

Судариков А.А.¹

О прецедентах, оказавших значительное влияние на сектор шиновосстановления в Бразилии

Рассматривается развитие отрасли восстановления покрышек в Бразилии, которая являлась областью применения мер ограничения импорта бразильской стороной, а также связанные с ними споры в рамках МЕРКОСУР и Всемирной торговой организации. Внимание акцентировано на стратегии защиты Бразилии как ответчика в ходе диспутов и использования Бразилией аргументов, которые менялись по ходу рассмотрения споров, основывались на соображениях защиты окружающей среды и в итоге обеспечили достижение поставленных Бразилией целей.

Ключевые слова: *торговые споры, МЕРКОСУР, Всемирная торговая организация, охрана окружающей среды, ограничения импорта, восстановленные покрышки.*

Тема продуктов вторичного использования, их жизненный цикл приобретают все большую дискуссионную популярность по всему миру и с точки зрения рассмотрения их как возобновляемого ресурса, и из-за проблем утилизации. Востребованность таких продуктов поддерживается устойчивым спросом, основанным на привлекательном ценовом предложении. Наибольший интерес к данному виду благ проявляют жители развивающихся стран: переработанный материал более привлекателен для потребителей, поскольку цена на восстановленные продукты значительно ниже, чем на аналогичные новые товары. В качестве примера рассмотрим практику регулирования торговли восстановленными покрышками, ставшей предметом целого ряда торговых споров. Хотя отработанные покрышки и не считаются крайне опасными загрязнителями, они все равно отрицательно воздействуют на окружающую среду, «захламляя» территорию.

Кроме того, брошенные каркасы покрышек служат благоприятной средой для размножения комаров и грызунов, которые могут разносить такие болезни, как вирус Западного Нила, энцефалит, вирус Зика, лихорадка Денге и Ханта-вирусы. К тому же покрышки содержат легковоспламеняющиеся

1 Судариков Алексей Алексеевич — студент финансового факультета Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения (ФГБОУ) высшего образования «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова». E-mail: <sudarkv@gmail.com>.

и загрязняющие материалы, при их сожжении выделяется большое количество токсичных загрязнителей воздуха, масла и тяжелых металлов. Но корень проблемы в неопределенности существования покрышек, т.е. неизвестно, будет ли покрышка утилизирована или брошена, а если она будет брошена, то из-за того, что шины делаются для длительного срока службы, будет отравлять окружающую среду практически вечно.

Как видим, в современном мире проблемы отработанных покрышек стоят весьма остро. Одной из стран, борющейся с накоплением на своей территории многотоннажного полимерного полностью отработанного материала, стала Бразилия, решившая ввести запрет на импорт восстановленных покрышек, которые, по мнению властей страны, являются лишь замаскированными под товары длительного пользования отходами. Но чтобы раскрыть данное решение бразильских властей и понять, почему вопрос был настолько острым для законодателей этой южноамериканской страны, нужно посмотреть на экономические показатели. Импорт восстановленных покрышек в Бразилию с 1989 по 1994 г. в целом был примерно на одном уровне, однако с 1995 г. стал значительно повышаться, достигнув пика в 1998 г.: 19,7 млн долл. (в 1994 г. этот показатель равнялся 559 тыс. долл.) что составило 0,03% импорта всех товаров в Бразилию. При этом собственное производство покрышек всех типов (не только восстановленных) в 1998 г. в Бразилии находилось на уровне 31,1 млн ед. в год. Количественно импорт восстановленных покрышек в Бразилию в 1997 г. составил примерно 20 млн кг, а в 1998 г. — около 28 млн кг.

В недалеком прошлом отрасль производства покрышек представляла собой динамично развивающуюся сферу деятельности в Бразилии. В частности, в период с 1998 по 2001 г. произошел бурный рост в производстве покрышек¹. Например, в 1999 г. увеличение производства (в тысячах штук) (без учета покрышек для мотоциклов и велосипедов, данные по которым за 1998 и 1999 г. не обнаружены) относительно предыдущего года составило 10,5%, а в 2000 г. — 33,5%, однако в 2001 г. производство сократилось на 7,2% (вполне вероятно, как реакция на резкое снижение ВВП). При этом снижение производства наблюдалось для всех трех типов шин. Это также отразилось в денежном выражении: производство в 2001 г. снизилось на 13,4% с 1486 до 1287 млн долл. Необходимо отметить, что и сам ВВП Бразилии снизился за 2001 г. по отношению к 2000 г. на 14,85%.

Для Бразилии вопрос отработанных покрышек стоит остро еще и потому, что местные утилизаторы редко их принимают, а условия хранения покрышек обычно не соответствуют требуемому уровню. В результате покрышки часто бросают на полигоны или незаконно уничтожаются.

1 *Рассматривается производство покрышек трех типов: для автомобилей, автобусов и грузовиков, а также мотоциклов и велосипедов.*

Руководствуясь мотивами о защите окружающей среды, а также о защите собственной индустрии шинопроизводства и шиновосстановления, Бразилия соответственно приняла несколько мер.

Следует отметить, что до этого, за период с 1991 по 2000 г., было выпущено восемь нормативных правовых актов, регулирующих рынок использованных покрышек, которые являются материалом для переработки.

Перечислим и кратко рассмотрим наиболее значимые из них.

- Первым стало постановление (портария) от 13 мая 1991 г. № 8 от Секретариата внешней торговли (SECEX) Министерства развития промышленности и внешней торговли Бразилии, запрещающее импорт некоторых использованных товаров, в том числе и использованных покрышек.
- Спустя пять лет Бразильским национальным Советом по окружающей среде (CONAMA) была принята Резолюция № 23/96, регулирующая импорт некоторых ядовитых материалов, в том числе использованных покрышек.
- Следующей стала Резолюция от 26 августа 1999 г. № 258, регулирующая ответственность за объемы операций с нереверсивными покрышками и их уничтожение.

Министерство развития, промышленности и внешней торговли 20 сентября 2000 г. запретило импорт восстановленных шин, которые делаются из восстановленных и использованных покрышек с кодами МЕРКОСУР 4012.10 и 4012.20 для восстановленных и использованных соответственно.

В следующем, 2001 г. (14 сентября) президент Бразилии издал указ № 3919 о том, что импорт, маркетинг, транспортировка и хранение импортных восстановленных шин подлежат штрафу в размере 400 реалов за единицу.

Однако поскольку запреты Бразилии шли вразрез с экономическими интересами еще одной южноамериканской страны — Уругвая, последний 12 марта 2001 г. выступил с инициативой проведения прямых переговоров с Бразилией. Но проходившие 23 апреля в Асунсьоне переговоры не увенчались успехом, как и следующие за ними. Уругвай 27 августа 2001 г. передал свое решение начать арбитражную фазу в Административный секретариат (SAM). 12 октября началась работа, и первое совещание сторон произошло 18 декабря в Монтевидео.

С 1996 по 2000 г. (год запрета) имел место нарастающий тренд в импорте восстановленных шин из Уругвая в Бразилию. Уругвай являлся постоянным партнером Бразилии, стабильно занимая примерно 1–1,5% ее рынка импортных восстановленных покрышек. При этом в 1998 г. импорт из Уругвая оказался на уровне 3,2%, составив около 633,5 тыс. долл., тогда как в 1996 г. он равнялся 16,2 тыс. долл., т.е. увеличился почти в 39 раз. В 2001 г., после ввода запрета, импорт из Уругвая упал с 191 883 до 83,6 тыс. долл. (снижение составило 56,4%).

Уругвай утверждал, что запрет нарушает «Решение Смс (El Consejo del Mercado Común — Совет по общему рынку) № 22/00», в котором говорится, что «члены организации не должны принимать никаких мер, ограничивающих торговлю, в любых их проявлениях». Кроме того, по мнению уругвайской стороны, запрет нарушает:

- ст. 1 «Договора Асусьон», регулирующего процесс интеграции и экономического сотрудничества;
- ст. 10(2) дополнения I к «Договору Асусьон», запрещающую нетарифные ограничения;
- общий принцип эстоппеля (принцип, согласно которому лицо утрачивает право ссылаться на какие-либо факты в обоснование своих притязаний);
- такие принципы международного права, как «*pacta sunt servanda*» и добросовестности (*good faith*), зафиксированных в Венской конвенции прав договоров.

Уругвай также апеллировал к такому факту, что за время 1991 г. (постановление о запрете на ввоз использованных покрышек) до 2000 г. (постановление о запрете на ввоз восстановленных покрышек) между Уругваем и Бразилией велась торговля восстановленными покрышками в значительных объемах.

В своих заявлениях Уругвай отмечал, что Бразилия не может не понимать разницу между использованными и восстановленными покрышками, что видно из постановления от 1991 г., в котором «использованные» товары не включены в категорию восстановленных, а также из того, что два рассматриваемых товара согласно Номенклатуре МЕРКОСУР содержатся под разными наименованиями.

При этом в 1995 г. министр Бразилии по промышленности, коммерции и туризму ответил на вопрос парагвайской стороны, что восстановленные покрышки не являются предметом каких-либо запретов и ограничений.

Бразилия, замечает Уругвай, в Указе № 3919 ввела финансовые наказания, новые технические стандарты и ограничения, которые, однако, касаются лишь ввозимых покрышек, но оставляют внутренне произведенные покрышки без дополнительных требований.

В свою очередь, Бразилия возразила, что это был не запрет на ввоз конкретно восстановленных шин, а на определенный вид использованных, т.е. это было просто пояснение к уже существующему запрету на ввоз импортных использованных шин. Ограничения на ввоз использованных шин разрешены автомобильной политикой МЕРКОСУР. Бразильцы выступили с тем, что восстановленные шины — это те же использованные, которые были подвержены производственному процессу, нацеленному на увеличение их срока службы, таким образом показывая, что запрет 2000 г. — лишь по-

правка к уже существующему запрету на импорт использованных покрышек 1991 г.

Решение Бразилии об отнесении восстановленных покрышек к категории использованных товаров было основано на технических нормах МЕРКОСУР. Бразилия утверждала, что отнесение восстановленных и использованных покрышек в разные классификационные коды не отменяет того, что восстановленные шины являются использованным товаром, который был реформирован добавлением нового материала для повторного использования.

Бразилия также заявляла, что согласно Резолюции ГМС (Группа по Общему рынку) № 109/94 МЕРКОСУР, указывающей, что страны-участницы имеют право принимать собственную экономическую политику там, где не достигнуты соглашения по регулированию (сфера использованных товаров), она имеет право самостоятельно определять, что такое «использованная» покрышка, и принимать меры по конкретному продукту, таким образом, определяя восстановленные покрышки подтипом использованных.

В своем решении комиссия МЕРКОСУР согласилась с претензиями Уругвая в отношении запрета на ввоз восстановленных шин в Бразилию, так как торговое ограничение противоречило Решению СМС 22/00, и отклонила заявления Бразилии о том, что это было дополнение к уже существующему запрету на ввоз использованных шин. Комиссия проверила законы Бразилии и пришла к выводу, что использованные и восстановленные шины — это два разных товара.

Комиссия отклонила просьбу Бразилии и постановила, что страна понимает разницу между использованными и восстановленными шинами, несмотря на различные трактовки в актах федеральных и судебных властей страны. Действия любого органа правительства будут рассматриваться как действия государства, невзирая на то что это исполнительная, судебная или законодательная ветвь власти.

При этом комиссия приняла во внимание тенденцию увеличения с 1991 по 2000 г. объемов торговли между Уругваем и Бразилией восстановленными и использованными покрышками, поддерживаемую отсутствием каких-либо ограничений в торговле между этими странами. Комиссия решила, что запрет на ввоз использованных покрышек никогда не охватывал запрет на восстановленные шины.

Кроме того, по мнению комиссии, довод Бразилии о том, что согласно Резолюции ГМС 109/94 странам МЕРКОСУР разрешается определять что такое восстановленные шины, несостоятелен, поскольку согласно данной Резолюции принятие национальных законодательных актов в торговой сфере возможно лишь там, где отсутствует регулирование МЕРКОСУР. К тому же комиссия выяснила, что эта Резолюция не разрешает странам — членам

МЕРКОСУР принимать арбитражные изменения в их торговых законодательствах по отношению к другим странам объединения. Поэтому комиссия заключила, что запрет 2000 г. на ввозимые восстановленные шины не может быть обоснован Резолюцией, потому что это нарушает установленную коммерческую практику в регионе.

Кроме того, комиссия сочла довод Бразилии о международном принципе эстоппеля не применимым в данной ситуации, а также принцип, на который опиралась Бразилия (*venire contrafactum proprium*, т.е. вступить в противоречие с собственными действиями, имеется ввиду закрыть путь для использованных, но оставить место для восстановленных шин), не применимым для МЕРКОСУР, так как ее участники были включены в интеграционный процесс, подразумевающий взаимное доверие. Таким образом, комиссия нашла бразильский запрет на ввоз восстановленных шин от 2000 г. не согласующимся с законами МЕРКОСУР и обязала Бразилию адаптировать свои законы и запреты соответствующим правовым выводам объединения.

В ответ Бразилия приняла новое постановление от 8 марта 2002 г. (Освобождение Секретариатом международной торговли Министерства развития, промышленности и внешней торговли от запрета на импорт восстановленных покрышек из стран — участниц МЕРКОСУР), снимавшее запрет на ввоз восстановленных шин из стран МЕРКОСУР. Кроме того, был выпущен президентский указ, которым ввезенные из стран МЕРКОСУР шины освобождались от финансовых наказаний, введенных ранее Бразилией. Но тем не менее новая «портария» не покрывала отзыва запрета на ввоз восстановленных шин не из стран — участниц МЕРКОСУР, т.е. запрещены были все восстановленные шины из других стран. Несмотря на то что ни один из заявленных Бразилией пунктов не был связан с окружающей средой, вскоре национальные СМИ стали активно говорить о том, что «Бразилия может превратиться в мусорную корзину мировых использованных шин».

После того как Уругвай выиграл данный спор, он в 2002 г. стал импортировать восстановленные покрышки на 220 тыс. долл., в 2003 г. — на величину около 1 млн долл. при общем импорте восстановленных покрышек в 1,5 млн долл. (66% рынка), а в 2004 г. — на 1,8 млн долл. при общем объеме в 2,53 млн долл. (71% рынка). Таким образом, нетрудно заметить, как, воспользовавшись своим положением страны — участницы МЕРКОСУР, Уругвай сумел занять львиную долю рынка, открыв для себя новые возможности по импорту восстановленных покрышек.

Однако не только бразильская сторона принимала меры, регулирующие количество ввозимых на свою территорию переработанных шин. Так, в августе 2002 г., всего через восемь месяцев после того, как комиссия МЕРКОСУР вынесла решение против ограничения Бразилией импорта восстановленных шин, аргентинские законодатели приняли закон о запрете на ввоз в страну восстановленных покрышек. Три года спустя, в 2005 г., Уругвай

инициировал второе (судебное) разбирательство в МЕРКОСУР, подвергая сомнению обоснованность аргентинского закона.

Как и в случае с Бразилией, Уругвай также утверждал, что аргентинский запрет нарушал Решение СМС 22/00 (СМС Decision 22/00), требующее, чтобы страны — участницы МЕРКОСУР не принимали никаких мер по ограничению торговли и не применяли международный принцип эстоппеля. Уругвай также настаивал на том, что запрет Аргентины на ввозимые восстановленные покрышки входит в конфронтацию с Решением СМС 57/00, в котором указано, что в совокупности с пунктами из Решения 22/00 страны-участницы должны снимать нетарифные ограничения. В конечном счете Уругвай заметил, что мера Аргентины была несовместима с общим международным правилом «*pacta sunt servanda*» (договоры должны соблюдаться) и добросовестностью.

В свою очередь, Аргентина заявила, что ее запрет попадает под действие исключения, указанного в ст. 50(d) Монтовидеоского договора. По мнению аргентинской стороны, запрет от 2002 г. был направлен на то, чтобы предотвратить возможный вред окружающей среде и здоровью людей, причиняемый ввозимыми восстановленными шинами. В поддержку своей позиции Аргентина апеллировала к законодательной истории этой меры. Во-первых, внимание фокусировалось на необходимости избежать отходов (старых шин), замаскированных под товары с ограниченным сроком действия. Во-вторых, законодательная история этой меры также указывала на отрицательное воздействие восстановленных покрышек на окружающую среду в свете сложностей, вызванных большими издержками сжигания использованных покрышек.

Уругвай возразил, что ограничения не могут попадать под ст. 50(d), потому что срок действия восстановленных покрышек такой же, как и новой, соответственно никакого дополнительного «бремени» на окружающую среду не ложится. Аргентина ответила тем, что ст. 50(d) должна быть интерпретирована согласно международным правовым принципам, включающим «предупредительный принцип», который заключается в том, то «там, где существует угроза серьезного или необратимого ущерба, недостаток полного научного обоснования (технических мер) не должен быть использован как причина отсрочки высокочрезвычайных действий для предотвращения разрушения (разложения, ухудшения) окружающей среды». Соответственно, ст. 50(d) должна быть интерпретирована в свете разрешения действий, направленных на защиту против научно неисследованных рисков. Аргентина заявила, что ст. 50(d) должна быть интерпретирована очень широко, охватывая ссылку на защиту окружающей среды из преамбулы к «Договору Асусьон» и положения из Соглашения МЕРКОСУР об окружающей среде, в котором указывается, что существует необходимость кооперации стран-участниц для защиты окружающей среды и устойчивого использования природных ресурсов, для того чтобы улучшить жизнь граждан, а также социального и экономического роста.

Уругвай также сетовал за то, что запрет Аргентины за ввоз восстановленных покрышек был вызван не стремлением решать проблемы защиты окружающей среды или здоровья людей, а желанием защитить внутреннюю индустрию шинопроизводства от конкуренции с импортными товарами, а ссылки на заботу об окружающей среде и здоровье людей были нужны всего-навсего для «маскировки» этого мотива. Аргентина же пояснила, что у них практически не было мотивов для защиты собственной индустрии восстановленных шин от импорта, так как торговля этими (восстановленными) покрышками между Аргентиной и Уругваем была незначительна до запрета 2002 г. К тому же Аргентина заявила, что она безуспешно предлагала такие альтернативные решения, как ограничение количества ввезенных из Уругвая восстановленных покрышек в соответствии с количеством вывезенных из Аргентины в Уругвай. Аргентина отметила, что данное предложение осталось без внимания уругвайской стороны, а это, в свою очередь, свидетельствует об отсутствии у Уругвая интереса к торговле восстановленными покрышками. При этом названное предложение показывает и стремление самой Аргентины к сокращению количества отходов на своей территории. Аргентина высказала мнение, что ст. 50(d) Монтовидеоского договора должна быть интерпретирована так, чтобы включать любое действие, которое хотя бы частично было мотивировано проблемами охраны окружающей среды или здоровья людей, поскольку концепт свободной торговли и защита окружающей среды на равных правах должны обеспечиваться законами и нормами МЕРКОСУР. Аргентина заявила, что запрет был направлен на защиту здоровья и окружающей среды, так как не было альтернативы торговому ограничению, чтобы добиться выбранного уровня защиты окружающей среды и здоровья людей.

Комиссия не сочла возможным использовать предыдущие решения как прецеденты, поскольку споры были разными в содержательном смысле. Во-первых, бразильская сторона во время спора не упоминала ст. 50(d) или любые другие общие или международные принципы и/или решения МЕРКОСУР, относящиеся к проблемам защиты окружающей среды и здоровья людей. Во-вторых, Аргентина сумела предоставить достаточную информацию и убедительные аргументы в пользу запрета на ввоз восстановленных шин, ссылаясь на ст. 50(d).

Уругвай подал апелляцию на решение Комиссии в только что созданный Апелляционный орган МЕРКОСУР. Большинство Апелляционный орган определил закон Аргентины как несогласующийся с нормами МЕРКОСУР, вытекающим из ст. 50(d) Монтовидеоского договора 1980 г. Апелляционная инстанция заключила, что аргентинский запрет на импортные восстановленные покрышки был не соответствующим политике защиты окружающей среды по нескольким причинам.

Во-первых, Апелляционный орган заметил, что восстановленные покрышки — это не отходы и не использованные покрышки. Этот вывод крайне

важен, так как устраняет сомнения по поводу качества этих покрышек и их трактовки в международной торговле. Во-вторых, предполагаемый вред окружающей среде не серьезен и не является необратимым. В-третьих, Аргентина могла применить другие, менее ограничительные меры. В-четвертых, запрет Аргентины от 2002 г. на ввоз восстановленных покрышек не уменьшает риск нанесения вреда окружающей среде. В-пятых, Апелляционный орган заметил, что меры, которые были приняты в настоящем споре, должны быть более ориентированы к ограничению загрязнения среды. Соответственно Апелляционный орган принял решение о том, что выбор Комиссии был неправильным и что аргентинский запрет на импортные восстановленные покрышки не соответствует законам МЕРКОСУР. Таким образом, Аргентина была поставлена перед необходимостью изменить или поправить свои законы и регулировки.

Следующим делом, касающимся сферы восстановленных шин, является спор между Бразилией и ЕС. Для того чтобы понять его причины, следует также обратиться к статистике.

Евросоюз являлся одним из основных поставщиков восстановленных покрышек в Бразилию, так, в 1997 г. их импорт в Бразилию составил 4,14 млн долл., а в 1998 г. — 6,37 млн долл., занимая соответственно 28 и 32,3% рынка импортной продукции типа восстановленных покрышек в Бразилии. Более того, в 2000 г. ЕС уже занимал 41,3% рынка, в 2001 г. — 65%, а в 2002 г. — 72,3%. После постановления Секретариата Международной торговли Министерства развития, промышленности и международной коммерции от 1 декабря 2003 г. № 17, запрещающего выдачу лицензий на импорт восстановленных покрышек, их ввоз резко сократился: в 2003 г. доля рынка, контролируемая ЕС, составила 19,6%, в 2005 г. — 10,4% (минимум наблюдался в 2004 г. — всего 3%).

Европейская комиссия 7 января 2004 г. инициировала исследование действий Бразилии в импорте восстановленных покрышек. В результате Генеральным директором Европейской комиссии был выпущен отчет, в котором ЕС рекомендовалось начать разбирательство в ВТО, чтобы оспорить введенные Бразилией меры. Комиссия инициировала спор в ВТО после серий неудачных попыток решить проблему дипломатическим путем. Аргентина, Австралия, Корея и США присоединились к разбирательству в качестве заинтересованной третьей стороны, так же как Китай, Куба, Гватемала, Мексика, Парагвай, Тайвань и Таиланд.

Представители Евросоюза заявили, что бразильский запрет на импорт, а точнее, запрет на выдачу лицензий на импорт восстановленных покрышек из стран — не участниц МЕРКОСУР, а также введение наказания на продукты, относящиеся к импорту такого рода, являются нетарифными ограничениями торговли, запрещенными ст. XI:1 ГАТТ. Действия Бразилии несовместимы со ст. XI:1 и ст. III:4. В дополнение ЕС отметил, что законы,

принятые в штате Рио Гранде До Сул в отношении импорта восстановленных покрышек, ставят импортируемые товары в менее благоприятное положение, чем произведенные внутри страны, что нарушает ст. III:4 ГАТТ (национальный режим). Действия Бразилии, по мнению истца, также были несовместимы со ст. I:1 ГАТТ-94, так как не вводили запрет на импорт и финансовые наказания для стран — участниц МЕРКОСУР, но вводили их для других (в данном случае ЕС). В результате в Бразилии резко увеличилось количество отработанных покрышек. Бразилия объясняла это тем, что в стране стало намного больше автомобилей, однако ЕС считал, что это свидетельствует о нарушении ст. XIII:1 ГАТТ-94 («Недискриминационное применение количественных ограничений»).

Бразилия ответила тем, что запрет на импорт и финансовые наказания были оправданы ст. XX(b) ГАТТ-94, согласно которой стране разрешается отклоняться от обязательств ВТО при необходимости защиты здоровья человека, животных или растений в случае, если это не будет сделано в целях «неоправданной дискриминации» или «скрытых (замаскированных) ограничений на международную торговлю». Бразилия также заявила, что финансовые наказания, введенные на импортеров восстановленных покрышек, были оправданы ст. XX(d) (ГАТТ), позволяющей стране отходить от ее обязательств, если рассматриваемая мера «необходима для обеспечения соблюдения законов и регулировок, которые не несовместимы с положениями соглашения...», а освобождение стран МЕРКОСУР от запрета на импорт подпадает под действие ст. XXIV. Бразилия утверждала, что она пытается уменьшить количество использованных покрышек, чтобы сократить число заболеваемых раком, лихорадкой Денге, уменьшить число людей с репродуктивными проблемами и загрязнение окружающей среды. Бразилия объясняла, что, когда покрышки выбрасываются и накапливаются, создаются идеальные условия для размножения комаров, переносящих различные опасные заболевания, в частности малярию, лихорадку Денге, желтую лихорадку и др., поскольку выброшенные покрышки могут стать «любимым» местом размножения комаров из-за их схожести с дуплами в деревьях. Влажный климат в некоторых регионах (штатах) страны также способствует увеличению их количества. Кроме того, Бразилия говорила о вреде пожаров от покрышек.

Экспертная группа ВТО 12 июня 2007 г. выпустила отчет, в котором говорилось, что запрет на импорт восстановленных покрышек и финансовые наказания на ввезенные восстановленные покрышки сочетают в себе нетарифные торговые ограничения, нарушающие ст. XI:1 ГАТТ, некоторые действия временно покрываются ст. XX(b), но штрафы не могут быть оправданы ее положениями и несовместимы со ст. XI:1. Закон же штата Рио Гранде До Сул являются дискриминирующими по отношению к таким же, как и внутренне произведенные импортные товары в нарушение ст. III ГАТТ.

Экспертная группа пришла к выводу, что Бразилия могла улучшить меры регулирования рынка использованных покрышек, что существовали аль-

тернативные методы для сокращения объемов отходов шин в Бразилии. Однако она заключила, что ни одна из этих мер (имеются в виду бразильские меры) не могла быть подменена «доступными альтернативами» от ЕС, которые бы помогли Бразилии достичь цели снижения накопления отходов шин на ее территории. Соответственно Экспертная группа нашла, что меры, нарушающие правила ГАТТ, были необходимы по смыслу ст. XX(b) а значит, временно оправданы данной ст. XX(b).

В итоге Экспертная группа заключила, что, хотя бразильский запрет на импорт покрышек временно оправдывается ст. XX, параграфом (b), он принят в той «манере», которая показывает неоправданную дискриминацию и замаскированные ограничения в пределах значения (смысла) вступительной части ст. XX. Экспертная группа сделала вывод, что существующие методы уничтожения отработанных шин даже при соблюдении необходимых условий представляют собой угрозу здоровью человека и не могут стать альтернативой запрету.

Отчет Апелляционного органа был передан сторонам спора 3 декабря 2007 г. Апелляционный орган:

- поддержал решение Комиссии о том, что действия Бразилии временно оправданы ст. XX(b);
- отклонил вывод Комиссии о том, что освобождение стран — участниц МЕРКОСУР не привело к дискриминации, а что оно, наоборот, лишь вылилось в ту дискриминационную манеру, в которой была принята мера в рамках вступительной части ст. XX;
- нашел, что разрешения бразильских судов на импорт использованных покрышек вылились в дискриминационный метод принятия мер, попадающих под вступительную часть ст. XX.

Таким образом, Экспертная группа признала, что действия Бразилии покрываются ст. XX(b), но имеют дискриминационный характер. Следовательно, дабы не идти вразрез с правилами ВТО, бразильская сторона получила возможность принять более *ограничительную меру* (запретить импорт также из стран — участниц МЕРКОСУР), чтобы не создавать дискриминацию.

Бразилия была вынуждена принять изменения к законам 25 сентября 2009 г., и в Органе по разрешению споров ВТО она заявила об этом. Несмотря на все трудности с наложением запрета на выдачу лицензий на импорт восстановленных покрышек из стран — участниц МЕРКОСУР, 26 августа 2009 г., была выпущена портария (постановление) SECEX No. 24/09, запрещающая выдачу лицензий на импорт указанных продуктов из всех стран.

В заключение еще раз следует подчеркнуть, как бразильская сторона сумела найти выход из ситуации, сохранив ограничения на импорт из стран — партнеров по ВТО. При этом Бразилия проделала «работу над ошибками», изменив свою позицию с хрупких заявлений о том, что согласно местным

внутренним нормам МЕРКОСУР разрешается определять товары в разные категории, на основательные доводы о защите жизни и здоровья своих граждан, местной окружающей среды, обосновав свою защиту статьями из ГАТТ-94. Нельзя не отметить и тот момент, что соседи Бразилии, в частности Аргентина, первыми в похожем споре приняли сторону защиты окружающей среды и, первоначально выиграв спор в рамках МЕРКОСУР, показали Бразилии направление действий в будущем споре с Европейским Союзом. Правильное обоснование и четкое следование статьям и пунктам статей соглашения ВТО дали Бразилии шанс защитить свою окружающую среду и местных производителей шин и шиновосстановителей.

Sudarikov A.¹

Trade disputes which influenced retreaded tyres industry in Brazil

The paper deals with development of Brazil tire retreading industry and related import restrictions applied by Brazil. Disputes concerning these restrictions within Mercosur and World Trade Organization (WTO) are analyzed. Focus is on the strategy of defense, its evolution throughout debates and arguments concerning environment chosen by Brazil, which provided a positive outcome for the country.

Key words: *Trade disputes, Mercosur, World Trade Organization, environment protection, import restrictions, retreaded tyres.*

Статья поступила в редакцию 19 ноября 2015 г.

¹ Sudarikov Alexey — Faculty of Finance, second year student Plekhanov Russian University of Economics. E-mail: <sudarkv@gmail.com>.