a comunidade internacional, facilitando-se as relações comerciais entre os países.

No entanto, não depende apenas do Brasil para que a existência de um comércio mais justo e equitativo aconteça. A oposição que o país recebe dentro da OMC quanto ao enquadramento do etanol parte dos países desenvolvidos, detentores de economias fortes, que tentam defender a todo custo seus interesses nacionais, não levando em consideração as necessidades globais.

Enquanto as nações adotarem seus próprios regramentos quanto às especificações do etanol, mais difícil será a suplantação das barreiras comerciais e, conseqüentemente, mais árdua será a tarefa de estabelecer trocas comerciais internacionais do produto. Atitudes individuais comprometem o bom andamento do trabalho em grupo, acabando por impossibilitar que os resultados práticos tão almejados sejam efetivamente alcançados.

Não somente econômicas serão as vantagens advindas com uma maior utilização do etanol combustível. Devem ser ressaltados, igualmente, os benefícios ambientais gerados com o dito fomento a essa fonte energética renovável. O mundo não se sustentará por muito mais tempo sobre os combustíveis fósseis. Por conseguinte, é imprescindível que o homem aceite as mudanças hodiernas e se conscientize cada vez mais do impacto positivo que seus hábitos locais podem representar em escala global, pois somente deste modo será possível lograr êxito quanto à formação de um sólido mercado mundial do etanol.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Resolução nº 36, de 06 de dezembro de 2005. Dispõe sobre a especificação do etanol combustível de veículos automotores.** Disponível em: <<http://nxt.anp.gov.br/NXT/gateway.dll?f=templates&fn=default.htm&vid=anp:10.1048/enu>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

_____. **Resolução nº 05, de 13 de fevereiro de 2006. Dispõe sobre a comercialização de etanol aos distribuidores de combustível.** Disponível em: <<http://nxt.anp.gov.br/NXT/gateway.dll?f=templates&fn=default.htm&vid=anp:10.1048/enu>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Bioetanol de cana-de-açúcar: energia para o desenvolvimento sustentável.** Disponível em: <<http://www.bioetanoldecana.org/pt/download/bioetanol.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

BARRAL, Welber (Org.). **O Brasil e a OMC.** 2. ed. Curitiba: Juruá, 2002.

_____. **O Brasil e o Protecionismo.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

BERMANN, Célio. **Energia no Brasil: para quê? Para quem? Crise e Alternativas para um país sustentável.** São Paulo: FASE, 2001.

BRASIL. **Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil:** Texto Constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988. Com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 57/2008 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.

_____. **Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993. Dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.** Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L8723.htm>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

_____. **Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.** Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9478.htm>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

GARRIDO, A. E. **As barreiras técnicas ao Comércio Internacional.** INMETRO, 2005. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/barreirastecnicas/artigos/51.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. **Matriz Energética Nacional 2030.** Disponível em: <http://www.mme.gov.br/spe/galerias/arquivos/Publicacoes/matriz_energetica_nacional_2030/MatrizEnergeticaNacional2030.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2010.

MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional.** São Paulo: Atlas, 2006.

NEGRÃO, L. C. P.; URBAN, M. L. P. Álcool como *commodity* internacional. **Economy & Energy**, Belo Horizonte, v. 8, n. 47, dez./jan. 2004-2005. Disponível em: <http://ecen.com/eee47/eee47p/alcool_commodity.htm>. Acesso em: 15 fev. 2010.
OLIVEIRA, Sílvia Menicucci. **Barreiras não-tarifárias no comércio internacional e direito ao desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Declaração Ministerial de Doha.** Disponível em: <http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/mindecl_e.htm>. Acesso em: 10 dez. 2009.

_____. **WTO Disciplines and Biofuels: Opportunities and Constraints in the Creation of a Global Marketplace.** 2006. Disponível em: <http://www.agritrade.org/Publications/DiscussionPapers/WTO_Disciplines_Biofuels.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2010.

SILVA, Leandro César Diniz da. **Os efeitos das barreiras alfandegárias e não-alfandegárias na formação do preço de exportação: um estudo para o cigarro em**

maço. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO, 6, 2008, Ponta Grossa. *Anais...* Ponta Grossa, 2008. Disponível em: <<http://www.admpg.com.br/2008/cadastro/artigos/temp/67.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2010.

SINGH, Sandeep. Environmental Goods Negotiations Issues and options for ensuring win-win outcomes. **International Institute for Sustainable Development**, Winnipeg, 2005. Disponível em: <http://www.iisd.org/pdf/2005/trade_environmental_goods.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2010.

TOLMASQUIM, Maurício T.; GUERREIRO, Amílcar; GORINI, Ricardo. Matriz Energética Brasileira. **Novos Estudos**, São Paulo, n. 79, p. 47-69, nov. 2007a. Disponível em: <<http://novosestudos.uol.com.br/acervo/download.asp?idMateria=114>>. Acesso em: 14 fev. 2010.

UNIÃO DA INDÚSTRIA DA CANA DE AÇÚCAR. **Produção e uso do etanol combustível no Brasil: resposta às perguntas mais frequentes..** Disponível em: <<http://www.unica.com.br/download.asp?mmdCode=5C46727F-1D86-4D4C-98B1-EB40ED3B5E41>>. Acesso em: 15 fev. 2010.