

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 13/02/2025 | Edição: 31 | Seção: 1 | Página: 47

Órgão: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços/Secretaria de Comércio Exterior

## CIRCULAR Nº 11, DE 12 DE FEVEREIRO DE 2025

A SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR, DO MINISTÉRIO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS, nos termos do Acordo sobre a Implementação do Art. VI do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 15 de dezembro de 1994 e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, de acordo com o disposto no § 5º do art. 65 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, e tendo em vista o que consta dos Processos de Defesa Comercial SEI nos 19972.000583/2024-95 (Restrito) e 19972.000582/2024-41 (Confidencial) e do Parecer nº 561/2025/MDIC, de 10 de fevereiro de 2025, elaborado pelo Departamento de Defesa Comercial - DECOM desta Secretaria e referentes à revisão da medida antidumping de que trata a Portaria SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, publicada no Diário Oficial da União de 25 de julho de 2019, aplicada às importações brasileiras de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14" e de bandas 165, 175 e 185, comumente classificadas no subitem 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, originárias da China, decide:

1. Tornar público que se concluiu preliminarmente (i) pela determinação positiva de probabilidade de retomada do dumping nas exportações para o Brasil de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14" e de bandas 165, 175 e 185, originárias da China, (ii) pela determinação positiva de probabilidade de retomada do dano à indústria doméstica decorrente da retomada das importações de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14" e de bandas 165, 175 e 185, originárias da China, na hipótese de extinção das medidas antidumping de que trata a Portaria SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, publicada no Diário Oficial da União de 25 de julho de 2019, conforme Anexo I.

2. Prorrogar por até dois meses, a partir de 25 de maio de 2025, o prazo para conclusão da revisão mencionada no caput, iniciada por intermédio da Circular SECEX nº 35, DE 24 DE JULHO DE 2024, publicada no Diário Oficial da União - D.O.U. de 25 de julho de 2024, nos termos dos arts. 5º e 112 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013. De acordo com o contido no § 2º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, as medidas antidumping de que trata a Portaria SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, permanecerão em vigor, no curso desta revisão.

3. Informar a decisão final de usar a Argentina como terceiro país de economia de mercado.

4. Esclarecimentos adicionais podem ser obtidos pelo telefone +55 61 2027-7357 ou pelo endereço eletrônico [pneusautorev@mdic.gov.br](mailto:pneusautorev@mdic.gov.br).

**TATIANA PRAZERES**

### ANEXO I

#### 1. DOS ANTECEDENTES

##### 1.1. Da investigação original

1. Em 9 de janeiro de 2008, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP) protocolou petição em nome de suas associadas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda. (doravante também denominada Goodyear), Bridgestone do Brasil Ind. e Comércio Ltda. (doravante também denominada Bridgestone) e Pirelli Pneus Ltda. (doravante também denominada Pirelli), na qual solicitou a abertura de investigação de dumping nas exportações da República Popular da China para o Brasil de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14" e bandas 165, 175 e 185, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

2. A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 46, de 8 de julho de 2008, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.), de 10 de julho de 2008, e foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 49, de 8 de setembro de 2009, publicada no D.O.U. de 9 de setembro de 2009, com aplicação, por 5

anos, de direito antidumping definitivo na forma de alíquota específica de US\$ 0,75/kg às importações do produto em questão.

3. A própria Resolução CAMEX nº 49, de 2009, também estabeleceu a suspensão, por até seis meses contados da data de sua publicação, da aplicação do direito antidumping mencionado para fabricantes de veículos de passageiros, tendo em vista o interesse nacional expresso na política governamental de estímulo à aquisição de automóveis populares, mediante redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

#### 1.2. Da primeira revisão

4. Em 28 de dezembro de 2011, a ANIP, em nome de suas associadas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Bridgestone Firestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., Sociedade Michelin de Participação, Indústria e Comércio Ltda. e Pirelli Pneus S.A., protocolou pedido de revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis quando originárias da China, com base no art. 58 do Decreto nº 1.602, de 1995, uma vez que o direito em vigor não estaria sendo eficaz para anular os efeitos danosos resultantes da prática de dumping.

5. A referida revisão foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 39, de 23 de agosto de 2012, publicada no D.O.U. de 24 de agosto de 2012 e retificada em 29 de agosto de 2012 e 12 de setembro de 2012. A revisão foi iniciada no terceiro ano após a aplicação do direito e, considerando o prazo legal de doze meses para a sua conclusão, uma eventual alteração do direito ocorreria já transcorridos quatro anos da aplicação do direito original. Neste cenário, tal alteração do direito permaneceria em vigor por cerca de apenas um ano, visto que o art. 57 do Decreto nº 1.602, de 1995, estabelecia que todo direito antidumping definitivo seria extinto no máximo em cinco anos após a sua aplicação. De forma a contornar tais limitações, a revisão do direito antidumping foi iniciada ao amparo do § 1º do art. 57 do Decreto nº 1.602, de 1995.

6. Em 29 de julho de 2013, publicou-se no D.O.U a Resolução CAMEX nº 56, de 24 de julho de 2013, que prorrogou, por até cinco anos, o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus novos de automóveis originárias da China nos seguintes montantes:

Direito Antidumping Definitivo - China	
Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	1,31
Shandong Jinyu Indústria Co. Ltd.	1,08
Shandong Yongsheng Rubber Group Co. Ltd.	1,3
South China Tire & Rubber Co. Ltd.	2,17
Apollo Internacional FZC	1,54
Beijing Capital Tire Co., Ltd.	1,54
Cheng Shin Tire & Rubber (China) Co. Ltd.	1,54
Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd.	1,54
Double Coin Holding Ltd.	1,54
Federal Tire (Jiangxi) Ltd.	1,54
Goodfriend Tyres Co., Ltd.	1,54
Guangzhou Bolex Tyre Ltd.	1,54
Hangzhou Zhongce Rubber Co., Ltd.	1,54
Kenda Rubber Co., Ltd.	1,54
Kumho Tire (Chang Chun) Co., Inc.	1,54
Kumho Tire (Tianjin) Co., Ltd.	1,54
Kumho Tire Co., Inc.	1,54
Kumho Tire (Nanjing) Co. Ltd.	1,54
Liaoning Permanent Tyre Co. Ltd.	1,54
Pneuma Overseas Co. Ltd.	1,54
Qingdao Cenchelyn Tyre Co., Ltd.	1,54
Qingdao Jianfu Tire Co., Ltd.	1,54
Sailun Co., Ltd.	1,54



Shandong Changfeng Tyre Co., Ltd.	1,54
Shandong Fenglun Tyre Co., Ltd.	1,54
Shandong Guofeng Rubber Co., Ltd.	1,54
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	1,54
Shandong Linglong Rubber Co., Ltd.	1,54
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	1,54
Shandong Shuangwang Rubber Co., Ltd.	1,54
Shandong Yongtai Chemical Group Co., Ltd.	1,54
Shengtai Group Co., Ltd.	1,54
Sichuan Tyre & Rubber Co. Ltd.	1,54
Triangle Tyre Co., Ltd.	1,54
Zhao Qing Junhong Co., Ltd.	1,54
Demais empresas	2,17

### 1.3. Da segunda revisão

7. Em 28 de março de 2018 a ANIP, em nome de suas associadas Bridgestone, Continental e Pirelli, protocolou pedido de revisão do direito antidumping a fim de evitar a continuação de dumping e o dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

8. A segunda revisão foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 32, de 26 de julho de 2018, publicada no D.O.U de 27 de julho de 2018. Durante a revisão, restou demonstrado que a extinção dos direitos antidumping aplicados às importações brasileiras de pneus de automóveis originárias da China, muito provavelmente, levaria à continuação do dumping e à retomada do dano à indústria doméstica dele decorrente.

9. Assim, por meio da publicação da Portaria SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, publicada no D.O.U. de 25 de julho de 2019, foi determinada a prorrogação do direito antidumping, sob a forma de alíquota específica fixada em dólares estadunidenses por tonelada, nos montantes abaixo especificados:

Direito Antidumping Definitivo - China	
Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd, GITI Tire (Fujian) Company Ltd., GITI Tire (Hualin) Company Ltd. e GITI Tire Global Trading Pte. Ltd. (GTT).	1,25
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	1,54
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	1,54
Shandong Changfeng Tyres Co Ltd.	1,29
Shandong Haohua Tire Co., Ltda.	1,29
Shandong Longyue Rubber Co., Ltd.	1,29
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co. Ltd.	1,29
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	1,29
Triangle Tyre Co., Ltd.	1,29
Zhaoqing Junhong Co Ltd	1,29
Kumho Tire Tianjin Co Inc	1,29
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	1,29
Sailun Group Co., Ltd.	1,29
Shandong Yogntai Group Co. Ltd.	1,29
Demais empresas	1,77

### 1.4. Das outras investigações

10. Em 29 de dezembro de 2011, a ANIP protocolou no DECOM petição de abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneus novos de borracha para automóveis de passeio, produto similar ao produto objeto desta revisão, originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática. A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 34, de 19 de julho de 2012, publicada no D.O.U. em 20 de julho de 2012.

11. Por intermédio da Resolução CAMEX nº 1, de 15 de janeiro de 2014, publicada no D.O.U. em 16 de janeiro de 2014, foi encerrada a investigação supramencionada com aplicação de direito antidumping. O direito antidumping definitivo foi aplicado nos montantes especificados na tabela a seguir:

Direito Antidumping Aplicado - Outras origens		
Origem	Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
Coreia do Sul	Hankook Tire Co. Ltd.	0,24
	Kumho Tire Co. Inc.	0,61
	Nexen Tire Corporation	0,14
	Demais	2,56
Tailândia	Sumitomo Rubber (Thailand) Co. Ltd.	1,32
	Svizz-One Corporation Ltd.	1,35
	Demais	1,35
Taipé Chinês	Todos	1,43
Ucrânia	Todos	1,23

1.5. Da primeira revisão - exportações de pneus de automóveis originárias da Coreia do Sul, Tailândia, Taipé Chinês e Ucrânia

12. Em 13 de setembro de 2018, a ANIP protocolou, por meio do então Sistema DECOM Digital (SDD), petição para início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus novos de borracha para automóveis de passeio, produto similar ao produto objeto desta revisão, originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia para o Brasil.

13. Esta revisão foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 1, de 15 de janeiro de 2019, publicada no D.O.U., de 16 de janeiro de 2019.

14. Por intermédio da Resolução GECEX nº 3, de 14 de janeiro de 2020, publicada no D.O.U. em 16 de janeiro de 2020, foi encerrada a primeira revisão do direito antidumping para as origens citadas, prorrogando a aplicação do direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, às importações brasileiras de pneus novos de borracha dos tipos utilizados em automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 18, comumente classificadas no item 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), originárias do Reino da Tailândia, da República da Coreia e do Taipé Chinês.

15. O direito antidumping definitivo, a ser recolhido sob a forma de alíquota específica fixada em dólares estadunidenses por quilograma, foi prorrogado nos montantes abaixo especificados:

Direito Antidumping Definitivo		
Origem	Produtor / Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Coreia do Sul	Hankook Tire Co. Ltd.	0,24*
Coreia do Sul	Kumho Tire Co. Inc.	0,61*
Coreia do Sul	Nexen Tire Corporation	0,14*
Coreia do Sul	Demais produtores/exportadores	2,56*
Tailândia	Sumitomo Rubber (Thailand) Co. Ltd.	1,32
Tailândia	Svizz-One Corporation Ltd.	1,35
Tailândia	Demais produtores/exportadores	1,35
Taipé Chinês	Todos os produtores/exportadores	0,67

\*Prorrogação com imediata suspensão, nos termos do art. 109 do Decreto nº 8.058, de 2013.

16. Registra-se que a mesma Resolução nº 3/2020 suspendeu a aplicação de direito antidumping para a Coreia do Sul imediatamente após a sua prorrogação, em razão da existência de dúvidas quanto à provável evolução futura das importações do produto objeto de direito antidumping, nos termos do art. 109 do Decreto nº 8.058/2013, conforme justificativa apresentada no item 10 do Anexo I da Resolução GECEX nº 3/2020.

17. Cumpre mencionar que não houve prorrogação da referida medida antidumping para a Ucrânia, nos termos da Circular nº 2, de 15 de janeiro de 2020, publicada no D.O.U. em 16 de janeiro de 2020, uma vez que não houve comprovação da probabilidade de retomada de dumping nas exportações da Ucrânia para o Brasil de pneus novos de borracha dos tipos utilizados em automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, comumente classificadas no código 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), e do dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, caso houvesse a extinção da medida antidumping em questão, nos termos do art. 106 do Decreto nº 8.058, de 2013.

1.6. Da segunda revisão - exportações de pneus de automóveis originárias da Tailândia e Taipé Chinês

18. Em 13 de setembro de 2024, a ANIP, em nome de suas associadas Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda. (doravante também denominada Continental), Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda. e Pirelli Pneus Ltda., protocolou, no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), petição de início de revisão de final de período do direito antidumping aplicado à importações brasileiras de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, comumente classificadas no subitem 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), originárias de Coreia do Sul, Tailândia e Taipé Chinês, nos termos da Resolução GECEX nº 3, de 14 de janeiro de 2020, publicada no D.O.U. em 16 de janeiro de 2020.

19. Estando presentes todos os elementos necessários, a segunda revisão foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 3 de 15 de janeiro de 2025, no D.O.U. em 16 de janeiro de 2025.

20. Registra-se que não se deu início à revisão de final de período do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis originárias da Coreia do Sul, cuja aplicação estava suspensa pelo art. 109 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, doravante também denominado Regulamento Brasileiro. Considerou-se não haver probabilidade de retomada do dano, uma vez que, durante o período de suspensão da medida, não foi verificado volume de importações expressivos desta origem no período que o direito se manteve suspenso.

21. A revisão em comento encontra-se em andamento no momento da divulgação deste parecer.

## 2. DA PRESENTE REVISÃO

### 2.1. Dos procedimentos prévios

22. Em 19 de janeiro de 2024, foi publicada no D.O.U. a Circular SECEX nº 02, de 18 de janeiro de 2024, dando conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping aplicado pela Portaria SECINT nº 505, publicada no D.O.U. de 25 de julho de 2019, às importações brasileiras de pneus de automóveis originárias da China encerrar-se-ia no dia 25 de julho de 2024.

23. Adicionalmente, foi informado que as partes interessadas em iniciar uma revisão deveriam protocolar petição de revisão de final de período até, no mínimo, quatro meses antes da data de término do período de vigência do direito antidumping, conforme previsto no art. 111 do Decreto nº 8.058, de 2013.

### 2.2. Da petição

24. Em 01 de abril de 2024, Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, doravante também denominada ANIP ou peticionária, em nome de suas associadas Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda. e Pirelli Pneus Ltda., protocolou, no SEI, petição de início de revisão de final de período do direito antidumping aplicado em face das importações da China para o Brasil de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, comumente classificadas no subitem 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), nos termos da Portaria SECINT nº 505/2019

25. Em 5 de junho de 2024, por meio do Ofício nº 3596/2024/MDIC, solicitou-se à peticionária o fornecimento de informações complementares àquelas constantes da petição, com base no §2º do art. 41 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013. A peticionária, após pedido de prorrogação, apresentou tais informações, tempestivamente, em 24 de junho de 2024.



26. As informações detalhadas neste documento levam em consideração a petição original e as informações complementares apresentadas.

### 2.3. Do início da revisão

27. Tendo sido verificada a existência de elementos suficientes indicando que a extinção do direito antidumping aplicado às importações mencionadas levaria muito provavelmente à continuação ou retomada do dumping e do dano à indústria doméstica dele decorrente, foi elaborado o Parecer DECOM nº 2923, de 24 de julho de 2024, propondo o início da revisão do direito antidumping em vigor.

28. Dessa forma, com base no parecer mencionado, a presente revisão foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 35, de 24 de julho de 2024, publicada no D.O.U. de 25 de julho de 2024. De acordo com o contido no § 2º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, enquanto perdurar a revisão, o direito antidumping de que trata a Portaria SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, publicada no D.O.U. em 25 de julho de 2019, permanece em vigor.

### 2.4. Das partes interessadas

29. De acordo com o § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram identificadas como partes interessadas, além da peticionária, as empresas produtoras que compõem a indústria doméstica, as demais produtoras nacionais, os produtores/exportadores chineses, os importadores brasileiros do produto objeto do direito antidumping e o Governo da China.

30. Em atendimento ao estabelecido no art. 43 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram identificadas, por meio dos dados detalhados das importações brasileiras, fornecidos pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) do Ministério da Fazenda, as empresas produtoras/exportadoras e as importadoras do produto objeto do direito antidumping durante o período de revisão de continuação/retomada de dano.

### 31. [RESTRITO].

### 2.5. Das notificações de início e da solicitação de informação às partes

32. Em atendimento ao que dispõe o art. 96 do Decreto nº 8.058, de 2013, a autoridade investigadora notificou do início da investigação, além da peticionária, os produtores domésticos do produto similar, os outros produtores nacionais conhecidos, os produtores/exportadores das origens objeto do direito antidumping ora revisado e os importadores brasileiros - identificados por meio dos dados oficiais de importação fornecidos pela Receita Federal do Brasil (RFB).

33. Ademais, constava, das referidas notificações, o endereço eletrônico em que poderia ser obtida cópia da Circular SECEX nº 35, de 2024, que deu início à revisão. As notificações para os governos e aos produtores/exportadores e importadores que transacionaram o produto no período de continuação/retomada de dumping foram enviadas em 2 de agosto de 2024.

34. Aos produtores/exportadores identificados pelo Departamento e aos governos das origens investigadas, foi encaminhado o endereço eletrônico no qual pôde ser obtido o texto completo não confidencial da petição que deu origem à revisão, bem como suas informações complementares.

35. Ademais, conforme disposto no art. 50 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram encaminhados aos produtores/exportadores e aos importadores, nas mesmas notificações, os endereços eletrônicos nos quais poderiam ser obtidos os respectivos questionários, que tiveram prazo de restituição de trinta dias, contado a partir da data de ciência, nos termos do art. 19 da Lei nº 12.995, de 2014.

36. Destaca-se que, em virtude de o número de produtores/exportadores identificados ser expressivo, de tal sorte que se tornaria impraticável eventual determinação de margem individual de dumping, consoante previsão contida no art. 28 do Decreto nº 8.058, de 2013, e no art. 6.10 do Acordo Antidumping da Organização Mundial do Comércio (ADA), foram selecionados os produtores/exportadores responsáveis pelo maior percentual razoavelmente investigável do volume de exportações do produto objeto da investigação da China para o Brasil.

37. Deste modo, foram selecionados para responder ao questionário do produtor/exportador apenas os produtores cujo volume de exportação das origens investigadas para o Brasil representava o maior percentual razoavelmente investigável.



38. Além disso, tendo em conta que para fins de início desta revisão se considerou que o setor de pneumáticos chinês não opera em condições predominantes de economia de mercado, foram enviados questionários de terceiro país de economia de mercado para os produtores argentinos cujos dados foram utilizados na apuração do valor normal, conforme item 2.6.4 infra. Ademais, o Governo da Argentina também foi notificado acerca do início desta revisão e do envio dos questionários de terceiro país para os produtores argentinos.

39. Cabe destacar que a Circular SECEX nº 35, de 2024, mencionou que, nos termos do § 3º do art. 15 do Regulamento Brasileiro, no caso de discordância quanto à escolha do terceiro país, o produtor, o exportador ou o peticionário poderiam sugerir terceiro país alternativo, desde que a sugestão seja devidamente justificada e seja apresentada, juntamente com os respectivos elementos de prova, dentro do prazo improrrogável de setenta dias, contado da data de início da investigação. A esse respeito, faz-se remissão ao item 2.7 deste documento.

40. Além disso, nos termos do § 3º do art. 45 do Regulamento Brasileiro, foi concedido o prazo de vinte dias, contado da data da publicação de início da revisão, para a apresentação de pedidos de habilitação de outras partes que se considerassem interessadas.

41. Registre-se que foram encaminhadas notificações de início para os demais produtores nacionais conhecidos contendo o endereço eletrônico em que poderiam ser obtidos os questionários específicos para estas empresas.

#### 2.6. Do recebimento das informações solicitadas

##### 2.6.1. Das peticionárias e dos outros produtores nacionais

42. As empresas Pirelli, Bridgestone e Continental apresentaram suas informações na petição de início da presente revisão e quando da apresentação de suas informações complementares.

43. Não houve resposta ao questionário do produtor nacional por parte dos outros produtores conhecidos - Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos, Sociedade Michelin de Participações, Ind. e Com. Ltda. e Maggion Indústria de Pneus e Máquinas Ltda.

##### 2.6.2. Dos importadores

44. As empresas Cassol Materiais de Construção Ltda. e Supermercados BH Comércio de Alimentos S.A. apresentaram, tempestivamente, respostas ao questionário do importador.

45. Os outros importadores identificados não solicitaram prorrogação do prazo de resposta, tampouco apresentaram respostas ao questionário.

##### 2.6.3. Dos produtores/exportadores

46. Os produtores/exportadores Zhongce Rubber Group Co. Ltd., e Wanli Tire Corporation Limited, inicialmente selecionados para responderem o questionário do produtor/exportador, após solicitarem tempestivamente prorrogação de prazo, apresentaram resposta ao questionário.

47. Os outros produtores/exportadores selecionados não solicitaram prorrogação do prazo de resposta, tampouco apresentaram respostas ao questionário.

48. Não foram recebidas respostas voluntárias de produtores/exportadores não selecionados pelo DECOM.

49. Tendo em conta a atualização nos dados de importação, conforme detalhado no item 2.9 e 6 deste documento, e a realização de uma nova seleção, os produtores/exportadores inicialmente selecionados que responderam tempestivamente ao questionário de produtor/exportador, mas que não teriam sido selecionadas caso a depuração inicial já refletisse os novos dados, quais sejam Wanli Tire Corporation Limited e Zhongce Rubber Group Co. Ltd., foram informados por meio da Nota Técnica SEI no 2421/2024/MDIC que suas respostas ao questionário seriam devidamente analisadas, com apuração de margem individual de dumping para cada uma delas. Contudo, caso tais empresas se manifestassem em contrário, solicitando que o DECOM desconsiderasse a resposta ao questionário já reportado, elas passariam a ser consideradas como produtoras identificadas, mas não selecionadas, de modo que seus questionários não seriam analisados.



50. A Zhongce e a Wanli protocolaram, em 3 de dezembro de 2024 e em 13 de dezembro de 2024, respectivamente, manifestações solicitando que suas respostas aos questionários fossem desconsideradas.

51. Adicionalmente, as empresas identificadas na nova seleção realizada foram: Shandong Haohua Tire Co., Ltd e Shandong Changfeng Tyres Co. Ltd., que representam, conjuntamente, [RESTRITO] % das importações do produto objeto do direito antidumping em P5 desta revisão. Nenhuma das duas apresentaram resposta ao questionário enviado.

#### 2.6.4. Do terceiro país

52. Conforme mencionado no item 2.5 deste documento, tendo em conta que para fins de início desta revisão se considerou que o setor de pneumáticos chinês não opera em condições predominantes de economia de mercado, foram enviados questionários de terceiro país de economia de mercado para os produtores argentinos cujos dados foram utilizados na apuração do valor normal.

53. As empresas argentinas Pirelli Neumáticos SAIC e Bridgestone Argentina Sociedad Anónima Industrial y Comercial protocolaram resposta de terceiro país em 30 de dezembro de 2024. Os dados serão objeto de verificação conforme item 2.10.3 deste documento.

#### 2.7. Da decisão final a respeito do terceiro país de economia de mercado

54. Consoante disposto no item 5.1.4 deste documento, não foram apresentados elementos para reverter a conclusão de não prevalência de condições de mercado no setor de pneus de automóveis na China até a data limite para as conclusões preliminares.

55. Ademais, tampouco foram apresentados elementos questionando a adequação do país substituto adotado para fins de início de revisão.

56. Nesse sentido, mantém-se a escolha do terceiro país, qual seja, a Argentina, conforme detalhado no item 5 deste documento.

57. Registre-se, por fim, revestir-se a mencionada decisão de caráter peremptório, à luz do art. 15, § 4º, do Decreto nº 8.058, de 2013.

#### 2.8. Dos pedidos de habilitação

58. Em 29 de julho de 2024, a Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus (Abidip) apresentou pedido de habilitação como parte interessada na presente investigação. No dia 7 de agosto de 2024, a empresa foi notificada pelo Departamento, por meio do Ofício SEI no 5218/2024/MDIC que havia sido considerada como parte interessada nos termos do inciso "II" do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, por se tratar de associação representante dos importadores brasileiros que importaram o produto objeto da investigação durante o período de revisão.

59. Em 30 de julho de 2024, a empresa Borrachas Vipal S.A. apresentou pedido de habilitação como parte interessada na presente investigação. No dia 6 de agosto de 2024, a empresa foi notificada pelo Departamento, por meio do Ofício SEI no 5214/2024/MDIC que havia sido considerada como parte interessada nos termos do inciso "V" do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, pois a parte poderá ser afetada pela prática investigada.

60. Em 14 de agosto de 2024, a empresa Sunset Tires Corporation Limited apresentou pedido de habilitação como parte interessada na presente investigação. No dia 23 de agosto de 2024, a empresa foi notificada pelo Departamento, por meio do Ofício SEI no 5748/2024/MDIC que havia sido considerada como parte interessada nos termos do inciso III do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, por ter exportado para o Brasil pneus objeto do direito antidumping durante o período de investigação de retomada ou continuação do dumping.

61. Em 4 de setembro de 2024, a empresa GITI Tire (Fujian) Company Ltd. apresentou pedido de habilitação como parte interessada na presente investigação. No dia 4 de setembro de 2024, a empresa foi notificada pelo Departamento, por meio do Ofício SEI no 6085/2024/MDIC que havia sido considerada como parte interessada nos termos do inciso III do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, por ter exportado para o Brasil pneus objeto do direito antidumping durante o período de investigação de retomada ou continuação do dumping.

#### 2.9. Da divulgação da Nota Técnica SEI no 2421/2024/MDIC





62. No dia 23 de outubro de 2024, foi divulgada a Nota Técnica SEI no 2421/2024/MDIC, que atualizou os dados relacionados às importações brasileiras e ao mercado brasileiro no âmbito desta revisão de final de período.

63. A atualização foi necessária tendo em conta que, após o início desta revisão e do envio dos questionários aos produtores/exportadores selecionados, o Departamento de Defesa Comercial identificou inadequação na depuração do volume das importações divulgado por meio do Parecer nº 2923/2024/MDIC, de 24 de julho de 2024, por meio do qual se recomendou o início desta revisão.

64. A inadequação foi decorrente da consideração indevida de pneus de automóveis de séries outras que não aquelas do produto escopo da presente revisão. A inclusão indevida impactou dados de importação, de mercado brasileiro e de seleção de exportadores.

65. Em decorrência da atualização da depuração dos dados de importação, foi necessária uma nova seleção dos exportadores responsáveis por volumes razoavelmente investigados. As empresas identificadas nesta nova seleção foram: Shandong Haohua Tire Co., Ltd e Shandong Changfeng Tyres Co. Ltd., que representam, conjuntamente, [RESTRITO] % das importações do produto objeto do direito antidumping em P5 desta revisão.

66. Nesse contexto, foi enviada notificação de início de revisão com questionário de produtor/exportador selecionado para a empresa chinesa Shandong HaoHua Tire Co. Ltd., uma vez que, com base nos dados atualizados, a empresa estaria incluída no rol de produtores/exportadores com maior percentual de volume razoavelmente investigável. Foi concedido prazo de 30 dias, contados na data de ciência, para apresentação de resposta ao questionário.

67. Já a empresa Shandong Changfeng Tyres Co. Ltd. já havia sido selecionada e notificada quando do início desta revisão.

68. O Governo da China, os produtores/exportadores conhecidos, os importadores conhecidos, os demais produtores nacionais e a peticionária foram notificados acerca da atualização dos dados de importação e da nova seleção de produtores/exportadores.

69. Os dados atualizados de importação e de mercado brasileiro estão detalhados no item 6 deste documento.

#### 2.10. Das verificações in loco

##### 2.10.1. Das verificações in loco na indústria doméstica

70. No período de 7 a 11 de outubro de 2024 foi realizada verificação in loco nas empresas Pirelli Pneus e Pirelli Comercial, denominadas em conjunto Pirelli, com o objetivo de confirmar os dados reportados pelas empresas na petição que deu origem a esta revisão de final de período. Os dados apresentados neste Parecer levam em consideração o resultado da verificação in loco na Pirelli.

71. Tendo em conta a alteração nos dados de importação causada pela redepuração da base e a nova prática do DECOM de não realizar verificações in loco na indústria doméstica em caso de revisão de final de período de retomada do dano, a verificação na empresa Continental, que estava agendada para ser realizada no período de 28 de outubro a 1º de novembro foi cancelada por meio do Ofício SEI no 7557/2024/MDIC, de 1º de novembro de 2024.

72. Apesar da não realização da verificação in loco, a empresa já havia preparado correção dos dados da petição que seriam apresentados como pequenos ajustes no início da verificação in loco, conforme previsto no roteiro de verificação que já havia sido enviado à empresa antes do cancelamento do procedimento. Estes dados foram protocolados nos autos do processo em 22 de novembro de 2024. As informações contantes neste parecer levam em consideração a alteração apresentada pela empresa Continental.

73. Pelos mesmos motivos, não foi realizada verificação in loco na empresa Bridgestone.

##### 2.10.2. Da verificação in loco nos produtores/exportadores

74. Não houve verificação in loco nos produtores/exportadores tendo em vista a ausência de resposta ao questionário.

##### 2.10.3. Da verificação in loco no terceiro país



75. Estão agendadas verificação in loco nas empresas argentinas Pirelli Neumáticos SAIC, de 10 a 12 de março de 2025, e Bridgestone Argentina Sociedad Anónima Industrial y Comercial, de 13 a 17 de março de 2025, que responderam questionário de terceiro país.

#### 2.11. Dos prazos da revisão

76. São apresentados no quadro abaixo os prazos a que fazem referência os Arts. 59 a 63 do Decreto nº 8.058, de 2013, conforme estabelecido pelo § 5º do art. 65 do Regulamento Antidumping Brasileiro. Recorde-se que tais prazos servirão de parâmetro para o restante da presente investigação:

Disposição legal - Decreto nº 8.058, de 2013	Prazos	Datas previstas
art.59	Encerramento da fase probatória da investigação	04/04/2025
art. 60	Encerramento da fase de manifestação sobre os dados e as informações constantes dos autos	24/04/2025
art. 61	Divulgação da nota técnica contendo os fatos essenciais que se encontram em análise e que serão considerados na determinação final	12/05/2025
art. 62	Encerramento do prazo para apresentação das manifestações finais pelas partes interessadas e encerramento da fase de instrução do processo	02/06/2025
art. 63	Expedição, pela SDCOM, do parecer de determinação final	13/06/2025

### 3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

#### 3.1. Do produto objeto do direito antidumping

77. Conforme disposto na Portaria SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, publicada no D.O.U em 25 de julho de 2019, o produto objeto do direito antidumping são os pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, doravante denominados "pneus de automóveis", originários da China.

78. Cabe ressaltar que os pneus abrangidos pelas especificações do parágrafo anterior, inclusive do tipo extra load ("XL"), estão no escopo do direito antidumping em tela.

79. Estão excluídos do escopo do direito antidumping em vigor os pneus de construção diagonal e os pneus com aros, séries e bandas distintos dos especificados.

80. Quanto ao processo produtivo e canais de distribuição, o produto objeto do direito antidumping possui matérias-primas e processo produtivo semelhantes ao processo descrito no item 3.2 deste Parecer, possuindo os mesmos canais de distribuição.

81. As bandas (165, 175 e 185) indicam a largura nominal do pneu expressa em milímetros. As séries 65 e 70 indicam o quociente percentual aproximado entre a altura da seção e a largura nominal do pneu.

82. Ressalte-se que em pesquisa aos procedimentos adotados nas investigações anteriores, identificou-se que os pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, montados em rodas, acompanhados de rodas, partes ou acessórios estão incluídos no escopo desta revisão, tendo sido devidamente tratados na apuração dos preços apresentados. Da mesma forma, integram o escopo do produto objeto desta revisão os pneus que são comercializados em forma de kits.

#### 3.2. Do produto fabricado no Brasil

83. O produto fabricado no Brasil é o pneu novo, de borracha, para automóveis de passageiros de construção radial, das series 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, com as seguintes designações: 165/65 R 13, 165/65 R 14, 175/65 R 13, 175/65 R 14, 185/65 R 13, 185/65 R 14, 165/70 R 13, 165/70 R 14, 175/70 R 13, 175/70 R 14, 185/70 R 13 e 185/70 R 14.

84. De acordo com a ANIP, as principais matérias-primas para a produção dos pneus são a borracha natural, borracha sintética, negro de fumo, enxofre, antioxidantes, óleos minerais, pigmentos diversos, aceleradores e retardadores, óxido de zinco, cordonéis para a carcaça e arames de aço.



85. A petionária informou que os pneus produzidos pela indústria doméstica são constituídos de talões, lonas, cintas estabilizadoras, banda de rodagem, costado, ombro, amortecedores, liner, raias, sulcos, antifricção, cobre-talão, sub-banda de rodagem e compostos, tendo detalhado as seguintes partes:

a) Banda de rodagem: parte do pneu constituída de elastômeros que tem a função de entrar em contato com o solo. Com relação ao desenho da banda de rodagem dos pneus fabricados pela indústria doméstica, os modelos são simétricos, assimétricos e com sentido de rotação;

b) Lonas: camadas de cabos metálicos ou têxteis, impregnados com elastômeros, que constituem a estrutura resistente do pneu;

c) Lona Carcaça: parte interior da estrutura resistente do pneu cujos cordonéis estendem se de um talão ao outro;

d) Lona de Proteção: também chamada de "Cinta de Proteção", é a parte exterior da estrutura resistente do pneu, que tem a finalidade de proteger as lonas de trabalho;

e) Lona de Trabalho: também conhecida como "Cinta de Trabalho" ou "Lona Estabilizadora", é a parte da estrutura resistente do pneu radial que tem a finalidade de estabilizar o pneu;

f) Flanco: também chamado de "Costado ou Lateral", é a parte lateral do pneu, compreendida entre a banda de rodagem e o talão;

g) Talões: partes localizadas abaixo dos flancos, constituídas de anéis metálicos recobertos de elastômeros e envolvidos por lonas, com forma e estrutura tais que permitem o assentamento do pneu ao aro;

h) Carcaça: estrutura resistente do pneu, constituída de uma ou mais camadas sobrepostas de lonas. É a parte do pneu que suporta a carga, assim que ele é inflado;

i) Cabo ou Cordoneel: resultado da torção de um ou mais fios metálicos ou têxteis que constituem as lonas;

j) Ombros: partes externas da banda de rodagem nas intersecções com os flancos;

k) Cordão ou filete de centragem: linha em relevo, próxima da área dos talões, que tem a finalidade de indicar visualmente a correta centralização do pneu no aro.

86. Ainda, quanto ao suporte, os pneus podem ser classificados em:

a) Pneu sem câmara: pneu projetado para uso sem câmara do ar; e

b) Pneu com câmara: pneu projetado para uso com dîmera do ar.

87. Quanto à categoria de utilização que indica o tipo de aplicação a que se destina o pneu, os pneus podem ser classificados em:

a) Pneu normal: pneu projetado para uso predominante em estradas pavimentadas;

b) Pneu reforçado: aquele cuja carcaça é mais resistente do que a de um pneu normal equivalente, podendo suportar mais carga;

c) Pneu para uso misto: pneu próprio para utiliza ao em veículos que trafegam alternadamente por estradas pavimentadas ou não; e

d) Pneu para uso fora estrada: pneu com banda de rodagem especial para utilização fora de rodovias públicas.

88. Quanto à estrutura (ou construção), que indica a forma de construção e a disposição das lonas da estrutura resistente do pneu, os pneus podem ser classificados em:

a) Pneu diagonal: aquele cuja estrutura apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e são orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores a 90° em relação à linha mediana da banda de rodagem. Porém, a produção brasileira de pneus de automóveis do tipo diagonal é decrescente ("projetos antigos") e está sendo substituída pela produção de pneus do tipo radial devido a questões de desempenho e segurança do usuário; e



b) Pneu radial: aquele cuja estrutura é constituída de uma ou mais lonas cujos fios estão dispostos de talão a talão e colocados aproximadamente a 90°, em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada circunferencialmente por duas ou mais lonas essencialmente inextensíveis. Segundo a peticionária, o pneu radial é caracterizado pela aplicação de matérias-primas diferenciadas e apresenta processo produtivo mais complexo, conferindo melhor qualidade e desempenho.

89. Quanto ao desenho da Banda de Rodagem, os pneus podem ser classificados em:

a) Desenho de Banda de Rodagem Simétrico: desenho que apresenta, em relação ao eixo longitudinal, similaridade de escultura;

b) Desenho de Banda de Rodagem Assimétrico: desenho que não apresenta, em relação ao eixo longitudinal, similaridade de escultura, vinculado à estrutura de carcaça específica ou não; e

c) Desenho de Banda de Rodagem com Sentido de Rotação: desenho concebido para único sentido de rotação, vinculado à estrutura de carcaça específica ou não.

90. O processo produtivo dos pneus fabricados no Brasil pode ser dividido em três fases. A primeira fase da fabricação do pneu é a preparação do composto. Ele é formado por vários tipos de borracha natural e sintética, negro de fumo, aceleradores, pigmentos químicos, que são colocados em um misturador (banbury), onde é realizada a homogeneização dos elementos (mistura). Para cada parte do pneu há um composto específico, ou seja, com propriedades físicas e químicas diferentes.

91. Depois do composto pronto, parte-se para a produção dos componentes. Esses componentes são: banda de rodagem, parede lateral, talão, lonas de corpo, lonas estabilizadoras e estanque.

92. A banda de rodagem (parte do pneu que entra em contato com o solo) e a parede lateral são produzidas pelo processo de extrusão. Uma máquina chamada extrusora, espécie de rosca, vai girando, aquecendo e empurrando o composto para uma forma, na qual os componentes tomam seus formatos finais.

93. As lonas de corpo e a lâmina de estanque são formadas na calandra. Nela existem três ou mais rolos cilíndricos que produzem as lâminas de borracha. Essas lâminas se juntam a tecidos de poliéster e de náilon (também utilizado como reforço), formando as lonas de corpo.

94. Na formação das lonas estabilizadoras (feita pelo processo de extrusão), vários fios de aço recebem a camada de borracha e formam uma fita com largura determinada. Essas fitas são, então, cortadas em ângulos, concluindo a produção do componente. É importante diferenciar uma lona da outra: as lonas de corpo são aquelas formadas por poliéster e náilon; as lonas estabilizadoras são formadas por fios de aço; e a estanque, por sua vez, é formada apenas por borracha (composto).

95. O talão (parte do pneu que faz ligação com a roda) passa por uma pequena extrusora, que aplica uma camada de borracha sobre fios de aço. Esses fios são enrolados em cilindros que formam o componente.

96. A segunda fase compreende o processo de construção, em que é produzida a carcaça (esqueleto do pneu que sustenta a carga). Uma parte dos componentes (estanque, lona de corpo e talão) é aplicada em uma máquina, parecida com um tambor, formando a carcaça. Em seguida, são aplicadas a lona estabilizadora e a banda de rodagem.

97. A terceira fase consiste na vulcanização, processo que dá forma ao pneu. Para tanto, o pneu é colocado em uma prensa sob determinada temperatura, pressão e tempo. Nessa prensa há um molde com as características específicas de cada produto, no qual são determinados a forma e o desenho finais da banda de rodagem.

98. Depois de vulcanizado, o pneu passa pela inspeção final, onde são efetuadas todas as inspeções e testes de liberação do pneu, garantindo, assim, a consistência e a confiabilidade no seu desempenho.

99. O processo produtivo é comum a todos os tipos de pneus similares ao pneu objeto do direito, abrangendo todas as etapas desse processo, ou seja, desde o recebimento de matérias primas, preparação dos compostos, preparação dos componentes e, finalmente, a construção do pneu que, após a



fase final da produção, é destinado ao armazém de produtos acabados.

100. Embora tenha se comentado que o produto similar é regido por normas técnicas e regulamentos, a petionária não os apresentou em sede de petição ou informação complementar.

101. As principais funções desempenhadas pelos pneus são suportar estática e dinamicamente a carga, assegurar a transmissão da força do motor, assegurar a dirigibilidade e a frenagem do veículo e garantir a estabilidade e aderência.

102. Os pneus fabricados pela indústria doméstica são destinados a automóveis de passeio e são vendidos tanto para o mercado primário (montadoras de automóveis) quanto para o mercado secundário ou de reposição.

103. A indústria doméstica produz pneus de passeio radial para uso exclusivo sem câmara (tubeless). A linha de produtos é composta por pneus para uso na cidade (on-road) e misto (on/off road). Com relação ao desenho da banda de rodagem, os modelos são simétricos, assimétricos e com sentido de rotação.

104. Os pneus similares ao objeto do direito, fabricados nacionalmente, podem se apresentar montados ou não em rodas, acompanhados de rodas, partes ou acessórios. Da mesma forma, os pneus nacionais similares ao objeto do direito podem se apresentar em forma de kits.

### 3.3. Da classificação e do tratamento tarifário

105. Os pneus de automóveis são comumente classificados no subitem tarifário 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM/SH), que abrange outros produtos que não o produto objeto do direito antidumping, como pneus com construção diagonal ou aros, séries e banda distintos dos especificados.

106. Apresenta-se a descrição do subitem tarifário supramencionado pertencentes à Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM/SH):

Classificação Tarifária	
4011	Pneumáticos novos, de borracha
4011.10.00	Do tipo utilizado em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida)



107. A alíquota do Imposto de Importação manteve-se inalterada em 16% para o subitem da NCM mencionado anteriormente durante o período de análise da continuação ou retomada do dano à indústria doméstica - janeiro de 2019 a dezembro de 2024.

108. Cabe destacar que o referido subitem é objeto das seguintes preferências tarifárias, concedidas pelo Brasil/Mercosul, que reduzem a alíquota do Imposto de Importação incidente sobre o produto similar/objeto da investigação:

Preferências Tarifárias		
País/Bloco	Base Legal	Preferência Tarifária
Argentina	ACE18 - Mercosul	100%
Uruguai	ACE18 - Mercosul	100%
Paraguai	ACE18 - Mercosul	100%
Chile	ACE35-Mercosul-Chile	100%
Bolívia	ACE36-Mercosul-Bolívia	100%
México	ACE55-México-Brasil	100%
Peru	ACE58-Mercosul-Peru	100%
Colômbia	ACE59-Mercosul-Colômbia	100%
Equador	ACE59-Mercosul-Ecuador	55%
Venezuela	ACE569-Mercosul-Venezuela	100%
Cuba	APTR04-Brasil-Cuba	28%
Israel	ALC-Mercosul-Israel	90%
Egito	ALC-Mercosul-Egito	87,5%*

\*A preferência tarifária para o Egito obedece a cronograma de desgravação que cobre o período de 2020 a 2026, tendo variado de 20%, em 01/09/2020 para 87,5%, em 01/09/2023.

### 3.4. Da similaridade

109. O § 1º do art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece lista dos critérios objetivos com base nos quais a similaridade deve ser avaliada. O § 2º do mesmo artigo estabelece que tais critérios não constituem lista exaustiva e que nenhum deles, isoladamente ou em conjunto, será necessariamente capaz de fornecer indicação decisiva.

110. Desta forma, a petionária aponta que não há diferenças nos usos e aplicações do produto objeto desta revisão e do produto similar nacional, de modo que os produtos possuem características físicas significativamente semelhantes, seguindo os mesmos padrões internacionais de qualidade, e normas técnicas no Brasil, como apontado no item 3.2 deste documento.

111. As informações apresentadas na petição corroboram as conclusões sobre similaridade alcançadas na investigação original e nas revisões anteriores.

112. Assim, considerou-se, para fins de determinação preliminar, que o produto fabricado no Brasil é similar ao importado da origem investigada, nos termos do art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013.

### 4. DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

113. O art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013, define indústria doméstica como a totalidade dos produtores do produto similar doméstico. Nos casos em que não for possível reunir a totalidade destes produtores, o termo "indústria doméstica" será definido como o conjunto de produtores cuja produção conjunta constitua proporção significativa da produção nacional total do produto similar doméstico.

114. Embora a ANIP tenha destacado representar a totalidade dos produtores nacionais do produto sob revisão, foram apresentados dados necessários à determinação de continuação/retomada do dano de três produtores nacionais: Bridgestone do Brasil Ind. e Comércio Ltda., Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda. e Pirelli Pneus Ltda.

115. A petionária apresentou ainda carta de apoio de outras duas produtoras nacionais - Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda. e Sumitomo Rubber do Brasil Ltda., que apresentaram dados de volume de produção e de vendas durante o período de análise de dano.

116. Nesse sentido, definiu-se a indústria doméstica, para fins de determinação preliminar, como as linhas de produção de pneus de automóveis das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli, que representaram 41,8% da produção brasileira, em P5, conforme informado pela ANIP, representante dos produtores do setor.

### 5. DA CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO DUMPING

117. De acordo com o art. 7º do Decreto nº 8.058, de 2013, considera-se prática de dumping a introdução de um bem no mercado brasileiro, inclusive sob as modalidades de drawback, a um preço de exportação inferior ao valor normal.

118. Segundo o art. 107 c/c o art. 103 do Decreto nº 8.058, de 2013, a determinação de que a extinção do direito levaria muito provavelmente à continuação ou à retomada do dumping deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo a existência de dumping durante a vigência da medida; o desempenho do produtor ou exportador; alterações nas condições de mercado, tanto no país exportador quanto em outros países e a aplicação de medidas de defesa comercial sobre o produto similar por outros países e a consequente possibilidade de desvio de comércio para o Brasil.

119. Utilizou-se o período de janeiro a dezembro de 2023 a fim de se verificar a existência de indícios de probabilidade de continuação ou retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de automóveis originárias da China.

120. Registra-se que, após o início da revisão, houve atualização dos dados de importação, que alterou os volumes inicialmente considerados, impactando a análise realizada. A esse respeito, faz-se remissão aos itens 2.9 e 5.3 deste documento.

Dessa forma, considerou-se que as importações investigadas foram realizadas em quantidades não representativas, tendo sido analisada a probabilidade de retomada da prática de dumping.



5.1. Do tratamento da China com relação à apuração do valor normal no âmbito da determinação da prática de dumping

5.1.1. Do Protocolo de Acesso da China à OMC e das suas repercussões procedimentais nas investigações de defesa comercial no Brasil

121. Conforme estabelecido no Artigo XII do Acordo de Marraquexe, os termos da acesso de um Estado (ou território aduaneiro separado com autonomia sobre suas relações comerciais externas) aos Acordos da Organização devem ser ajustados entre este e a OMC por meio de processo negociador que envolve a totalidade dos Membros. A negociação é realizada no âmbito de um grupo de trabalho, e os termos de acesso devem ser aprovados pela Conferência Ministerial com base em maioria de dois terços dos Membros da OMC. Desde a fundação da OMC, 36 países completaram o processo de acesso, e a China foi o 15º país a finalizá-lo, efetivando-se como o 143º Membro.

122. O processo de acesso da República Popular da China, doravante China ou RPC, iniciou-se em outubro de 1986, quando o país protocolou seu pedido de adesão ainda junto ao Secretariado do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), e durou mais de 15 anos. O Grupo de Trabalho de Acesso da China ao GATT foi instituído em março de 1987, tendo sido posteriormente transformado, em 1995, em Grupo de Trabalho de Acesso à OMC. Como resultado desse processo negociador, vários compromissos e obrigações a serem cumpridos pela China em diversas áreas foram aprovados pelos 142 Membros da OMC. Assim, a China finalizou seu processo de acesso à OMC em 11 de dezembro de 2001, resultando no texto do Protocolo de Acesso da China à OMC, doravante Protocolo de Acesso ou Protocolo.

123. O Brasil participou das negociações relativas ao processo de acesso da China, de modo que o texto do Protocolo de Acesso foi incorporado à normativa brasileira na sua integralidade. Os artigos 1º e 2º do Decreto nº 5.544, de 22 de setembro de 2005, estabeleceram, *in verbis*:

Art. 1º O Protocolo de Acesso da República Popular da China à Organização Mundial de Comércio, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação. (grifo nosso)

124. Especificamente para fins da análise da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus de automóveis no âmbito desta revisão, que resulta na tomada de decisão sobre a apuração do valor normal a ser utilizado na determinação de continuação/retomada de dumping, cumpre analisar as disposições do Artigo 15 do referido Protocolo de Acesso.

125. O Artigo 15 do Protocolo de Acesso da China apresenta prescrições para a determinação do valor normal em investigações de dumping sobre importações originárias da China, cujo texto integral será reproduzido a seguir:

15. Comparabilidade de preços para a determinação de subsídios e dumping.

Nos procedimentos relacionados a importações de origem chinesa por um Membro da OMC, aplicar-se-ão o artigo VI do GATT 1994, o Acordo relativo à Aplicação do Artigo VI do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio de 1994 ("Acordo Antidumping") e o Acordo SMC, em conformidade com o seguinte:

a) Na determinação da comparabilidade de preços, sob o artigo VI do GATT 1994 e o Acordo Antidumping, o Membro importador da OMC utilizará, seja os preços e os custos chineses correspondentes ao segmento produtivo objeto da investigação, ou uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses, com base nas seguintes normas:

i) se os produtores investigados puderem demonstrar claramente que, no segmento produtivo que produz o produto similar, prevalecem condições de economia de mercado no que diz respeito à manufatura, produção e à venda de tal produto, o Membro da OMC utilizará os preços ou custos prevalentes na China do segmento produtivo objeto da investigação, para determinar a comparabilidade dos preços;

ii) o Membro da OMC importador poderá utilizar uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços internos ou custos prevalentes na China se os produtores investigados não puderem demonstrar claramente que prevalecem no segmento produtivo que produz o



produto similar condições de economia de mercado no que diz respeito à manufatura, a produção e à venda de tal produto.

b) Nos procedimentos regidos pelas disposições das partes II, III e V do Acordo SMC, quando se tratarem de subsídios descritos nos itens a), b), c) e d) do artigo 14 do referido Acordo, aplicar-se-ão as disposições pertinentes do mesmo; não obstante, se houver dificuldades especiais, o Membro da OMC importador poderá utilizar, para identificar e medir o benefício conferido pelo subsídio, metodologias que levem em conta a possibilidade de que os termos e condições prevalentes na China nem sempre podem ser utilizados como bases de comparação adequadas. Para aplicar tais metodologias, sempre que factível, o Membro da OMC importador deverá proceder a ajustes desses termos e condições prevalentes antes de considerar a utilização de termos e condições prevalentes fora da China.

c) O Membro importador da OMC notificará as metodologias utilizadas em conformidade com o item a) ao Comitê de Práticas Antidumping e as utilizadas em conformidade com o item b) ao Comitê de Subsídios e Medidas Compensatórias.

d) Uma vez tendo a China estabelecido, em conformidade com a legislação nacional do Membro importador da OMC, que é uma economia de mercado, ficarão sem efeito as disposições do item a), desde que a legislação nacional do Membro importador preveja critérios para aferir a condição de economia de mercado, na data de acesso. Em quaisquer casos, as disposições do item a) ii) expirarão após transcorridos 15 anos da data de acesso. Ademais, nos casos em que a China estabelecer, em conformidade com a legislação nacional do Membro importador da OMC, que em um segmento produtivo particular ou indústria prevalecem condições de economia de mercado, deixar-se-ão de aplicar a esse segmento produtivo particular ou indústria as disposições do item a) referentes às economias que não são economias de mercado. (grifo nosso)

126. A acesso da China à OMC, portanto, foi condicionada a cláusulas específicas que poderiam ser aplicadas pelo país importador para fins de determinar a comparabilidade de preços em investigações de dumping e de subsídios. Dessa forma, em investigações de dumping nas exportações originárias da China, nos termos do Artigo 15(a), competiria a cada Membro importador da OMC a decisão de utilizar uma das duas seguintes metodologias disponíveis:

a) ou os preços e os custos chineses daquele segmento produtivo objeto da investigação (vide Artigo 15(a)(i)); e

b) ou uma metodologia alternativa que não se baseasse em comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses (vide Artigo 15(a)(ii)).

127. Nota-se que os Artigos 15(a)(i) e 15(a)(ii) do Protocolo contêm duas regras diferentes aplicáveis à questão da comparabilidade de preços. Essas regras estão relacionadas aos efeitos do sucesso ou da falha de os produtores investigados demonstrarem claramente que condições de economia de mercado prevalecem no segmento produtivo investigado. Por um lado, o item 15(a)(i) estabelece a obrigação de a autoridade investigadora utilizar preços e custos chineses para comparação de preços caso os produtores chineses sejam capazes de demonstrar que condições de economia de mercado prevalecem naquele segmento produtivo. Por outro lado, o item 15(a)(ii) regulava a situação em que os produtores investigados não fossem capazes de demonstrar claramente que condições de economia de mercado prevaleciam no segmento produtivo investigado. Nessa situação, a autoridade investigadora podia utilizar metodologia alternativa não baseada em comparação estrita com os preços e os custos domésticos chineses.

128. Essa possibilidade de utilizar uma das duas metodologias dos Artigos 15(a)(i) e 15(a)(ii), por sua vez, foi condicionada pelo Artigo 15(d). A primeira condição do Artigo 15(d) era de que, caso o Membro importador reconhecesse, em conformidade com sua legislação, que a China era uma economia de mercado, ficariam sem efeito as disposições do Artigo 15(a) como um todo, desde que o Membro importador tivesse estabelecido critérios para aferir a condição de economia de mercado quando da data de acesso da China. A segunda condição do Artigo 15(d) corresponde à derrogação do inciso 15(a)(ii) após transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016. A terceira condição do Artigo 15(d) versa sobre a derrogação das disposições do Artigo 15(a) especificamente para um segmento produtivo particular ou indústria, quando ficar demonstrado que, em um segmento produtivo particular ou indústria, prevalecem condições de economia de mercado, nos termos da legislação nacional aplicável.





129. Nesse contexto, cumpre mencionar que a segunda condição do Artigo 15(d), correspondente à derrogação do inciso 15(a)(ii), esteve sujeita a controvérsia jurídica no Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC (DS516: European Union - Measures Related to Price Comparison Methodologies). Isso porque a China entendeu que a determinação de valor normal de "economia não de mercado" em casos de dumping seria inconsistente com os Artigos 2.1 e 2.2 do Acordo Antidumping da OMC e com os Artigos I:1 e VI:1 do GATT/1994. O painel foi composto em 10 de julho de 2017.

130. Em 28 de novembro de 2018, o Chair do painel informou ao OSC que, dada a complexidade das questões legais envolvidas na disputa, o relatório final para as partes estaria previsto para o segundo trimestre de 2019. A China também solicitou consultas aos Estados Unidos da América (DS515: United States - Measures Related to Price Comparison Methodologies), para tratar basicamente do mesmo assunto do DS516. Entretanto, o DS515 não avançou para a fase de painel.

131. No âmbito do DS516, em 7 de maio de 2019, a China apresentou ao painel pedido de suspensão dos procedimentos, de acordo com o Artigo 12.12 do Entendimento sobre Solução de Controvérsias - ESC (Dispute Settlement Understanding - DSU). Após comentários apresentados pela União Europeia e pela própria China acerca do pedido de suspensão, em 14 de junho de 2019, o painel informou ao Órgão de Solução de Controvérsias da OMC sobre a decisão de suspender seus trabalhos, e lembrou que a autorização para o funcionamento do painel expiraria após decorridos 12 meses da data de suspensão. Como o painel não foi requerido a retomar seus trabalhos, de acordo com o Artigo 12.12 do ESC, a autoridade para o estabelecimento do painel expirou em 15 de junho de 2020.

132. Diante da expiração do Artigo 15(a)(ii) após transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016, a prática relacionada a investigações de dumping no Brasil foi alterada.

133. Anteriormente, nas investigações de dumping sobre produtos originários da China cujo período de investigação se encerrava até dezembro de 2016, os atos de início das investigações apresentavam a menção expressa ao fato de que a China não era considerada país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Por exemplo, na Circular SECEX nº 45 de, 19 de julho de 2016, por meio da qual foi iniciada a investigação de dumping nas exportações da China para o Brasil de produtos laminados planos a quente, o parágrafo 78 informou:

78. Considerando que a China, para fins de investigação de defesa comercial, não é considerada país de economia de mercado, aplica-se, no presente caso, a regra disposta no caput do art. 15 do Regulamento Brasileiro. Isto é, em caso de país que não seja considerado economia de mercado, o valor normal será determinado a partir de dados de um produto similar em um país substituto. O país substituto é definido com base em um terceiro país de economia de mercado considerado apropriado. Ainda, segundo o artigo 15, §2º, do Decreto nº 8.058/2013, sempre que adequado, o país substituto deverá estar sujeito à mesma investigação. (grifo nosso)

134. Assim, até dezembro de 2016 havia presunção juris tantum de que os produtores/exportadores chineses não operavam em condições de economia de mercado. Essa presunção era respaldada pelo Artigo 15(a)(ii) do Protocolo, pois se os produtores chineses investigados não pudessem demonstrar claramente que prevaleciam condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto da investigação, o Membro da OMC conduzindo a investigação poderia utilizar metodologia alternativa para apurar o valor normal.

135. No âmbito do Regulamento Antidumping Brasileiro vigente - Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013 -, os produtores/exportadores chineses tinham a possibilidade de comprovar que operavam em condições de economia de mercado se atendessem ao disposto nos artigos 16 e 17. Segundo seus termos, os produtores/exportadores de um país não considerado economia de mercado pelo Brasil podem apresentar elementos de prova com o intuito permitir que o valor normal seja apurado com base na metodologia considerada padrão:

Art. 16. No prazo previsto no § 3º do art. 15, o produtor ou exportador de um país não considerado economia de mercado pelo Brasil poderá apresentar elementos de prova com o intuito de permitir que o valor normal seja apurado com base no disposto nos arts. 8º a 14.

Art. 17. Os elementos de prova a que faz referência o art. 16 incluem informações relativas ao produtor ou exportador e ao setor econômico do qual o produtor ou exportador faz parte.



§ 1º As informações relativas ao produtor ou exportador devem permitir a comprovação de que:

I - as decisões do produtor ou exportador relativas a preços, custos e insumos, incluindo matérias-primas, tecnologia, mão de obra, produção, vendas e investimentos, se baseiam nas condições de oferta e de demanda, sem que haja interferência governamental significativa a esse respeito, e os custos dos principais insumos refletem substancialmente valores de mercado;

II - o produtor ou exportador possui um único sistema contábil interno, transparente e auditado de forma independente, com base em princípios internacionais de contabilidade;

III - os custos de produção e a situação financeira do produtor ou exportador não estão sujeitos a distorções significativas oriundas de vínculos, atuais ou passados, estabelecidos com o governo fora de condições de mercado; e

IV - o produtor ou exportador está sujeito a leis de falência e de propriedade, assegurando segurança jurídica e estabilidade para a sua operação.

§ 2º As informações relativas ao setor econômico do qual o produtor ou exportador faz parte devem permitir a comprovação de que:

I - o envolvimento do governo na determinação das condições de produção ou na formação de preços, inclusive no que se refere à taxa de câmbio e às operações cambiais, é inexistente ou muito limitado;

II - o setor opera de maneira primordialmente baseada em condições de mercado, inclusive no que diz respeito à livre determinação dos salários entre empregadores e empregados; e

III - os preços que os produtores ou exportadores pagam pelos insumos principais e por boa parte dos insumos secundários utilizados na produção são determinados pela interação entre oferta e demanda.

§ 3º Constitui condição para que o valor normal seja apurado com base no disposto nos arts. 8º a 14 a determinação positiva relativa às condições estabelecidas neste artigo.

§ 4º Determinações positivas relacionadas ao § 2º poderão ser válidas para futuras investigações sobre o mesmo produto.

§ 5º As informações elencadas nos § 1º e § 2º não constituem lista exaustiva e nenhuma delas, isoladamente ou em conjunto, será necessariamente capaz de fornecer indicação decisiva.

136. Posteriormente, porém, transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016, nas investigações de dumping contra a China cujo período de investigação fosse posterior a dezembro de 2016, não foram feitas mais menções expressas no ato de início das investigações sobre tal condição de a China ser ou não considerada país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Deste modo, a utilização de metodologia alternativa para apuração do valor normal da China não era mais "automática".

137. Nesse sentido, considerando que apenas o item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso expirou, e que o restante do Artigo 15, em especial as disposições do 15(a) e do 15(a)(i), permanecem em vigor, procedeu-se a uma "alteração do ônus da prova" sobre a prevalência de condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo objeto de investigação. Expira a presunção juris tantum de que os produtores exportadores/chineses operam em condições que não são de economia de mercado no segmento produtivo investigado, de modo que a determinação do método de apuração do valor normal em cada caso dependerá dos elementos de prova apresentados nos autos do processo pelas partes interessadas, acerca da prevalência ou não prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo específico do produto similar.

138. Esse posicionamento decorre das regras de interpretação da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados - a qual, em seu Artigo 31, estabelece que "1. Um tratado deve ser interpretado de boa-fé segundo o sentido comum atribuível aos termos do tratado em seu contexto e à luz de seu objetivo e finalidade". Ademais, com base no princípio interpretativo da eficácia (effet utile ou efeito útil), as disposições constantes de um acordo devem ter um significado. Tanto é assim que, segundo o Órgão de Apelação da OMC (DS126: Australia - Subsidies Provided to Producers and Exporters of Automotive Leather, Recourse to Article 21.5 of the DSU by the United States - WTO Doc. WT/DS 126/RW):



6.25 The Appellate Body has repeatedly observed that, in interpreting the provisions of the WTO Agreement, including the SCM Agreement, panels are to apply the general rules of treaty interpretation set out in the Vienna Convention on the Law of Treaties. These rules call, in the first place, for the treaty interpreter to attempt to ascertain the ordinary meaning of the terms of the treaty in their context and in the light of the object and purpose of the treaty, in accordance with Article 31(1) of the Vienna Convention. The Appellate Body has also recalled that the task of the treaty interpreter is to ascertain and give effect to a legally operative meaning for the terms of the treaty. The applicable fundamental principle of *effet utile* is that a treaty interpreter is not free to adopt a meaning that would reduce parts of a treaty to redundancy or inutility. (grifo nosso)

139. Dessa forma, a expiração específica do item 15(a)(ii), com a manutenção em vigor do restante do Artigo 15(a), deve ter um significado jurídico, produzindo efeitos operacionais concretos. A utilização da metodologia alternativa deixa de ser, portanto, "automática", e passa-se a analisar, no caso concreto, se prevalecem ou não condições de economia de mercado no segmento produtivo investigado. Assim, a decisão acerca da utilização ou não dos preços e custos chineses em decorrência da análise realizada possui efeitos que se restringem a cada processo específico, e não implica de nenhuma forma declaração acerca do status de economia de mercado do Membro. Por um lado, caso tais provas não tenham sido apresentadas pelas partes interessadas, ou tenham sido consideradas insuficientes, poderão ser utilizados os preços e custos chineses para a apuração do valor normal no país, desde que atendidas as demais condições previstas no Acordo Antidumping. Por outro lado, caso tenham sido apresentadas provas suficientes de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo, a metodologia de apuração do valor normal a ser utilizada na determinação da probabilidade de continuação/retomada de dumping poderá não se basear nesses preços e custos do segmento produtivo chinês.

5.1.2. Da manifestação da petionária sobre o tratamento da China para fins de cálculo do valor normal

140. Em sede de petição, a ANIP apresentou alegação quanto a não prevalência de condições de economia de mercado no setor produtor de pneumáticos chinês. Nesse contexto, a ANIP citou o histórico das investigações antidumping pelo DECOM; os aspectos gerais da economia chinesa e do segmento de pneus de automóveis como não economia de mercado.

141. A respeito do histórico de investigações antidumping do DECOM, a ANIP recordou que, em 2018, já havia sido concluído que não prevaleceriam condições de economia de mercado no setor de pneus de automóveis na China, destacando que, à época, haviam sido elaborados documentos pelo Departamento de Defesa Comercial, onde foram analisados:

- a) Sistema financeiro chinês;
- b) Propriedade e uso da terra;
- c) Mão de obra;
- d) Tire Industry Policy;
- e) Participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos;
- f) Matérias-primas (borracha, químicos, reforço metálico, setor têxtil);
- g) Utilidades;
- h) Outras práticas distorcivas do mercado;
- i) Da indústria a jusante e fortalecimento do setor de pneumáticos; e
- j) Excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático.

142. Especificamente sobre a Tire Industry Policy, a ANIP destacou que o DECOM já havia indicado a centralidade desta política para as conclusões pela existência de elementos de fato e de direito que apontavam para significativa intervenção do Estado chinês no segmento produtivo investigado.

143. Os dispositivos da política - composta por 10 capítulos e 57 artigos - teriam sido detalhados nos documentos elaborados pelo DECOM, explicitando as diretrizes gerais para o setor de pneumáticos e os critérios para que as empresas do setor fossem enquadradas na mesma política, incluindo metas para aumento da capacidade de produção.



144. Ademais, o DECOM teria enfatizado a importância da Tire Industry Policy ao estabelecer política financeira específica para o setor pneumático, concluindo que o sistema financeiro chinês concede empréstimos preferenciais e distorce de forma relevante os custos de financiamento do setor. A Tire Industry Policy também foi mencionada para apontar a intervenção do Estado no que diz respeito ao uso e propriedade da terra.

145. A ANIP também recordou que, em 2023, o DECOM também teria avaliado a prevalência de condições de economia de mercado na China no setor de pneumáticos por ocasião da revisão de final de período de pneus agrícolas, tendo concluído que não prevaleceriam condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus agrícolas.

146. A decisão se assemelhou às conclusões decorrentes da Circular SECEX nº 31/2020, que teria concluído, para fins de início da revisão do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneumáticos novos de borracha, de construção radial, dos tipos utilizados em ônibus e caminhões ("Pneus de Carga"), aros 20", 22" e 22,5", originárias da República Popular da China, que no segmento produtivo de pneus não prevalecem condições de economia de mercado e que, portanto, também seriam observadas as disposições dos arts. 15, 16 e 17 do Decreto nº 8.058, de 2013.

147. No que concerne a aspectos gerais da economia chinesa, a ANIP indicou que, em 2023, a autoridade investigadora dos Estados Unidos (Office of the United States Trade Representative) teria emitido relatório com avaliação do eventual cumprimento das regras da OMC pela China, alegando, em linhas gerais, que a China não teria migrado para uma economia de mercado nem reduzido a intervenção estatal na economia:

In addition, and of serious concern to the United States and other WTO Members, China has not made sufficient progress in transitioning toward a market economy. China continues to embrace a state-led, non-market and mercantilist approach to the economy and trade. This approach results in sophisticated and expansive policies and practices that often evade effective WTO disciplines and cause serious harm to markets, workers and industries in the United States and other WTO Members

148. Anteriormente, em 2017, a International Trade Administration (ITA), do Departamento de Comércio estadunidense, também já teria concluído que o governo chinês exercia ampla ingerência na alocação de recursos, com o objetivo de promover alguns setores da economia chinesa, resultando em distorções econômicas importantes, relevantes no contexto de investigações de dumping.

149. No mesmo sentido, também em 2017, a União Europeia teria concluído que o Estado Chinês possuiria papel de liderança na governança econômica do país, no documento "Commission Staff Working Document on Significant Distortions In The Economy Of The People's Republic Of China For The Purposes Of Trade Defence Investigations". Isso porque o governo chinês definiria a estratégia para promoção do rápido crescimento e das políticas industriais através de "Planos Quinquenais", que permitiriam ao governo controlar o desenvolvimento econômico do país e implementar políticas específicas para apoiar a reestruturação e expansão de determinadas indústrias, indicando as indústrias consideradas prioritárias para fins de alocação de recursos, investimentos e políticas de incentivo.

150. Além disso, o apoio oferecido aos produtores domésticos seria bastante variado e teria relação com a grande participação do governo nos bancos, o que favoreceria intervenções na economia, bem como isenções fiscais, aluguéis subsidiados e acesso preferencial a matéria prima.

151. Em relação ao sistema financeiro e à estrutura bancária chinesa, a ANIP lembrou que a concentração das operações em banco estatais seria responsável por 87% dos ativos bancários domésticos, que seriam, segundo o FMI, mais sujeitos a diretivas governamentais e pressões políticas. Além disso, os maiores bancos chineses receberiam relevante apoio do governo chinês, o que favoreceria intervenções na economia.

152. Esses bancos seriam responsáveis por oferecer uma série de benefícios como empréstimos de baixo custo, que poderiam beneficiar até mesmo empresas chinesas privadas, desde que essas empresas cumprissem as metas do Estado, como a manutenção do emprego .

153. A ANIP indicou ainda que estudos recentes reconheceriam as intersecções entre as políticas monetárias e as políticas fiscais chinesas, com evidências de que a política monetária afetaria as taxas de juros, bem como apresentariam evidências de repasse significativo e persistente para taxas de juros interbancárias, rendimentos soberanos (sovereign yields) e spreads corporativos. Tais estudos



ressaltariam que, apesar de a política monetária chinesa ter evoluído, não haveria qualquer evidência de que operassem de forma similar a "economias avançadas". Os estudos destacariam que, em relação às políticas monetárias chinesas:

While policy coordination can clearly be beneficial in certain circumstances, monetary policy needs the ability to respond quickly and independently to economic events. A muted market response to uncoordinated monetary policy weakens the ability of the monetary authority to use its tools to affect the economy, particularly through standard interest-rate channels. Our results suggest that continued reforms to strengthen the interest-rate based framework are needed.

154. Especificamente em relação ao setor de pneumáticos, o sistema bancário e financeiro beneficiaria empresas por meio de financiamentos no setor:

China backs bond-financing support tools for private enterprises:

The Hongdou Group raised 1.3 billion yuan through issuing four debt financing instruments. The money was spent to support its clothing and tire manufacturing sectors. [...] The central bank pledged that it would continue to perfect supporting policies and promote support tools to help more private firms solve financing problems.

155. A ANIP acrescentou que existiria interferência direta do governo no sistema bancário e financeiro, por meio da concentração de bancos estatais e agências reguladoras, e interferência indireta, por meio de políticas fiscais e monetárias interconectadas, que afetariam taxas de juros e políticas de crédito e de empréstimo.

156. Ademais, o governo chinês também deteria significativa participação nas principais empresas do país (top 100 empresas listadas). Desde 2020, verificar-se-ia um movimento de aumento de empresas estatais (State-owned) e de empresas com participação do Estado (mixed-ownership):

157. A ANIP apontou que, segundo dados do Peterson Institute for International Economics, o principal impulsionador da queda na participação relativa de empresas sem participação estatal seria a contínua queda no valor agregado das empresas listadas no setor privado entre as 100 maiores, que teriam caído para menos de US\$ 2 trilhões no final de 2023 em relação ao pico de meados de 2021 de US\$ 4,7 trilhões. Em contrapartida, o valor de mercado agregado das empresas públicas teria permanecido estado estável nos últimos anos.

158. Segundo o Peterson Institute for International Economics, "The continuous decline of the private-sector shares among China's largest companies over four semesters in a row through mid-2023 does not support optimism about the future dynamism of China's economy".

159. Este movimento teria sido notado pelo mercado, e teria evidenciado "China's pivot to funding and supporting researchers who are suspicious of the power of private business, with some advocating barring private capital from entire sectors. The message was clear: In today's China, Marxism is back, and investors had better take note".

160. No que tange ao segmento de pneumáticos na China, a ANIP apontou a relevância de planos quinquenais chineses para o setor, e como o DECOM já teria reconhecido sua importância

[...] o 12º Plano quinquenal, que buscou promover ajustes na indústria automobilística por meio do aumento de investimentos em pesquisa e desenvolvimento voltados à incorporação de tecnologias e ao desenvolvimento de automóveis mais seguros, eficientes e ecológicos; o 13º Plano Quinquenal que, por meio do Belt and Road Initiative, que estimula setores de transporte e automóveis, são usuários de pneumáticos; além de ter apontado para os esforços do setor de pneumáticos para desenvolver fabricantes maiores e mais competitivos e para a importância do setor automotivo para o governo chinês.

161. Historicamente, o governo chinês teria reunido esforços para manter a relevância da indústria automobilística, reiterada no 14º Plano Quinquenal:

We will increase traditional consumption, accelerate the transformation of consumer goods such as automobiles from purchase management to use management [...]

We will rely on central cities with strong influence and driving capabilities, improve the level of coordinated development within a 1-hour commute radius, and cultivate and develop a number of modernized metropolitan areas with a high degree of urbanization. We will make intercity railways and



urban (suburban) railways the backbone of rail transportation, open up a variety of "broken roads" and "bottleneck roads", promote the effective connection of intra-city and out of-city traffic and the "four-network integration" of rail transit, and improve the connectivity and connectivity of metropolitan infrastructure.

162. A ANIP destacou que, como forma de implementação do 14º Plano Quinquenal, o governo chinês teria adotado, em 2022, medidas para diminuir as restrições e cortar impostos para incentivar o consumo de bens automotivos. Esta medida estaria diretamente relacionada ao setor de veículos de passeio.

163. Da mesma forma, em novembro de 2020, a Associação da Indústria da Borracha da China (CRIA) publicou o "Guiding Outline for the 14th Five-Year Development Plan for the rubber industry", que:

Prevê-se que o país produza 704 milhões de pneus por ano até 2025, incluindo 527 milhões de pneus radiais para passageiros, 148 milhões de pneus radiais para caminhões/autocarros, 29 milhões de pneus para caminhões, 20 000 pneus industriais extragrandes, 12 milhões de pneus agrícolas e 54 000 pneus para aviões. Além disso, espera-se que a China produza anualmente 120,7 milhões de pneus para motocicletas e 420 milhões de pneus para bicicletas até 2025, para satisfazer a crescente procura de pneus.

164. Além disso, a ANIP fez menção à indústria petroquímica como uma das prioridades nos planos quinquenais chineses que afetaria diretamente o setor de pneumáticos. Para fins de implementação do plano quinquenal, foi editada a Tire Industry Policy já mencionada, em complemento ao Plano da Indústria Petroquímica, que serviu de base para o setor de pneumáticos no que tange a investimentos, localização, impacto ambiental, energia, crédito, utilidades, construção de novas fábricas, entre outros fatores.

165. A ANIP indicou que não teria ocorrido revogação da Tire Industry Policy, que permanece em vigor desde 2010, conforme seria possível verificar na página do Ministry of Industry and Information Technology. Dessa forma, a ANIP apresentou indícios de que a Tire Industry Policy continua a ser implementada e rege as decisões de investimentos das empresas:

Tianxi Tire has budgeted \$210 million for the plant, which will be rated at 1.2 million units annually with 632 employees at full capacity. The 1.8 million-sq.-ft. plant is expected to generate \$235 million of annual sales when fully operational, according to the project's environmental impact report.



The project, in Huludao's Xingcheng Binhai Economic Zone, is slated to come on stream in April 2020, the company said.

According to China's Tire Industry Policy, effective since 2010, any newly built or expansion projects for heavy-duty radial tires should have at least 1.2 million unit annual capacity."17

Some of the newly announced manufacturing facility projects include Giti Tire's \$1.1 billion project to move one of its five tire plants to Changfeng, Anhui; Guizhou Tyre's \$310 million truck and OTR tire project in Guizhou, Guiyang; Jiangsu General Science's \$472 million project in Anqing, Anhui; Shandong Linglong's \$950 million factory in Tongchuan, Shaanxi; and Sailun's \$142 million project in Weifang, Shandong.18

Fueled by an automobile production boom and green transformation in China, Goodyear Tire and Rubber Co, a United States-based tire manufacturer, plans to complete the second phase of its factory in Kunshan, Jiangsu province, by the end of the year.

The project, which involves an investment of \$200 million, promises to bring an additional 700 million yuan in annual operating income.19

Booming Chinese tire exports signal resilience in foreign trade recovery:

Among them, trade with countries and regions along the routes of China-proposed Belt and Road Initiative (BRI) reached 6.78 billion yuan, a year-on-year increase of 49.9 percent, according to Dongying customs data.

Jin said that Chinese tires have been selling very well overseas and remained competitive, mainly because the Chinese products are priced lower than world's top-tier brands while still offering good value for money and quality.

[...]

The advantages of the entire industrial chain, diversified trading partners, and continuous optimization of export structure will provide certain support for China's export market share, Wu Chaoming, deputy head of the Hunan-based Chasing Research Institute, told the Global Times on Monday.

Wu said China's industrial and cost advantages provide support for domestic export market share.

166. Ainda, no caso dos Estados Unidos C-570-041, Truck and Bus Tires from the People's Republic of China, descreve-se como funcionaria a Tire Industry Policy:

Indeed, the GOC has a specific Tire Industry Policy to promote tire production, and "works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy." The Tire Industry Policy, among other things, encourages "the development of safe, energy-saving, environmental-protection, high-performance radial tires . . . and tubeless radial truck tires" and sets forth a target for the rate of truck tire radialization to reach 90% by 2015. Furthermore, the Tire Industry Policy states that "the cost of developing new technologies, new products and new techniques can enjoy preferential tax policies.

Under the Tire Industry Policy, in 2013, the China Rubber Industry Association ("CRIA") drafted, and the GOC Ministry of Industry and Information Technology ("MIIT") published, Tire Industry Access Conditions, which tire enterprises must meet. MIIT has industry experts check tire enterprises, and then MIIT approves those enterprises that meet the Access Conditions. Once the tire enterprises are approved, they "will get the support of the national policies, banks, etc.

167. A ANIP indicou que o DECOM já teria analisado a Tire Industry Policy por ocasião da última revisão de final de período de pneus de automóveis e concluído que:

Verifica-se, pelas políticas industriais chinesas em vigor, que as regras estabelecidas que regem a operação do setor na China - em especial a Tire Industry Policy - se referem à indústria como um todo, apesar de algumas disposições e requisitos se referirem a segmentos específicos (e.g., o Artigo 23 da política estabelece capacidade produtiva mínima para os segmentos de caminhões, caminhões leves e veículos de passeio). [...]

168. A ANIP indicou ainda que, por meio da Portaria SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, a autoridade investigadora brasileira enfatizou a importância da existência da Tire Industry Policy, que indicaria a existência de uma política financeira específica para o setor pneumático. Dentre as medidas da Tire Industry Policy, o Artigo 2 prevê a promoção de "resources to the advantage of companies".

169. A ANIP alegou que, conforme os termos da referida política, o objetivo seria alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica, renovar a política industrial e criar uma vantagem competitiva da indústria. Além dos incentivos em razão da política voltada para o setor de pneumáticos, os principais insumos para a produção de pneus - borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos e químicos - também receberiam influência do Estado em razão de fazerem parte de setores estratégicos da indústria chinesa.

170. A petionária indicou ainda que conclusão similar poderia ser extraída do documento "China como não-economia de mercado e a indústria de pneumáticos". Isso porque, um dos fatores que caracterizariam se um determinado país é (ou não) uma economia de mercado diria respeito ao fato de a política industrial ser guiada por metas de desenvolvimento vinculadas à promoção do setor, verificada no presente caso.

171. A ANIP indicou ainda a aplicação de direito antidumping a pneus para veículos pesados, ônibus e caminhões originários da China pela União Aduaneira da África Austral, pela Turquia, pelo Egito, pelo México, e pela Índia.

172. A autoridade dos Estados Unidos também iniciou, em 2024, revisões de final de período para determinar se a revogação de direitos antidumping e de medidas compensatórias aplicáveis aos pneus de caminhões e ônibus provenientes da China seria susceptível de conduzir à continuação do dano.



173. Ainda, a União Europeia recentemente reinstituíu o direito antidumping definitivo e medida compensatória sobre as importações de pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados para automóveis ou caminhões, originários da China. Em consequência à aplicação da medida pela autoridade europeia, o Reino Unido iniciou revisão de direito antidumping e medida compensatória, em procedimento de transição pós-Brexit.

174. Como se verifica dos precedentes internacionais listados acima, são frequentes as investigações pela prática de dumping e subsídios de pneus originários da China. Além disso, diversas autoridades estrangeiras não reconhecem condições de economia de mercado para o setor de pneumáticos da China em seus diversos segmentos:

União Europeia:

In conclusion, following provisional disclosure, the comments on the MET did not put into question the factual findings and were not such as to alter the Commission's findings on MET. [...]

In the provisional Regulation, the Commission selected Brazil as the analogue country in accordance with Article 2(7) of the basic Regulation.

Reino Unido:

The TRA has made an initial assessment that a Particular Market Situation (PMS) may exist in the bus and lorry tyre industry in the domestic market of the PRC.

The TRA has provisionally chosen Brazil as the most appropriate representative third country in this review, should it be required.

To reach this decision the TRA considered a number of possible countries: Türkiye, Brazil, Thailand, India, the Republic of Korea, and the United States of America.

Índia:

In case of imports from non-market economy countries, normal value shall be determined on the basis of the price or constructed value in the market economy third country, or the price from such a third country to other countries [...]

The Authority notes that the prices or constructed value of the product in an appropriate market economy third country has neither been made available by the applicant or an interested party, nor is available with the Authority from any public source. It is also noted that the interested parties have not provided any verifiable information which could have been adopted by the Authority. The Authority has relied on the determination of normal value for China on the basis of the constructed cost in India with reasonable profit.

175. Diante do exposto, segundo a ANIP, o setor de pneumáticos na China sofreria frequentes interferências de políticas estatais, em evidência de que não se regeria de acordo com as regras de economia de mercado, sendo frequentemente considerado não economia de mercado por autoridades estrangeiras e também pela autoridade brasileira.

176. A ANIP informou que, em 18 de junho de 2015, o Departamento de Comércio dos Estados Unidos publicou a determinação final de subsídios acionáveis nas exportações da China para os Estados Unidos de pneus para veículos de passageiros.

177. Na ocasião, conforme mencionado pela Portaria SECINT Nº 505/2019, a Tire Industry Policy teria sido citada pelos EUA ao analisar casos de subsídios contra pneus de passeios. O Departamento de Comércio dos EUA teria concluído que essa política motivava a indústria de pneumáticos e seus insumos, de modo a reduzir drasticamente os custos da indústria local conforme detalhado abaixo:

The works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy.

Certain tire inputs, including synthetic rubber, are also among the "Encouraged Category" of projects listed in the "Catalogue for the Guidance of Foreign Investment Industries (Amended in 2011)," a key component of the "Decision of the State Council on Promulgating the Interim Provisions on Promoting





Industrial Structure Adjustment (No. 40 [2005] Guo Fa)," which contains a list of encouraged projects the GOC develops through loans and other forms of assistance, and which the Department relied upon in prior specificity determinations.

Therefore, given the evidence demonstrating the GOC's objective of developing the tire sector, and producers of passenger tires in particular, through preferential loans, we preliminarily determine there is a program of preferential policy lending specific to producers of passenger tires within the meaning of section 771(5A)(D)(i) of the Act.

178. Segundo a ANIP, a conclusão apontaria que a política chinesa influenciaria diretamente os custos com matérias-primas, insumos, utilidades, bem como custo financeiro e operacional das empresas que atuam no setor de pneus de passeio na China.

179. A ANIP informou que nos Estados Unidos da América teria sido concluída, em 2015, investigação com aplicação de direitos antidumping sobre pneus de passageiros da China. Desde então, foram concluídas revisões administrativas em que o Departamento de Comércio teria constatado que os produtores/exportadores chineses de pneus para veículos de passageiros continuaram a se beneficiar dos programas de subsídios fornecidos pelo governo chinês, e concluído que, em relação ao dumping, é provável que a prática de dumping pelos produtores chineses de pneus de passageiros continuasse ou retomasse.

180. Ademais, nas revisões de final de período, os EUA teriam concluído, sobre subsídios acionáveis, que não havia programas adicionais de subsídios e que nenhum programa teria sido encerrado. A natureza dos programas de subsídios incluiria:

#### Loan Programs

1. Export Seller's Credits from State-Owned Banks (export - contingent)
2. Export Buyer's Credits from State-Owned Banks (export-contingent)
3. Export Credit Guarantees (export-contingent)

#### Insurance Programs

4. Export Credit Insurance Subsidies (export-contingent)

#### Inputs for Less-Than-Adequate Remuneration Programs

5. Provision of Land-Use Rights for FIEs for LTAR (export-contingent)"<sup>38</sup>

#### "Loan Programs

1. Government Policy Lending

#### Inputs for LTAR

2. Provision of Carbon Black, Nylon Cord, and Synthetic Rubber and Butadiene for LTAR
3. Provision of Natural Rubber for LTAR
4. Provision of Electricity for LTAR

#### Income Tax Programs

5. Enterprise Income Tax Law, R&D Program
6. Two Free, Three Half Program for FIEs
7. Financial Subsidy, 2011-2013

#### Other Tax Programs

8. Import Tariff and VAT Exemptions for Imported Equipment
9. Tax Awards

#### Grant Programs

10. Special Fund for Energy-Saving Technology Reform
11. Enterprise Development Fund, 2012-2013
12. Key Enterprise Staffing Subsidy



### 13. Energy-Saving Technology Improvement Award, 2013

### 14. Fixed Asset Investment Subsidies

181. Já em relação à revisão de final de período do direito antidumping aplicado a pneus de passeio originários da China, os EUA teriam concluído que a revogação da medida seria susceptível de conduzir à continuação ou à retomada do dumping.

182. A ANIP alegou que, apesar do entendimento tradicional do DECOM de que a presença de subsídios não seria suficiente para indicar que não prevalecem condições de economia de mercado em um determinado país ou segmento produtivo, no caso de pneus de automóveis, o nível de distorções provocados por subsídios governamentais, inclusive reconhecido em precedentes internacionais, seria relevante para uma conclusão em um caso concreto, em que as distorções seriam profundas e impactariam a alocação de fatores econômicos.

183. Além disso, a ANIP alegou que o governo chinês teria adotado medidas para diminuir as restrições e cortar impostos para incentivar o consumo de bens automotivos, causando impacto direto ao setor de veículos de passeio.

184. Em anos mais recentes, o governo chinês teria continuado em apoiar a indústria automobilística do país. Isso porque o cenário de consumo pós pandemia no país teria deixado de ser por carros novos e passado a ser por carros usados e seminovos. A queda nas compras de veículos de passeio na China teria sido de 7% em 2020. A ANIP avaliou que, considerando que o setor de transportes seria um dos focos do governo, a indústria automotiva teria batido recorde de produção e vendas de carros no mercado doméstico e externo em 2023, tornando-se o principal exportador de carros no mundo. Cumpre destacar a direta correlação entre o número de automóveis em circulação e o mercado de pneus.

185. No entendimento da ANIP, considerando o histórico das investigações antidumping no Brasil envolvendo o setor de pneumáticos, bem como análise da economia chinesa, do setor de pneumáticos da China e especificamente do segmento de pneus de automóveis, incluindo análises de precedentes internacionais, restaria clara a não prevalência de condições de mercado no setor de pneus de automóveis na China, observadas as disposições dos arts. 15, 16 e 17 do Decreto nº 8.058, de 2013. Assim, requereu que fosse adotado tratamento alternativo ao previsto nos arts. 8º a 14 para apuração do valor normal.



5.1.3. Da análise do DECOM sobre o tratamento da China para apuração do valor normal na determinação do dumping

186. Registra-se que a análise acerca da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo chinês objeto desta revisão possui lastro no próprio Protocolo de Acesso da China à OMC. Com a expiração do item 15(a)(ii) do referido Protocolo, não há que se falar mais em tratamento automático de não economia de mercado antes conferido aos produtores/exportadores chineses investigados. Desde então, em cada caso concreto, é necessário que as partes interessadas apresentem elementos suficientes, nos termos do restante do item 15(a), para avaliar, na determinação de comparabilidade de preços, se i) serão utilizados os preços e os custos chineses correspondentes ao segmento produtivo objeto da investigação ou se ii) será adotada metodologia alternativa que não se baseie em comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses.

187. Sublinha-se, ademais, que o objetivo desta análise não é apresentar entendimento amplo a respeito do status da República Popular da China como uma economia predominantemente de mercado ou não. Trata-se de decisão sobre utilização de metodologia de apuração da margem de dumping que não se baseie em comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses. As conclusões aqui exaradas e seus eventuais efeitos devem ser considerados e interpretados de forma restrita, isto é, apenas para o processo em epígrafe, haja vista que a decisão foi embasada a partir do conjunto probatório acostado aos autos deste processo pela petionária para fins de início de revisão.

188. A análise realizada tampouco é sobre a existência de planos, políticas e programas governamentais. A condução de políticas industriais e a existência de políticas públicas em si não é suficiente para caracterizar a não prevalência de condições de economia de mercado. A análise em comento tem por objeto a avaliação dos tipos de intervenção e, principalmente, o seu impacto no domínio

econômico fruto da ação do Estado naquele segmento produtivo específico. Não obstante, o estudo de planos, políticas e programas governamentais faz-se relevante, tendo em conta que as ações e sua forma de implementação podem estar nas disposições de tais documentos oficiais.

189. Outrossim, a análise aqui exarada também difere daquela realizada no âmbito de investigações de subsídios acionáveis com vistas à adoção de medidas compensatórias e de análises de situação particular de mercado previstas no Artigo 2.2 do Acordo Antidumping, pois a base legal é, mais uma vez, neste caso em específico, o próprio Protocolo de Acesso da China à OMC. Nesse sentido, não há que se aprofundar sobre aspectos relativos exclusivamente a investigações de subsídios, como a determinação de especificidade e o montante exato de subsídios acionáveis eventualmente recebidos por empresas do setor, pois não se pretende aqui quantificar a magnitude das distorções existentes de maneira exata.

190. Importante esclarecer, também, que a concessão de subsídios, per se, não é o suficiente para caracterizar que não prevalecem, em determinado segmento produtivo, condições de economia de mercado. Com efeito, os acordos multilaterais da Organização Mundial de Comércio (OMC) estabelecem aqueles subsídios considerados proibidos e/ou acionáveis para fins de aplicação de medidas compensatórias, sem qualquer consideração a respeito da prevalência ou não de condições de economia de mercado naquele setor. Desde 1995, vários países onde indiscutivelmente prevalecem condições de economia de mercado foram afetados por medidas compensatórias impostas por outros Membros da OMC, como União Europeia (como França, Itália, Bélgica e Alemanha), Estados Unidos, Canadá, Coreia do Sul, etc.

191. Todavia, em ambiente em que as políticas estatais distorcem significativamente o mercado, mesmo agentes privados que aparentemente seguiriam lógica de mercado acabam tendo sua atuação afetada pela influência dessas políticas.

192. Ademais, distorções mercadológicas não apenas podem ser fruto de políticas estatais, mas também podem ser acentuadas pela participação relevante de empresas estatais no setor, que de alguma maneira podem interferir na concorrência entre empresas e no rationale do mercado do segmento analisado.

193. O nível de distorções provocado pelo envolvimento governamental poderia, dessa forma, ser relevante para conclusão em um caso concreto, caso os elementos apresentados constituam indícios suficientemente esclarecedor de que tais distorções muito provavelmente impactariam, de forma não desprezível, a alocação de fatores econômicos que de outra forma ocorreria se não houvesse tais intervenções.

194. Como já reconhecido pela jurisprudência da OMC em matéria de subsídios (AB Report - US - Definitive Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, WT/DS379/AB/R, paras. 446-447), a existência de distorções significativas decorrentes da presença predominante do governo no mercado poderá justificar a não utilização de preços privados daquele como benchmark apropriado para fins apuração do montante de subsídios.

195. Assim, a variedade e o nível de subsidização, em conjunto com outras formas de intervenção governamental, poderão resultar em tamanho grau de distorção dos incentivos que, no limite, podem acabar fazendo com que deixem de prevalecer condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo.

196. Ademais, informa-se que as análises empreendidas pelo DECOM se norteiam pela normativa pátria e multilateral, não estando condicionadas a decisões de outras autoridade investigadoras.

197. Ressalte-se que, desde 2019, foram concluídas três revisões de final de período em que se decidiu pela não prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus na China. Foram elas: pneus agrícolas, encerrada por meio da Resolução GECEX nº 452, publicada no DOU em 17 de fevereiro de 2023; pneus de carga, encerrada por meio da Resolução nº GECEX 198, publicada no DOU em 04 de maio de 2021; e pneus de automóveis, encerrada por meio da Portaria SECINT nº 505, publicada no DOU em 25 de julho de 2019.

198. Das análises prévias do DECOM, importa destacar que as conclusões alcançadas pelo Departamento acerca da não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumáticos chinês no âmbito das revisões citadas no parágrafo anterior não devem ser interpretadas de



forma ampla, produzindo efeitos tão somente no escopo daquelas revisões.

199. Desse modo, na presente terceira revisão de final de período do direito antidumping aplicado sobre as importações de pneus de automóveis originários da China, cabe à petionária apresentar todos os elementos pertinentes nos autos deste processo para a devida análise, indicando, inclusive, que a conjuntura no segmento pneumático chinês não teria apresentado alterações relevantes.

200. As decisões tornadas públicas por meio da publicação da Portarias SECINT nº 505, de 23 de julho de 2019, que prorrogou o direito antidumping para pneus novos de borracha para automóveis de passageiros; por meio da publicação da Resolução GECEX nº 198, de 3 de maio de 2021, que prorrogou o direito antidumping para pneus de carga; assim como por meio da publicação da Resolução GECEX nº 452, de 17 de fevereiro de 2023, que prorrogou o direito antidumping para pneus agrícolas, foram majoritariamente baseadas na análise de cada um dos 10 pontos analisados em 2019, no âmbito da segunda revisão de final de período do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis originários da China, quais sejam: i) sistema financeiro chinês; ii) propriedade e uso da terra; iii) mão de obra; iv) Tire Industry Policy; v) participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos; vi) matérias-primas (borracha, químicos, reforço metálico, setor têxtil); vii) utilidades; viii) outras práticas distorcivas do mercado; ix) da indústria a jusante e fortalecimento do setor de pneumáticos; e x) excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático.

201. Observa-se que há significativa identidade entre as evidências e argumentos trazidos no âmbito das revisões anteriores e aqueles apresentados nesta presente revisão. Considerando também que a maior parte dos argumentos considerados determinantes naquelas oportunidades dizem respeito ao setor pneumático, entende-se que aquelas conclusões se sustentam com base nos argumentos e documentos comprobatórios submetidos nos autos desta revisão. Dessa forma, no mérito, adotam-se os fundamentos consignados nas decisões manifestadas por meio da Portaria SECINT nº 505/2019, da Resolução GECEX nº 198/2021, e da Resolução GECEX nº 452, de 17 de fevereiro de 2023) na forma do art. 50, §1º, da Lei nº 9.784/99, que passam a integrar a motivação desta decisão, independente de transcrição.

202. Em relação à alegação da petionária acerca do sistema financeiro da China e de sua estrutura bancária, importa lembrar as análises realizadas pelo DECOM por ocasião da segunda revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis originárias da China, concluída em 2019, já havia avaliado detalhadamente a economia chinesa.

203. Segundo o estudo do Fundo Monetário Internacional (FMI), IMF Working Paper: Monetary Policy Transmission in Emerging Asia: The Role of Banks and the Effects of Financial Globalization, de 2015:

China and India have very high concentrations of state-owned commercial banks, representing 87 and 74 percent of total domestic bank assets, respectively.

204. O estudo do FMI ressalta a importância da natureza do controlador das entidades bancárias:

"[...] we expect ownership to play a prominent role in determining banks' responses to monetary policy even after we control for other bank characteristics. For example, state-owned banks' credit supply may be more subject to government's directives and political pressure rather funding constraints induced by monetary policy.

[...]

Ownership should, thus, be an important source of heterogeneity in the bank lending channel of monetary policy transmission.

205. Ademais, o artigo The Chinese Financial System - An Introduction and Overview de Douglas J. Elliott and Kai Yan (2013), destaca:

The Chinese banking system is fairly concentrated, with five banks splitting almost half the total loan market, which is somewhat less concentrated than many national markets in Europe but more concentrated than in the US. A major difference with more developed financial systems, however, is the high level of state ownership and control. The five largest Chinese banks are majority-owned by the central government and there are significant government stakes in many of the other banks. Further, the government intervenes far more actively in banking decisions than in the West. Most important, the central bank explicitly sets maximum interest rates for deposits and minimum interest rates for loans, and often



sets target levels for loan volumes. Government and party leaders can exert considerable influence behind the scenes, often pushing loans to particular firms, sectors, or regions to further their political agendas. The close linkages between the government and banking, as well as the pervasive power of the Communist Party, make this possible.

206. De especial relevância é o fato de o Estado chinês ter estabelecido uma política financeira específica para o setor pneumático, a qual prevê diversas medidas para promover o ajuste estrutural do setor e torná-lo mais forte (Artigo 1 da "Tire Industry Policy"). Dentre essas medidas, o Artigo 2 prevê a promoção de "resources to the advantage of companies". Conforme consta de investigação conduzida pela autoridade estadunidense (USDOC, C-570-017, Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China) mencionada pela ANIP, documento intitulado "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy" prevê especificamente o uso de empréstimos para implementar o plano do Estado chinês para a indústria de pneus, e o artigo 34 da "Law of the People's Republic of China on Commercial Banks" dispõe sobre a obrigatoriedade de os bancos atuarem em conformidade com a orientação da política industrial do Estado. Nesse sentido, há diversos elementos que determinam que o setor pneumático receberá tratamento preferencial do sistema bancário chinês.

207. Por sua vez, a Resolução CAMEX nº 34, de 21 de maio de 2018, que aplicou medida compensatória definitiva às importações brasileiras de produtos laminados planos de aço originárias da China apresenta igualmente elementos que reforçam as evidências levantadas pela peticionária acerca do sistema bancário chinês:

309. Nesse sentido, além de controlar os principais bancos do mercado chinês, o Governo da China também influencia as decisões dos agentes bancários por meio da lei "Law of the People's Republic of China on Commercial Banks", que dispõe em seu artigo 34 sobre a obrigatoriedade de os bancos atuarem em conformidade com a orientação da política industrial do Estado, conforme transcrito abaixo:

Article 34 Commercial banks shall conduct their business of lending in accordance with the needs of the national economic and social development and under the guidance of the industrial policies of the State. (grifo nosso)

310. Insta salientar que tal artigo não faz distinção entre bancos comerciais estatais e bancos comerciais ditos privados, o que só reforça a constatação de que o sistema bancário chinês, como um todo, se sujeita às diretrizes do Estado.

[...]

314. Ainda quanto à intervenção no sistema bancário, o documento "IMF Working Paper - Financial Distortions in China: A General Equilibrium Approach", de 2015, aponta como as principais distorções existentes do sistema financeiro chinês, que potencializaram o crescimento do país, o controle das taxas de juros pelo Banco Central Chinês, além da "garantia implícita" de que o governo jamais deixaria que uma empresa estatal não pagasse seus empréstimos:

While a succession of market-oriented reforms has transformed China into the second largest economy in the world, financial sector reforms have been lagging behind. Interest rates used to be heavily controlled and had been liberalized only gradually. Even more entrenched is the system of implicit state guarantees covering financial institutions and corporates (particularly state-owned), giving an easier access to credit to entities perceived to be backed by the government. Why have these distortions survived for that long, even as the rest of the economy has been undergoing a transition to a market-oriented system? They have been an integral part of the China's growth story. Low, administratively-controlled interest rates have worked in tandem with distortions artificially boosting saving rates. Both reduced the cost of capital to support what has long been the highest investment rate in the world. Widespread implicit state guarantees further supported credit flow and investment, particularly when export collapsed after the Global Financial Crisis. This mechanism supercharged China's growth liftoff.

315. Este documento aponta ainda que as garantias implícitas dadas pelo Governo da China e o acesso privilegiado ao crédito beneficiaram principalmente, mas não exclusivamente, as empresas estatais.



Implicit guarantees distort lending decision. With the guarantees, there is incentive for creditors to lend more (and more cheaply) to those perceived to be guaranteed, regardless of the viability or project. Indeed, there is evidence that SOEs have enjoyed better access to finance than their private counterpart.

208. O estudo "Monetary Policy Transmission and Policy Coordination in China", publicado pelo International Monetary Fund em 2022, apresentado pela ANIP em sua petição, concluiu, a respeito do sistema financeiro chinês, que:

we find evidence of monetary policy affecting interest rates. Considering the average response to all monetary policy shocks - both coordinated and uncoordinated with fiscal policy - we find evidence of significant and persistent passthrough to interbank interest rates, sovereign yields, and corporate spreads.

[...]

While policy coordination can clearly be beneficial in certain circumstances, monetary policy needs the ability to respond quickly and independently to economic events. A muted market response to uncoordinated monetary policy weakens the ability of the monetary authority to use its tools to affect the economy, particularly through standard interest-rate channels. Our results suggest that continued reforms to strengthen the interest-rate based framework are needed. First, formulating a clear inflation objective and granting the PBC operational (instrument) independence.

[...]

The PBC should guide the short-term interbank rate in the clearest manner possible, and let longer-term rates be market-determined.

209. O estudo apresentado pela ANIP indica que não houve evoluções significativas nos últimos anos com relação ao sistema financeiro chinês, o que leva o DECOM a reiterar a conclusão já manifestada na Portaria SECINT nº 505, de 2019, segundo a qual o sistema financeiro chinês não é regido pelas regras de mercado, mas sim pelo Governo daquele país, tanto através da sua regulação quanto através da participação governamental nas instituições financeiras chinesas.

210. Em relação ao setor de pneumáticos na China, ressalte-se novamente a importância dos Planos Quinquenais, bem como de políticas setoriais específicas, como a referida Tyre Policy, que estabelecem diretrizes para o setor.

211. Segundo o estudo "China Como Não-Economia de Mercado e a Indústria de Pneumáticos", apresentado pela peticionária, um dos fatores que caracterizam se um determinado país é (ou não) uma economia de mercado diria respeito ao fato de a política industrial ser guiada por metas de desenvolvimento vinculadas à promoção de setores ou empresas.

212. Neste sentido, a Portaria SECINT nº 505, de 2019, apontou que o 13º Plano Quinquenal (referente aos anos 2016 a 2020) estimulou outros setores que estão ligados à indústria pneumática, seja a montante (insumos) ou a jusante (automotivos), por meio do "Belt and Road Initiative"; além de ter direcionado esforços ao setor de pneumáticos para desenvolver fabricantes maiores e mais competitivos, reafirmando a importância do setor automotivo para o governo chinês.

213. Da mesma forma, em novembro de 2020, a Associação da Indústria da Borracha da China (CRIA) publicou o "Guiding Outline for the 14th Five-Year Development Plan for the rubber industry", segundo o qual:

Prevê-se que o país produza 704 milhões de pneus por ano até 2025, incluindo 527 milhões de pneus radiais para passageiros, 148 milhões de pneus radiais para caminhões/autocarros, 29 milhões de pneus para caminhões, 20 000 pneus industriais extragrandes, 12 milhões de pneus agrícolas e 54 000 pneus para aviões. Além disso, espera-se que a China produza anualmente 120,7 milhões de pneus para motocicletas e 420 milhões de pneus para bicicletas até 2025, para satisfazer a crescente procura de pneus

214. Ademais, um dos objetivos do Governo da China com o 14º Plano Quinquenal é alcançar ajustes estruturais, inovações científicas e tecnológicas e desenvolvimento verde, que coloquem o país como um poderoso ator no setor de borracha ao final do período do 14º Plano Quinquenal.

215. Em complemento aos investimentos na indústria automobilística, observam-se esforços do setor de pneumáticos para desenvolver fabricantes maiores e mais competitivos, como parte de uma estratégia governamental. Neste sentido, as publicações de David Shaw, um dos redatores do Tire Industry



Research, noticiaram os planos do governo Chinês de desenvolver o setor de pneumáticos:

"I am sure we are watching China's government develop a strategic plan to create larger tire makers, with stronger management and exploiting Western marketing skills and technologies. As that plan comes to fruition, I think it almost inevitable that history will repeat itself and international tire makers will gradually find themselves squeezed out of the Chinese manufacturing space."aa"We continue to note the consolidation of the industry. This is partly a government initiative. Both local and national governments have identified their top tire makers and are 'encouraging' those leading companies to take over failing companies through combinations of sticks and carrots. (...)

On the one hand, government is directing larger players to take over failing businesses. They do not want to do this, because the failing companies have bad equipment, bad working practices and less good products. On the other, there are also carrots in the form of grants and land concessions to help these emerging groups to build brand new factories. We believe these sticks and carrots were the subject of the discussions we reported between senior officials and tire makers over the Summer of 2017.

As we have been predicting for at least two years, the early part of 2018 is proving to be the beginning of a substantial wave of consolidation across China's tire industry. This wave is being catalysed by government action in calling in loans and introducing high charges for power, water and other essentials to companies that do not meet various government criteria. (...)"

The long game in China's tire industry is to eliminate the out-dated capacity; reduce the number of tire makers to well under 100, and ensure those that survive grow much bigger. Many of those that survive will be State-owned enterprises.

216. De acordo com a Tyre Press, em 2016, foram produzidos em torno de 600 milhões de unidades pneus no país, muitos deles pneus para automóveis de passageiros. Já em 2017, estimou-se que foram produzidas 960 milhões de unidades de pneus no país.

217. De acordo com relatório da International Trade Commission dos Estados Unidos elaborado no âmbito da investigação de dumping e de subsídios sobre pneus para automóveis de passageiros e light trucks, em 2014, aproximadamente 150 empresas foram identificadas como produtoras de pneus na China, sendo que 80 delas se identificaram como produtoras de pneus para automóveis de passageiros e "light trucks" ("PVLТ"), com operações em 90 localidades. O relatório destaca que, de acordo com dados públicos da China Rubber Industry Association ("CRIA"), em 2014 a produção de PVLТ na China foi estimada em 399 milhões de pneus, e as projeções para 2015 indicavam a produção de 418 milhões de PVLТ em 2015. O relatório ainda conclui:

"The largest Chinese tire producers include Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd. ("Zhongce Rubber"), Giti Tire, Pte. Ltd. ("Giti"), Triangle Group Co., Ltd., Shandong, China ("Triangle Group"), and Shandong Linglong Rubber Co., Ltd. ("Shandong Linglong"). Zhongce Rubber ranks tenth globally, with about \$5 billion in tire sales in 2013, and operates two PVLТ tire plants at Hangzhou, Zhejiang and Jintan, Jiangzhou.[...]

According to industry press cited by the petitioner, Triangle Group, GuanzhouFengli Tire & Rubber, and Himaxer Tire are also planning to open new production facilities in the future. Other changes in operations reported in foreign producers' questionnaire responses include fifteen firms reported expansions or planned expansions; five firms reported relocating or plans to relocate; three firms reported involvement in acquisitions (...)"

218. A respeito da Tire Industry Policy, observa-se não haver elementos que indiquem que essa política tenha sido descontinuada, permanecendo em vigor desde 2010 sem alterações significativas. Importa destacar que se trata de uma política industrial voltada para os produtores de pneus, cujo objetivo é alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica e renovação da política industrial e criar uma vantagem competitiva da indústria, incentivando inclusive o desenvolvimento dos insumos produtivos (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico). Essa política prevê expressamente a possibilidade de o setor de pneumáticos beneficiar-se de preferências tributárias para desenvolver novas tecnologias, produtos e técnicas com o intuito de reforçar seu parque industrial.

219. Além de o DECOM já ter indicado que esta política tem como objetivo o desenvolvimento do setor de pneumáticos na China, cabe apontar que essa política também foi considerada pelos EUA como um meio de estimular a indústria de pneumáticos e o desenvolvimento de todas as principais



matérias-primas do setor no caso de subsídios que abrange pneus de automóvel originários da China (USDOC C-570-041: Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China).

220. Consoante já exaustivamente analisado pelo DECOM em decisões pretéritas, A política industrial Tire Industry Policy é composta por 10 capítulos com 57 artigos. No capítulo 1, que trata do objetivo, são apresentados os seguintes artigos:

Article 1 According to the needs of economic and social development, in accordance with the overall objectives of the development plan and petrochemical industry, through mergers and acquisitions, layout optimization, overall control, elimination of the outdated, technological innovation, energy conservation and other measures to actively promote the structural adjustment of tire industry and make it stronger.

Article 2 Adhere to the market-oriented, encourage backbone enterprises with comparative advantage, through the powerful combination, brand share, sales integration, etc., merger and reorganize the enterprises in difficulty and backward enterprises, and promote resources to the advantage of companies, promote the development of enterprise groups, improve industrial concentration, optimize the organizational structure; Guide the cluster development, optimize the layout structure; accelerate the elimination of backward production capacity, promote the product structure adjustment and upgrading.

Article 3 Encourage tire manufacturers to improve R & D capabilities, increase investment in research, carry out technical innovation, implement brand strategy, improve product technology and their core competitiveness.

Article 4 Regulate the conduct of all types of economic entities in tire production, distribution, consumption, etc., create a fair, unified market environment, establish the tire recall system and improve the standard of services.

Article 5 Develop recycling economy, improve the level of energy saving, pollution reduction and resource utilization; establish and improve the management of waste tire recycling system, and promote the coordinated development of production of new tires, tires refurbishment and recycling of waste tires.

221. Em relação ao capítulo 3, que trata de Política Tecnológica, cabe ressaltar os seguintes artigos:

Article 9 Insist on the combination of introduction of technology and innovation, track and develop cutting-edge technologies, encourage the adoption of original innovation, integrated innovation and the introduction of absorption and innovation to develop advanced and applicable technologies with proprietary, and promote the industrialization of innovative technologies.

Article 10 Guide and encourage tire manufacturers to strengthen technical center construction enhance the capability of independent innovation and new product development capabilities using technology integration and engineering applications of new technology development and encourage "research and use" jointly development and commissioned development. In accordance with the provisions of the tax laws and regulations, the cost of developing new technologies, new products and new techniques can enjoy preferential tax policies.

[...]

Article 14 Vigorously promote energy conservation and comprehensive utilization of resources. Guide and encourage tire manufacturers to combine informatization and industrialization and carry out technology transformation whose focus is variety increase, quality improvement, energy saving, pollution reduction and safety production.

Develop recyclable rubber, environmentally-friendly additives and other raw materials, and develop waste tires recycling technology; perfect and promote low-temperature rubber mixing and nitrogen vulcanization process; enhance the governance of banburying dust, rubber sulfide fumes, and promote clean production technology; simplify and unwrap the tire gradually.

Article 15 Encourage tire companies to promote bar code technology, radio frequency identification and other information technology products and their application in the tire manufacturing process, construct information integration systems covering all aspects of enterprise production and management, innovate information management and service model of tire products.





222. Em relação ao capítulo 4, que trata de Construção de Condição Complementar, cabe ressaltar os seguintes artigos:

Article 16 Encouraging tire enterprises to participate in the business of natural rubber planting and processing, optimizing the pretreating of natural rubber, improving process technology, products quality and logistics service level; leading the enterprises to "go out" and establishing natural rubber planting and processing bases at overseas.

Article 17 Speeding up the Development of isoprene rubber, halogenated butyl rubber and other varieties of rubber, increasing the variety brands of butadiene rubber, styrene butadiene rubber and other synthetic rubber, promoting the usage proportion and development and production capacity of synthetic rubber gradually.

Article 18 Actively encouraging the development and usage of new structure steel cord, high modulus and low shrinkage polyester cord fabric, high tenacity nylon cord fabric and other tire skeleton materials, accelerating the industrialization and application development of aramid fiber.

Article 19 Encouraging the development of environmental rubber auxiliaries, special carbon black, white carbon black and other raw materials.

Article 20 Encouraging the research and development of large and new type mixer unit, tread compound extrusion unit, wire rolling machine, cutting machine, steel wire tire cord radial tire molding machinery and tires semi-finished products, non-destructive testing of products, online testing inspection equipment and other key equipment of radial tire, promoting the production equipment and monitoring and control level.

223. Em relação ao capítulo 5, que trata da Admissão da Indústria, cabe ressaltar os seguintes artigos:

Article 23 For the construction, reconstruction and extension of truck radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 1.2 million; for the construction, reconstruction and extension of light truck radial tires and car radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 6 million; for the construction, reconstruction and extension of hybrid project of truck radial tire, light truck radial tire and car radial tire, the production capacity of single variety shall also achieve the above requirement.

Article 25 As for the construction, reconstruction and extension of the tire project, the comprehensive energy consumption shall be lower than 950 kilograms of standard coal/ton three types of rubber (Note: three types of rubber means natural rubber, synthetic rubber and reclaimed rubber).

Article 26 As for the construction, reconstruction and extension of the tire project, the environmental protection measures shall reach the requirements of "Environmental protection design specifications of rubber factory" GB50469, and the production water cycle utilization rate of the enterprises shall be above 90%.

224. O mesmo capítulo 5 estabelece critérios para usufruto de suas medidas e metas para as empresas:

Article 21 The construction, reconstruction and extension of tire production and tire retreading enterprises shall comply with the national tire industry development planning and the overall industrial development planning of province, autonomous region or municipality; and shall comply with the environmental protection planning or pollution control planning regulated by the national and provincial governments.

Article 23 For the construction, reconstruction and extension of truck radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 1.2 million; for the construction, reconstruction and extension of light truck radial tires and car radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more then 6 million; for the construction, reconstruction and extension of hybrid project of truck radial tire, light truck radial tire and car radial tire, the production capacity of single variety shall also achieve the above requirement. For the construction, reconstruction and extension of engineering machinery tire (except huge engineering machinery tire) project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 30 thousand.



225. Ressalte-se ainda o Capítulo 7, que trata do gerenciamento da importação e da exportação:

Article 38 Fully play role of tax rate on industrial development and promulgate the tariff items and tax rate of tire products and tire inputs for purpose of coordinating the development of tire industry and related industry.

226. Pelo exposto, observa-se que essa política explicita as diretrizes gerais para o setor de pneumáticos e os critérios exigidos para que as empresas do setor possam se enquadrar, os quais incluem metas para aumento da capacidade de produção. O Artigo 1 deixa evidente que o objetivo da política vai além do setor de pneumáticos, focando o desenvolvimento também da indústria de petroquímicos, considerada estratégica para o Estado chinês. O objetivo da política é promover o ajuste estrutural da indústria de pneumáticos e torná-la mais forte. Dentre as várias medidas de intervenção previstas no mercado, podem ser destacados os estímulos a fusões e aquisições de empresas, promoção do desenvolvimento de grupos industriais e da própria concentração industrial, otimização das estruturas organizacionais e de "layout" e "overall control", além de estímulos vinculados à inovação e mitigação de impactos ambientais, entre outros.

227. Ademais, a menção a fusões e aquisições de empresas, promoção do desenvolvimento de grupos industriais e da própria concentração industrial do setor, entre outras medidas previstas, demonstra uma proposta de intervenção profunda do Estado sobre o funcionamento do setor.

228. Dessa forma, observa-se que a Tire Industry Policy continua sendo instrumento fundamental para se entender a importância dada pelo governo chinês ao setor de pneus de seu país, e o seu papel no desenvolvimento do setor, implicando em distorções na alocação dos fatores de produção por meio da intervenção estatal.

5.1.4. Da conclusão sobre a análise da prevalência de condições de economia de mercado no segmento de pneumáticos da China para apuração do valor normal

229. A conclusão deste documento parte dos seguintes fatos, os quais foram considerados comprovados por meio das evidências analisadas anteriormente: i) não houve alteração nas políticas chinesas que levaram à conclusão pela não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumáticos conforme previamente avaliados pelo DECOM; ii) a Tire Policy Industry continua a direcionar a atuação do Governo Chinês de forma a beneficiar as empresas envolvidas na produção de pneus de automóveis; ii) o setor de automóveis, usuário final dos pneus de automóveis, continua sendo favorecido pelos planos quinquenais.

230. Assim, diante do exposto, em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial e com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto no Artigo 15(a) do Protocolo de Acesso da China à OMC, e em linha com os entendimentos anteriores deste DECOM sobre o setor de pneumáticos na China, conclui-se que no segmento produtivo do produto similar objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado.

231. Dessa forma, será utilizado, para fins de apuração do valor normal com vistas à determinação de probabilidade de continuação/retomada da prática de dumping, metodologia alternativa que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses. Serão observadas, portanto, as disposições dos arts. 15, 16 e 17 do Decreto nº 8.058, de 2013, que regulam o tratamento alternativo àquele previsto nos arts. 8º a 14 para fins de apuração do valor normal.

232. Registra-se que não foram apresentados questionamentos relativos à decisão da autoridade investigadora de que no segmento produtivo do produto similar objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado na China. Tampouco se questionou a escolha da Argentina como terceiro país sugerido pela petionária.

5.2. Da continuação/retomada do dumping para efeito do início da revisão

5.2.1. Do valor normal da China para fins de início de revisão

233. De acordo com o art. 8º do Decreto nº 8.058, de 2013, considera-se "valor normal" o preço do produto similar, em operações comerciais normais, destinado ao consumo no mercado interno do país exportador.



234. Tendo em vista a alegação, em sede de petição, que o segmento de pneus de automóveis na China não operaria em condições de economia de mercado, conforme detalhado no item 5.1.2 deste documento, a peticionária sugeriu que o valor normal fosse apurado conforme previsão contida no inciso I do art. 15 do Decreto nº 8.058/2013, ou seja, a partir do preço de venda do produto similar em um país substituto.

235. Cumpre pontuar que, inicialmente, a peticionária havia sugerido a Alemanha como terceiro país de economia de mercado e sugerido que o valor normal fosse apurado a partir das exportações daquele país para a França. Após questionamentos da Autoridade Investigadora, a peticionária sugeriu a utilização da Argentina como terceiro país de economia de mercado e sugeriu que o valor normal fosse apurado com base no preço médio venda no mercado interno daquele país.

236. A peticionária justificou a escolha da Argentina como terceiro país de economia de mercado alegando que esse país: (a) já teria sido utilizado como referência para fins de cálculo do valor normal no processo de investigação antidumping de pneus de automóveis original, em 2008; (b) figuraria na 8ª posição de países exportadores de pneus ao Brasil, tendo exportado U\$16.858.640 e 3.262.240 Kg em 2023; (c) contaria com elevada capacidade de produção de pneus de passeio, conforme dados da publicação Tire Business, que serviria como referência para todo o setor de pneus no mundo; e (d) as exportações argentinas de pneus para o Brasil representariam 15% da produção brasileira de pneus de automóveis.

237. Nesse sentido, a ANIP sugeriu que o valor normal para a China fosse apurado a partir das vendas no mercado interno da Argentina tendo em vista que (a) os dados referir-se-iam a vendas efetivas do produto similar realizadas de janeiro a dezembro de 2023 (P5) por duas empresas produtoras, a saber: Pirelli Neumáticos S.A.I.C. e Bridgestone Argentina S.A.; e (b) estes dados seriam fontes primárias e, portanto, mais precisos em relação ao uso de estatísticas internacionais.

238. Nesse sentido, para apuração do valor normal da China, a ANIP apresentou 247 faturas de vendas no mercado interno da Argentina para os aros 13' e 14', sendo 183 referentes às vendas da Pirelli e 64 às vendas da Bridgestone. Tais faturas tratam de operações de vendas efetivas para diferentes canais de distribuição e categorias de cliente, abarcando tanto os segmentos de montadoras, como o de reposição.

239. A Pirelli esclareceu que o critério utilizado para a escolha do produto de cada aro (códigos de produto) se deu com base nos produtos de maior representatividade no mercado brasileiro e de maior representatividade no mercado argentino. Ademais, esclareceu que as vendas foram realizadas nas condições FOB (Free on board) e Ex works. Foram apresentadas 5 faturas por mês, referentes ao aro 13 (código do produto [CONFIDENCIAL]), destinadas ao setor de reposição. [CONFIDENCIAL], por parte da Pirelli. Já em relação ao aro 14, foram obtidas 5 faturas por mês do produto de código [CONFIDENCIAL], destinadas ao setor de reposição, com exceção dos [CONFIDENCIAL]. Por esta razão, a empresa apresentou, complementarmente, 5 faturas por mês do produto de código [CONFIDENCIAL]. Em relação ao segmento de montadoras para o aro 14, a empresa apresentou 5 faturas por mês do produto de código [CONFIDENCIAL], com exceção de [CONFIDENCIAL].

240. A Bridgestone apresentou 4 faturas referentes ao aro 13 (código do produto [CONFIDENCIAL]), destinadas ao setor de reposição na Argentina. Já em relação ao aro 14, apresentou 5 faturas por mês, cujos códigos de produtos são: [CONFIDENCIAL]. Em relação ao setor de montadoras, esclareceu que [CONFIDENCIAL].

241. Os preços foram apurados pela Pirelli e pela Bridgestone em pesos argentinos e convertidos para dólares estadunidenses pela cotação diária do Banco Central da Argentina, apurando-se o preço médio ponderado em dólares estadunidenses por quilograma.

242. Diante da conclusão para fins de início de revisão de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo do produto objeto da presente revisão nos termos do item 5.1.4 deste documento, o DECOM considerou apropriada a sugestão da peticionária de apurar o valor normal em um terceiro país de economia de mercado, qual seja, a Argentina. Conforme detalhado, o cálculo do valor normal foi realizado a partir do preço de venda do produto similar no mercado argentino, apurado por meio de notas fiscais de vendas apresentadas. A determinação do valor normal para fins de início de revisão a partir de país substituto está em linha com o art 15 do Regulamento Brasileiro.



243. Considerando a metodologia descrita, o valor normal para fins de início desta revisão, ponderado pelos volumes comercializados para cada aro, alcançou o montante de US\$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] centavos por quilograma), na condição FOB.

#### 5.2.2. Do preço de exportação para fins de início de revisão

244. De acordo com o art. 18 do Decreto nº 8.058, de 2013, o preço de exportação, caso o produtor seja o exportador do produto investigado, é o valor recebido ou a receber pelo produto exportado ao Brasil, líquido de tributos, descontos ou reduções efetivamente concedidos e diretamente relacionados com as vendas do produto investigado.

245. Para fins de apuração do preço de exportação de pneus de automóveis da China para o Brasil, foram consideradas as respectivas exportações destinadas ao mercado brasileiro efetuadas no período de investigação de indícios de dumping, ou seja, as exportações realizadas de janeiro a dezembro de 2023.

246. Os dados referentes aos preços de exportação foram apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos não abrangidos pelo escopo da investigação, conforme item 6 deste documento.

247. Dessa forma, dividindo-se o valor total FOB das importações do produto objeto da revisão originárias da China, no período de análise de dumping, pelo respectivo volume importado, apurou-se preço de exportação de US\$ 2,47/kg (Dois dólares estadunidenses e quarenta e sete centavos por quilograma), conforme tabela a seguir.

Preço de exportação China (P5) [RESTRITO]		
Valor FOB (Mil US\$)	Volume (kg)	Preço de exportação FOB (US\$/kg)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	2,47

#### 5.2.3. Margem de dumping para fins de início de revisão

248. A margem absoluta de dumping é definida como a diferença entre o valor normal e o preço de exportação, e a margem relativa de dumping constitui-se na razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação.

249. Para fins de início da investigação, considerou-se que a apuração do preço de exportação, em base FOB, seria comparável com o valor normal apurado a partir das vendas no mercado interno argentino, como detalhado no item 5.2.1.

250. Apresentam-se a seguir as margens de dumping absoluta e relativa apuradas para a China.

Margem de dumping China (P5) [RESTRITO]			
Valor normal (US\$/kg)	Preço de exportação (US\$/kg)	Margem de Dumping Absoluta (US\$/kg)	Margem de Dumping Relativa (%)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	7,74	313,0%

### 5.3. Da continuação/retomada do dumping para fins da determinação preliminar

#### 5.3.1. Do valor normal para fins de determinação preliminar

251. Tendo em vista que, conforme conclusão alcançada no item 5.1.4., considerou-se, para fins de determinação preliminar, que o setor produtivo de pneus na China não opera em condições predominantemente de mercado.

252. Desse modo, apurou-se o valor normal da China a partir das vendas no mercado interno do produto similar na Argentina, país eleito como substituto da China no presente processo para cálculo do valor normal, à luz do art. 15, I, do Decreto nº 8.058, de 2013.

253. Para fins deste Determinação Preliminar, manteve-se a metodologia de apuração do valor normal tal qual utilizada para fins de início da revisão, proposta pela peticionária acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição e nas respostas das empresas argentinas Pirelli Neumáticos S.A.I.C. e Bridgestone Argentina S.A. ao questionário de terceiro país de economia de mercado.



254. Por motivos de economia processual, não serão detalhadas novamente a metodologia de apuração do valor normal, tendo em conta ter sido utilizada a mesma para fins de início da revisão. Desse modo, faz-se remissão ao item 5.2.1. deste documento.

255. Destarte, para fins de determinação preliminar, manteve-se o valor normal apurado a partir das vendas no mercado interno da Argentina de US\$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] centavos por quilograma), na condição FOB.

#### 5.3.1.1. Do valor normal internado da China no mercado brasileiro

256. Conforme dispõe o §3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, na hipótese de ter havido apenas exportações em quantidades não representativas durante o período de revisão do país ao qual se aplica a medida antidumping, a probabilidade de retomada do dumping poderá ser determinada com base na comparação entre o valor normal médio internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, apurados para o período de revisão.

257. Registra-se que, conforme detalhado no item 2.9 e 6 deste documento, após a atualização da depuração dos dados de importação, tem-se que o volume de importações do produto objeto do direito antidumping passou a ser não representativo.

258. Assim, para fins de determinação preliminar, uma vez que houve apenas exportações de pneus de automóveis da China para o Brasil em quantidades não representativas durante o período de revisão, a probabilidade de retomada do dumping foi determinada com base na comparação entre o valor normal médio internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, apurados para o período de revisão, conforme previsto no inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013.

259. A fim de internalizar os valores normais médios das origens investigadas no mercado brasileiro, ao preço na condição FOB, foram acrescidos: frete e seguro internacionais, considerando 7,8% do preço FOB, apurados a partir de dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), mesma referência utilizada na revisão da medida antidumping de pneus de automóveis originários da Tailândia e Taipé Chinês, conforme Circular SECEX nº 3, de 15 de janeiro de 2025, publicada em 16 de janeiro de 2025; Imposto de Importação e AFRMM, com alíquotas vigentes no período, respectivamente, de 16% sobre o valor CIF e 8% sobre o frete marítimo. As demais despesas de internação foram calculadas considerando o percentual de 3% sobre o valor CIF, conforme percentual utilizado na última revisão. Registra-se que, conforme destacado no item 2.6.2 deste documento, houve duas respostas de questionário de importador. Todavia, cabe comentar que o importador Supermercados BH Comércio de Alimentos S.A. não reportou o Apêndice II. Já a Cassol Materiais de Construção Ltda. reportou dados tanto do produto objeto quanto de outros produtos. Dada a relativa baixa representatividade dos dados reportados referentes ao produto objeto, o DECOM decidiu não utilizar para fins deste documento o dado reportado pela Cassol.

260. A conversão do preço CIF internado, de dólares estadunidenses para reais, foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de janeiro a dezembro de 2023 (R\$4,99/US\$1,00), apurada com base na série histórica extraída do sítio eletrônico do Banco Central do Brasil, a fim de compará-lo com o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro.

261. Dessa forma, para fins deste documento, obteve-se, o valor normal construído na condição CIF, internalizado no mercado brasileiro, apresentado na tabela a seguir:

Comparação entre valor normal e preço médio de venda do produto similar doméstico	
Rubricas	China
(A) Valor normal FOB US\$/kg	[RESTRITO]
(B) Frete/seguro internacional	[RESTRITO]
(D) Valor normal CIF (A+B+C) US\$/kg	[RESTRITO]
(E) Imposto de importação (16 %)	[RESTRITO]
(F) AFRMM (8% s/ frete marítimo)	[RESTRITO]
(G) Despesas de internação (3,0%)	[RESTRITO]
(H) Valor Normal CIF internado (D+E+F+G) US\$/kg	[RESTRITO]
Taxa de câmbio (R\$/US\$)	[RESTRITO]

(I) Valor Normal CIF internado R\$/kg

[RESTRITO]

262. O valor normal internalizado no Brasil apurado no período de análise de retomada de dumping, na condição CIF, correspondeu a R\$ [RESTRITO] por quilograma).

#### 5.3.2. Do preço médio de venda do produto similar no mercado brasileiro

263. Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do §3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de automóveis da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de janeiro a dezembro de 2023.

264. Para garantir a justa comparação, foi apurado o preço do pneu de automóveis, obtido pela divisão entre a receita operacional líquida da indústria doméstica e a quantidade líquida vendida do produto investigado, conforme segue:

Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro [RESTRITO]			
	Faturamento líquido (em mil R\$)	Volume (t)	Preço médio (R\$/kg)
Preço ID	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

265. O preço de venda apurado no período de análise de retomada de dumping, na condição ex fabrica, correspondeu a R\$ [RESTRITO].

5.3.3. Da comparação entre o valor normal internado e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro

266. Para fins de determinação preliminar, considerou-se que o preço da indústria doméstica, em base ex fabrica, seria comparável com o valor normal na condição CIF internado. Isso porque ambas as condições incluem as despesas necessárias à disponibilização da mercadoria em ponto do território brasileiro, para retirada pelo cliente, sem se contabilizar o frete interno no Brasil. O quadro a seguir apresenta o resultado da comparação entre os referidos preços.

267. O cálculo realizado para avaliar se há probabilidade de retomada de dumping está apresentado a seguir.

Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica [RESTRITO] Em R\$/kg			
Valor Normal CIF internado (a)	Preço da indústria doméstica (b)	Diferença Absoluta (US\$/t) (c) = (a) - (b)	Diferença Relativa (%) (d) = (c) / (b)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	35,54	133,1

268. Uma vez que o valor normal na condição CIF internado do produto originário da China superou o preço de venda da indústria doméstica, concluiu-se, para fins deste documento, que os produtores/exportadores daquela origem necessitariam, a fim de conseguir competir no mercado brasileiro, praticar preço de exportação inferior ao seu valor normal e, por conseguinte, retomar a prática de dumping.

#### 5.4. Do desempenho do produtor/exportador

269. A análise do desempenho dos produtores/exportadores da origem investigada levou em consideração as exportações mundiais de pneus de automóveis, comparando-as às exportações da China, bem como ao mercado brasileiro, no período sob análise (P1 a P5). Essa análise foi realizada em dólares estadunidenses em quilogramas.

270. As exportações mundiais foram apuradas por meio do Trade Map, do International Trade Centre (ITC) para o código 4011.10 do Sistema Harmonizado de Classificação e Codificação de Mercadorias. A comparação entre as exportações mundiais e chinesas foi realizada em dólares estadunidenses tendo em conta que o Trade Map não possui dados consolidados referentes às exportações mundiais em volume, isso porque parte dos dados reportados pelos países exportadores foi compilado pelo ITC em unidades, e outra parte em quilograma, impossibilitando a totalização dos resultados.

271. Cabe ressaltar que o código 4011.10 inclui outros produtos que não os pneus de automóveis objeto da medida antidumping.

Exportações Mundiais de Pneus de Automóveis (em US\$)					
	P1	P2	P3	P4	P5
Mundo (A)	42.166.205,00	36.776.649,00	43.147.795,00	45.263.951,00	49.519.840,00
China (C)	5.569.824,00	4.867.198,00	6.124.710,00	6.740.203,00	7.879.400,00
C / A	13,2%	13,2%	14,2%	14,9%	15,9%

272. Como se observa, as exportações da China, para todos os destinos, representaram cerca de 14,3%, em média, das exportações mundiais de pneus de automóveis, em valor. Ressalte-se que a participação da China da totalidade das vendas mundiais apresentou crescimento de 2,7 p.p. de P1 para P5.

273. A fim de comparar as exportações mundiais da China com o mercado brasileiro, apurou-se, por meio do Trade Map, o volume das exportações chinesas, em toneladas, para todos os destinos para o código 4011.10.00, comparando-se o resultado com o mercado brasileiro, também apurado em toneladas, conforme metodologia apresentada no item 6.1.3 deste Parecer.

Exportações Chinesas de Pneus de Automóveis (em toneladas)					
	P1	P2	P3	P4	P5
China (A)	2.113.019,00	1.956.075,00	2.306.896,00	2.380.560,00	2.864.917,00
Mercado Brasileiro (B)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
B/A	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

274. Como se observa, as exportações totais da China, em toneladas, representaram cerca de [RESTRITO] vezes o mercado brasileiro em P1. Tal magnitude chegou a [RESTRITO] vezes o mercado brasileiro em P5.

275. Considerou-se ainda informações relativas à capacidade instalada de produtores/exportadores chineses. A ANIP informou que empresas chinesas teriam passado por aumento da capacidade produtiva de pneus de automóveis no período sob revisão, com o aumento de plantas de fabricação, conforme dados apresentados na Publicação Tire Business. De acordo com esses dados, existiriam cerca de [CONFIDENCIAL].

276. A petionária acrescentou que apesar da sobrecapacidade no setor de pneumáticos na China, as empresas chinesas seguiram investindo milhões em expansão, demonstrando que não haveria intenção aparente de solucionar a questão dos excedentes, mas sim a estratégia de ampliação da oferta internacional para atender cada vez mais mercados.

277. A partir dos dados acostados aos autos do processo, há elementos indicando relevante potencial exportador de pneus de automóveis da China.

278. Para fins de determinação final, buscar-se-á aprofundar a análise do potencial exportador das origens sob revisão com a participação das partes interessadas.

#### 5.5. Das alterações nas condições de mercado

279. O art. 107 c/c o inciso III do art. 103 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de que a extinção do direito antidumping em vigor levaria muito provavelmente à continuação ou à retomada de dumping à indústria doméstica, deve ser examinado se ocorreram eventuais alterações nas condições de mercado no país exportador, no Brasil ou em terceiros mercados, incluindo eventuais alterações na oferta e na demanda do produto similar.

280. Segundo a petionária, não teria havido alteração nas condições de mercado no período analisado.

#### 5.6. Da aplicação de medidas de defesa comercial

281. O art. 107 c/c o inciso IV do art. 103 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de que a extinção do direito antidumping em vigor levaria muito provavelmente à continuação ou à retomada de dumping à indústria doméstica, deve ser examinado se houve a aplicação



de medidas de defesa comercial sobre o produto similar por outros países e a consequente possibilidade de desvio de comércio para o Brasil.

282. Em pesquisa ao sítio eletrônico do Portal Integrado de Inteligência Comercial (Integrated Trade Intelligence Portal - I-TIP) da Organização Mundial do Comércio (OMC), verificou-se que há medida de defesa comercial em vigor aplicada pelos EUA, desde 2014, contra a China. Ademais os EUA iniciaram investigações em junho de 2020, contra as exportações de pneus originários da Coreia do Sul, Tailândia, Vietnã e Taipé Chinês.

#### 5.7. Da conclusão dos indícios de continuação ou retomada do dumping

283. Ante o exposto, concluiu-se, para fins de determinação preliminar, que, caso a medida antidumping em vigor seja extinta, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações da China para o Brasil.

### 6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

284. Os dados de importação e do mercado brasileiro estão apresentados a seguir, em linha com o divulgado por meio da Nota Técnica SEI nº 2421/2024/MDIC, de 23 de outubro de 2024. A esse respeito, faz-se remissão ao item 2.9 deste documento.

285. Neste item serão analisadas as importações brasileiras e o mercado brasileiro de pneus de automóveis. O período de análise corresponde ao período considerado para fins de determinação de existência de indícios de continuação/retomada de dano à indústria doméstica, assim como disposto no §4º do art. 48 do Decreto nº 8.058, de 2013.

286. Desse modo, para efeito de determinação preliminar, considerou-se o período de janeiro de 2019 a dezembro de 2023, dividido da seguinte forma:

P1 - janeiro a dezembro de 2019;

P2 - janeiro a dezembro de 2020;

P3 - janeiro a dezembro de 2021;

P4 - janeiro a dezembro de 2022; e

P5 - janeiro a dezembro de 2023.

#### 6.1. Das importações

287. Para fins de apuração dos valores e das quantidades de pneus de automóveis importados pelo Brasil em cada período, foram utilizados os dados de importação referentes ao subitem 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), fornecidos pela RFB.

288. Apesar de a petionária ter indicado que as importações de pneus de automóveis montados ou acompanhados de rodas estavam incluídas no escopo do direito antidumping, não foram apresentados dados de importações destes conjuntos, nem foram citadas outras NCMs que conteriam importações do produto objeto do direito antidumping. Com efeito, para fins de determinação preliminar, foram consideradas apenas as importações realizadas na NCM 4011.10.00.

289. A partir da descrição detalhada das mercadorias, verificou-se que são classificadas no referido subitem da NCM não só as importações de pneus de automóveis objeto do direito antidumping e de produtos similares exportados por terceiros países, mas também importações de outros produtos, distintos do produto objeto da revisão.

290. Por essa razão, realizou-se depuração das importações constantes desses dados, a fim de se obter as informações referentes ao produto analisado e aos produtos similares. Dessa forma, foram desconsiderados os produtos que não correspondiam às descrições apresentadas no item 3.1, como, pneus de construção diagonal e pneus com aros, séries e bandas distintos daqueles que caracterizam o produto objeto do direito antidumping.

##### 6.1.1. Do volume das importações

291. A tabela seguinte apresenta os volumes de importações totais de pneus de automóveis no período de análise de continuação/retomada do dano à indústria doméstica.





Importações Totais (em t) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
China	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Total (sob análise)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(49,6%)	235,7%	90,2%	216,5%	+919,0%
Vietnã	100,0	66,9	82,2	236,7	702,6	[RESTRITO]
Índia	100,0	79,3	269,6	236,7	296,5	[RESTRITO]
México	100,0	45,3	20,2	28,7	108,4	[RESTRITO]
Malásia	100,0	208,5	18,9	68,1	189,5	[RESTRITO]
Indonésia	100,0	56,0	40,2	46,5	57,6	[RESTRITO]
Sri Lanka	-	-	-	100,0	1188,5	[RESTRITO]
Turquia	100,0	64,2	848,6	1539,8	1077,8	[RESTRITO]
Peru	-	100,0	66,7	77200,0	425033,3	[RESTRITO]
Outras(*)	100,0	44,0	75,5	32,8	27,3	[RESTRITO]
Total (exceto sob análise)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	-33,6%	14,7%	8,2%	95,0%	+60,6%
Total Geral	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	-33,8%	16,2%	9,8%	99,1%	+68,2%

\*África do Sul, Alemanha, Argélia, Coreia do Sul, Eslováquia, Estados Unidos, Estônia, Filipinas, França, Hong Kong, Hungria, Japão, Mianmar, Países Baixos, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Rússia, Sérvia, Singapura, Taiwan.

292. Observou-se que o volume das importações brasileiras da origem investigada diminuiu 49,6% de P1 a P2, mas registrou variação positiva de 235,7% de P2 a P3; de 90,2% de P3 a P4; de 216,5% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume das importações brasileiras da origem sujeita ao direito revelou variação positiva de 919,0% em P5, comparativamente a P1.

293. Com relação à variação de volume das importações brasileiras do produto das demais origens, houve redução de 33,6% de P1 a P2, seguido de aumentos sucessivos: ampliação de 14,7% de P2 a P3; de 8,2% de P3 a P4, e de 95% de P4 a P5. Ao se considerar toda a série analisada, o volume das importações brasileiras do produto das demais origens apresentou expansão de 60,6%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

294. Avaliando a variação de importações brasileiras totais no período analisado, verifica-se diminuição de 33,8% de P1 a P2. A respeito dos períodos subsequentes, observa-se elevação: de 16,2% de P2 a P3; de 9,8% de P3 a P4; e de 99,1% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, importações brasileiras totais apresentaram expansão da ordem de 68,2%, considerado P5 em relação a P1.

#### 6.1.2. Valor e do preço das importações

295. Visando a tornar a análise do valor das importações mais uniforme, considerando que o frete e o seguro internacionais, dependendo da origem considerada, têm impacto relevante sobre o preço de concorrência entre os produtos ingressados no mercado brasileiro, a análise foi realizada em base CIF.

296. [RESTRITO].

297. As tabelas a seguir apresentam a evolução do valor total e do preço CIF das importações de pneus de automóveis no período de análise de indícios de continuação/retomada do dano à indústria doméstica.

Valor das Importações Totais (em CIF US\$ x 1.000) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
China	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Total (sob análise)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(47,9%)	266,1%	97,6%	148,5%	+836,1%

Vietnã	100,0	65,4	95,4	325,8	811,7	[RESTRITO]
Índia	100,0	73,5	322,4	341,4	347,5	[RESTRITO]
México	100,0	43,2	24,2	41,6	124,4	[RESTRITO]
Malásia	100,0	197,6	19,2	95,5	236,7	[RESTRITO]
Indonésia	100,0	56,5	48,3	64,0	70,9	[RESTRITO]
Sri Lanka	-	-	-	100,0	1073,6	[RESTRITO]
Turquia	100,0	57,0	950,3	1879,3	1227,6	[RESTRITO]
Peru	-	100,0	36,7	59907,9	337932,2	[RESTRITO]
Outras(*)	100,0	38,7	66,8	33,1	26,0	[RESTRITO]
Total (exceto sob análise)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	-40,9%	35,3%	28,4%	68,2%	+72,6%
Total Geral	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	-41,0%	36,9%	29,7%	70,5%	+78,6%

(\*) Demais Países:  
África do Sul, Alemanha, Argélia, Coreia do Sul, Eslováquia, Estados Unidos, Estônia, Filipinas, França, Hong Kong, Hungria, Japão, Mianmar, Países Baixos, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Rússia, Sérvia, Singapura, Taiwan.

298. Observou-se que o valor CIF (em mil US\$) das importações brasileiras da origem investigada diminuiu 47,9% de P1 a P2. Já de P2 a P3, registrou variação positiva de 266,1%. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 97,6% de P3 a P4, e de 148,5% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o valor CIF (em mil US\$) das importações brasileiras da origem investigada revelou variação positiva de 836,1% em P5, comparativamente a P1.

299. Com relação à variação de valor CIF (em mil US\$) das importações brasileiras do produto das demais origens ao longo do período em análise, houve redução de 40,9% de P1 a P2, enquanto, de P2 a P3, é possível detectar ampliação de 35,3%. De P3 a P4 e de P4 a P5, houve crescimento de 28,4% e de 68,2%, respectivamente. Ao se considerar toda a série analisada, o valor CIF (em mil US\$) das importações brasileiras do produto das demais origens apresentou expansão de 72,6%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

300. Avaliando a variação de valor CIF (em mil US\$) total das importações brasileiras no período analisado, de P1 a P2 verifica-se diminuição de 41,0%, com crescimentos sucessivos nos períodos seguintes: 36,9% de P2 a P3; 29,7% de P3 a P4; e 70,5% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, valor CIF (em mil US\$) total das importações brasileiras apresentou expansão da ordem de 78,6%, considerado P5 em relação a P1.

301. Em relação ao preço, observou-se que:

Preço das Importações Totais (em CIF USD / t)						
[RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
China	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Total (sob análise)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	3,2%	9,1%	3,9%	(21,5%)	(8,1%)
Vietnã	100,0	97,8	116,1	137,6	115,5	[RESTRITO]
Índia	100,0	92,7	119,6	144,2	117,2	[RESTRITO]
México	100,0	95,3	120,1	145,0	114,8	[RESTRITO]
Malásia	100,0	94,8	101,6	140,1	124,9	[RESTRITO]
Indonésia	100,0	100,9	120,1	137,5	123,0	[RESTRITO]
Sri Lanka	-	-	-	100,0	90,3	[RESTRITO]
Turquia	100,0	88,8	112,0	122,1	113,9	[RESTRITO]
Peru	-	100,0	62,4	75,0	76,9	[RESTRITO]
Outras(*)	100,0	87,9	88,6	100,8	95,4	[RESTRITO]
Total (exceto sob análise)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

Variação	-	-11,0%	18,0%	18,7%	-13,7%	+7,5%
Total Geral	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	-10,9%	17,8%	18,1%	-14,4%	+6,2%
(*)Demais Países: África do Sul, Alemanha, Argélia, Coreia do Sul, Eslováquia, Estados Unidos, Estônia, Filipinas, França, Hong Kong, Hungria, Japão, Mianmar, Países Baixos, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Rússia, Sérvia, Singapura, Taiwan.						

302. Observou-se que o preço médio CIF (em mil US\$/t) das importações brasileiras da origem investigadas cresceu até P4, sendo 3,2% de P1 a P2; 9,1% de P2 a P3; 3,9% de P3 a P4. Já de P4 a P5, houve diminuição de 21,5%. Ao se considerar todo o período de análise, o preço médio CIF (mil US\$/t) das importações brasileiras da origem sujeita ao direito revelou variação negativa de 8,1% em P5, comparativamente a P1.

303. Com relação à variação de preço médio CIF (em mil US\$/t) das importações brasileiras das demais origens, houve redução de 11,0% de P1 a P2, enquanto, tanto de P2 a P3 quanto de P3 a P4, é possível detectar ampliação de 18,0% e de 18,7%, respectivamente. De P4 a P5, o preço médio de importação das demais origens teve queda de 13,7%. Ao se considerar toda a série analisada, o preço médio CIF (em mil US\$/t) das importações brasileiras das demais origens apresentou expansão de 7,5%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

304. Avaliando a variação do preço médio das importações brasileiras totais, de P1 e P2, verifica-se diminuição de 10,9%. É possível verificar ainda elevação de 17,8% e de 18,1% de P2 a P3 e de P3 a P4, respectivamente. De P4 a P5, o indicador revelou retração de 14,4%. Analisando-se todo o período, o preço médio das importações brasileiras totais apresentou expansão da ordem de 6,2%, considerado P5 em relação a P1.

#### 6.1.3. Do mercado brasileiro e da evolução das importações

305. Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de automóveis foram consideradas as quantidades, líquidas de devoluções, vendidas pela indústria doméstica no mercado interno, de fabricação própria, reportadas pela petionária, bem como as quantidades importadas apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas no item anterior.

306. Considerou-se que o mercado brasileiro e o consumo nacional aparente se equivaleram, tendo em vista que não houve consumo cativo pela indústria doméstica.

Do Mercado Brasileiro, do Consumo Nacional Aparente e da Evolução das Importações (em t)						
[RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Mercado Brasileiro						
Mercado Brasileiro [A+B+C]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(23,5%)	6,2%	(2,7%)	4,4%	(17,4%)
A. Vendas Internas - Indústria Doméstica	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(27,1%)	(4,6%)	(5,8%)	(23,4%)	(49,9%)
B. Vendas Internas - Outras Empresas	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(14,5%)	13,5%	(4,7%)	(12,5%)	(19,0%)
C. Importações Totais	100,0	66,2	76,9	84,5	168,2	[RESTRITO]
C1. Importações - Origens sob Análise	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(49,6%)	235,7%	90,2%	216,5%	+919,0%
C2. Importações - Outras Origens	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(33,6%)	14,7%	8,2%	95,0%	+60,6%
Participação no Mercado Brasileiro						
Participação das Vendas Internas da Indústria Doméstica [A/(A+B+C)]	100,0	95,3	85,6	82,8	60,7	[RESTRITO]



Participação das Vendas Internas de Outras Empresas [B/(A+B+C)]	100,0	111,8	119,4	116,8	97,9	[RESTRITO]
Participação das Importações Totais [C/(A+B+C)]	100,0	86,4	94,3	106,8	203,4	[RESTRITO]
Participação das Importações - Origens sob Análise [C1/(A+B+C)]	100,0	50,0	150,0	300,0	950,0	[RESTRITO]
Participação das Importações - Outras Origens [C2/(A+B+C)]	100,0	86,8	93,7	104,6	194,8	[RESTRITO]
F. Volume de Produção Nacional [F1+F2]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(28,0%)	17,5%	(9,8%)	(16,0%)	(35,9%)
F1. Volume de Produção - Indústria Doméstica	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(34,2%)	11,8%	(13,9%)	(22,0%)	(50,6%)
F2. Volume de Produção - Outras Empresas	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(20,6%)	23,2%	(6,2%)	(11,1%)	(18,4%)
Relação com o Volume de Produção Nacional [C1/F]	100,0	50,0	200,0	400,0	1400,0	-
Variação	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

307. Observou-se que o mercado brasileiro diminuiu 23,5% de P1 a P2 e aumentou 6,2% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de 2,7% de P3 a P4, e, considerando o intervalo de P4 a P5, houve crescimento de 4,4%. Ao se considerar todo o período de análise, o mercado brasileiro revelou variação negativa de 17,4% em P5, comparativamente a P1.

308. Observou-se que o indicador de participação origens investigadas no mercado brasileiro diminuiu [RESTRITO] p.p. de P1 para P2, mas aumentou [RESTRITO] p.p. de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de [RESTRITO] p.p. de P3 a P4 e e de [RESTRITO] p.p. de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de participação origens investigadas no mercado brasileiro revelou variação positiva de [RESTRITO] p.p. em P5, comparativamente a P1.

309. Com relação à variação de participação das importações das demais origens no mercado brasileiro ao longo do período em análise, houve queda de [RESTRITO] p.p. de P1 a P2. De P2 a P3, de P3 a P4 e de P4 a P5, é possível detectar ampliação de [RESTRITO] p.p., [RESTRITO] p.p. e [RESTRITO] p.p., respectivamente. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de participação das importações das demais origens no mercado brasileiro apresentou expansão de [RESTRITO] p.p., considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

## 6.2. Da conclusão a respeito das importações

310. Para fins de determinação preliminar, concluiu-se que, durante o período de análise de probabilidade de retomada ou continuação de dano, o volume de importações de pneus de automóveis originários da China passou de [RESTRITO] toneladas em P1 para [RESTRITO] toneladas em P5, o que representou evolução absoluta de [RESTRITO] toneladas, equivalente a crescimento de 919,0% ao longo deste período.

311. Em relação ao mercado brasileiro, estas importações cresceram [RESTRITO] p.p. ao longo do período analisado, de modo que a participação destas importações passou de [RESTRITO]%, em P1, para [RESTRITO]%, em P5.

312. As importações de pneus de automóveis originárias das demais origens apresentou aumento de 60,6% de P1 para P5, tendo passado de [RESTRITO] toneladas, em P1, para [RESTRITO] toneladas, em P5. Deste modo, o aumento absoluto destas importações foi de [RESTRITO] toneladas. Já a participação destas importações no mercado brasileiro aumentou [RESTRITO] p.p., tendo passado de [RESTRITO] p.p. em P1, para [RESTRITO] p.p. em P5.

## 7. DOS INDICADORES DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

### 7.1. Dos indicadores da indústria doméstica



313. De acordo com o disposto no art. 108 do Decreto nº 8.058, de 2013, a determinação de que a extinção do direito levaria muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano deve basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo a situação da indústria doméstica durante a vigência definitiva do direito e os demais fatores indicados no art. 104 do Regulamento Brasileiro.

314. O período de análise dos indicadores da indústria doméstica compreendeu os mesmos períodos utilizados na análise das importações.

315. Como demonstrado no item 4, de acordo com o previsto no art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013, a indústria doméstica foi definida como o conjunto das linhas de produção de pneus de automóveis das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli, que representaram, conjuntamente, 41,8% da produção nacional do produto similar doméstico, em P5. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados pelas citadas linhas de produção.

316. Para uma adequada avaliação da evolução dos dados em moeda nacional, apresentados pela indústria doméstica, atualizaram-se os valores correntes com base no Índice de Preços ao Produtor Amplo - Origem - Produtos Industriais (IPA-OG-PI), da Fundação Getúlio Vargas, [RESTRITO].

317. De acordo com a metodologia aplicada, os valores em reais correntes de cada período foram divididos pelo índice de preços médio do período, multiplicando-se o resultado pelo índice de preços médio de P5. Essa metodologia foi aplicada a todos os valores monetários em reais apresentados.

#### 7.1.1. Da evolução global da indústria doméstica

##### 7.1.1.1. Dos indicadores de venda e participação no mercado brasileiro

318. A tabela a seguir apresenta, entre outras informações, as vendas da indústria doméstica de pneus de automóveis de fabricação própria destinadas ao mercado interno e ao mercado externo, líquidas de devoluções, conforme reportadas pela petionária. Como não houve industrialização para terceiros (tolling) ou consumo cativo, considera-se o consumo nacional aparente (CNA) idêntico ao mercado brasileiro.

Dos Indicadores de Venda e Participação no Mercado Brasileiro e no Consumo Nacional Aparente (em t) [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
<b>Indicadores de Vendas</b>						
A. Vendas Totais da Indústria Doméstica	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(28,9%)	(6,8%)	(5,7%)	(22,3%)	(51,5%)
A1. Vendas no Mercado Interno	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(28,7%)	(7,5%)	(5,5%)	(22,1%)	(51,4%)
A2. Vendas no Mercado Externo	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(36,1%)	20,2%	(14,1%)	(28,2%)	(52,7%)
<b>Mercado Brasileiro e Consumo Nacional Aparente (CNA)</b>						
B. Mercado Brasileiro	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(24,5%)	4,3%	(2,7%)	3,9%	(20,3%)
C. CNA	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(24,5%)	4,3%	(2,7%)	3,9%	(20,3%)
<b>Representatividade das Vendas no Mercado Interno</b>						
Participação nas Vendas Totais {A1/A}	100,0	100,3	99,6	99,9	100,1	
Variação	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Participação no Mercado Brasileiro {A1/B}	100,0	94,4	83,8	81,3	60,8	
Variação	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Participação no CNA {A1/C}	100,0	94,4	83,8	81,3	60,8	
Variação	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]



319. Observou-se que o indicador de vendas da indústria doméstica (em toneladas) destinadas ao mercado interno diminuiu sucessivamente ao longo do período de análise: 28,7% de P1 para P2; 7,5% de P2 para P3; 5,5% de P3 para P4 e 22,1% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de vendas da indústria doméstica (t) destinadas ao mercado interno revelou variação negativa de 51,4% em P5, comparativamente a P1.

320. Com relação à variação de vendas da indústria doméstica (t) destinadas ao mercado externo ao longo do período em análise, houve redução de 36,1% de P1 para P2, enquanto que de P2 para P3 é possível detectar ampliação de 20,2%. De P3 para P4 e de P4 para P5, houve diminuição de 14,1% e de 28,2%, respectivamente. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de vendas da indústria doméstica (t) destinadas ao mercado externo apresentou contração de 52,7%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

321. Ressalte-se que a representação de vendas externas da indústria doméstica foi de, no máximo, 3,3% do total ao longo do período em análise, mantendo relativo equilíbrio quando comparado P1 a P5.

322. Em linha com o volume vendido, observou-se que o indicador de participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro também diminuiu continuamente ao longo do período: [RESTRITO] p.p. de P1 para P2; [RESTRITO] p.p. de P2 para P3; [RESTRITO] p.p. de P3 para P4 e [RESTRITO] p.p. de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro revelou variação negativa de [RESTRITO] p.p. em P5, comparativamente a P1.

#### 7.1.1.2. Dos indicadores de produção, capacidade e estoque

323. A tabela a seguir apresenta, entre outras informações, o volume de produção do produto similar fabricado pela indústria doméstica, conforme informado pela petionária.

Dos Indicadores de Produção, Capacidade Instalada e Estoque (em t) [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P5
<b>Volumes de Produção</b>						
A. Volume de Produção - Produto Similar	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(34,4%)	(2,4%)	(21,8%)	(27,0%)	(63,5%)
B. Volume de Produção - Outros Produtos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Variação	-	(25,9%)	45,8%	6,0%	(20,7%)	(9,2%)
C. Industrialização p/ Terceiros - Tolling	-	-	-	-	-	-
Variação	-	-	-	-	-	-
<b>Capacidade Instalada</b>						
D. Capacidade Instalada Efetiva	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(13,3%)	7,1%	(2,4%)	(17,4%)	(25,1%)
E. Grau de Ocupação [(A+B)/D]	100,0	81,7	98,3	99,3	93,7	
Variação	-	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>Estoques</b>						
F. Estoques	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	60,8%	60,0%	25,4%	16,0%	+274,5%
G. Relação entre Estoque e Volume de Produção [E/A]	100,0	245,5	402,5	646,1	1026,5	[RESTRITO]

Variação	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
----------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

324. Observou-se que o indicador de volume de produção do produto similar da indústria doméstica retrocedeu ao longo do período de análise: 34,4% de P1 a P2; 2,4% de P2 a P3; 21,8% de P3 a P4 e 27,0% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de volume de produção do produto similar da indústria doméstica revelou variação negativa de 63,5%, em P5 comparativamente a P1.

325. A capacidade instalada efetiva, quando considerados os extremos do período de análise da revisão, apresentou redução de 25,1% em P5, comparativamente a P1. Ao longo dos intervalos individuais, a capacidade instalada efetiva diminuiu 13,3%, de P1 a P2, mas aumentou 7,1%, de P2 a P3. Na sequência, de P3 a P4, e de P4 a P5, houve queda de 2,4% e 17,4%, respectivamente.

326. Cabe destacar que a capacidade instalada da Bridgestone foi [CONFIDENCIAL].

327. Observou-se que o indicador de grau de ocupação da capacidade instalada recuou [CONFIDENCIAL]p.p. de P1 a P2, com aumento de [CONFIDENCIAL]p.p. de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de [CONFIDENCIAL]p.p. de P3 a P4, seguido de redução de [CONFIDENCIAL]p.p. de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de grau de ocupação da capacidade instalada revelou variação negativa de [CONFIDENCIAL]p.p. em P5, comparativamente a P1.

328. Observou-se que o indicador de volume de estoque final de pneus de automóveis oscilou ao longo do período, com crescimentos de 60,8% de P1 a P2 e de 60,0% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 25,4% de P3 a P4 e de 16% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de volume de estoque final de pneus de automóveis apresentou variação positiva de 274,5% em P5, comparativamente a P1.

329. Observou-se que o indicador de relação estoque final/produção apresentou aumentos sucessivos: de [RESTRITO]p.p. de P1 a P2; de [RESTRITO]p.p. de P2 a P3; de [RESTRITO]p.p. de P3 a P4 e [RESTRITO]p.p., de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de relação estoque final/produção teve aumento de [RESTRITO]p.p. em P5, comparativamente a P1.

#### 7.1.1.3. Dos indicadores de emprego, produtividade e massa salarial

330. A tabela a seguir apresenta entre outras informações, os indicadores de emprego, de produtividade e de massa salarial da indústria doméstica, conforme informados pela petionária.



Do Emprego, da Produtividade e da Massa Salarial [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
<b>Emprego</b>						
A. Qtde de Empregados - Total	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(10,6%)	(7,3%)	(5,5%)	(8,7%)	(28,4%)
A1. Qtde de Empregados - Produção	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(10,7%)	(7,6%)	(6,5%)	(9,6%)	(30,3%)
A2. Qtde de Empregados - Adm. e Vendas	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(9,4%)	(4,3%)	2,5%	(2,5%)	(13,3%)
<b>Produtividade (em t)</b>						
B. Produtividade por Empregado Volume de Produção (produto similar) / {A1}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(26,6%)	5,7%	(16,4%)	(19,3%)	(47,6%)
<b>Massa Salarial (em Mil Reais)</b>						
C. Massa Salarial - Total	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(19,1%)	(18,3%)	(6,6%)	(2,0%)	(39,5%)
C1. Massa Salarial - Produção	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(19,8%)	(18,6%)	(7,6%)	(4,0%)	(42,1%)
C2. Massa Salarial - Adm. e Vendas	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(15,2%)	(16,8%)	(1,6%)	7,0%	(25,8%)

331. Observou-se que o indicador de número de empregados que atuam em linha de produção diminuiu continuamente ao longo do período: 10,7% de P1 a P2; 7,6% de P2 a P3; 6,5% de P3 a P4 e 9,6% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de número de empregados que atuam em linha de produção caiu 30,3% em P5, comparativamente a P1.

332. Com relação à variação de número de empregados que atuam em administração e vendas ao longo do período em análise, houve redução de 9,4% e de 4,3% de P1 a P2 e de P2 a P3, respectivamente. De P3 a P4, houve crescimento de 2,5%, seguido de queda na mesma proporção de P4 a P5. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de número de empregados que atuam em administração e vendas apresentou contração de 13,3%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

333. Avaliando a variação de quantidade total de empregados no período analisado, houve queda contínua ao longo do período: 10,6% de P1 a P2; 7,3% de P2 a P3; 5,5% de P3 a P4, 8,7% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, quantidade total de empregados apresentou contração da ordem de 28,4%, considerado P5 em relação a P1.

334. Observou-se que o indicador de a produtividade por empregado ligado à produção diminuiu 26,6% de P1 a P2, mas aumentou 5,7% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de 16,4% e 19,3% de P3 a P4 e de P4 a P5, respectivamente. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de a produtividade por empregado ligado à produção revelou variação negativa de 47,6% em P5, comparativamente a P1.

335. Observou-se que o indicador de massa salarial dos empregados de linha de produção também apresentou quedas contínuas: 19,8% de P1 a P2; 18,6% de P2 a P3; 7,6% de P3 a P4 e 4,0% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de massa salarial dos empregados de linha de produção revelou variação negativa de 42,1% em P5, comparativamente a P1.

336. Com relação à variação de massa salarial dos empregados de administração e vendas ao longo do período em análise, houve redução de P1 a P4: 15,2% de P1 a P2; 16,8% de P2 a P3 e de 1,6% de P3 a P4. De P4 a P5, o indicador aumentou 7,0%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de massa salarial dos empregados de administração e vendas apresentou contração de 25,8%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

337. A massa salarial do total de empregados no período analisado seguiu a tendência de quedas contínuas observadas na massa salarial dos empregados ligados à produção. As reduções observadas foram de 19,1% de P1 a P2; 18,3% de P2 a P3; 6,6% de P3 a P4 e 2,0% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, massa salarial do total de empregados apresentou contração da ordem de 39,5%, considerado P5 em relação a P1.

#### 7.1.2. Dos indicadores financeiros da indústria doméstica

##### 7.1.2.1. Da receita líquida e dos preços médios ponderados

338. As receitas líquidas obtidas pela indústria doméstica referem-se às vendas líquidas do produto similar de fabricação própria, já deduzidos os abatimentos, descontos, tributos e devoluções, bem como as despesas com o frete interno.

Da Receita Líquida e dos Preços Médios Ponderados [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Receita Líquida (em Mil Reais)						
A. Receita Líquida Total	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(29,5%)	(3,7%)	3,6%	(21,7%)	(44,9%)
A1. Receita Líquida - Mercado Interno	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(29,5%)	(3,6%)	4,5%	(22,7%)	(45,1%)
Participação [A1/A]	100,0	100,0	100,2	101,0	99,7	-
A2. Receita Líquida - Mercado Externo	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(30,8%)	(9,1%)	(30,5%)	37,4%	(39,9%)



Participação [A2/A]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Preços Médios Ponderados (em Reais/t)						
B. Preço no Mercado Interno [A1/Vendas no Mercado Interno]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(1,1%)	4,3%	10,6%	(0,8%)	+ 13,1%
C. Preço no Mercado Externo [A2/Vendas no Mercado Externo]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	8,4%	(24,4%)	(19,1%)	91,5%	+ 27,0%

339. Observou-se que o indicador de receita líquida, em reais atualizados, referente às vendas no mercado interno diminuiu 29,5% de P1 a P2 e 3,6% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 4,5% de P3 a P4, seguido de queda de 22,7% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de receita líquida, em reais atualizados, referente às vendas no mercado interno revelou variação negativa de 45,1% em P5, comparativamente a P1.

340. Com relação à variação de receita líquida obtida com as exportações do produto similar ao longo do período em análise, houve redução até P4: queda de 30,8%, de P1 a P2; de 9,1%, de P2 a P3; e de 30,5%, de P3 a P4. De P4 a P5, o indicador teve elevação de 37,4%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de receita líquida obtida com as exportações do produto similar apresentou contração de 39,9%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

341. Avaliando a variação de receita líquida total no período analisado, de P1 a P2 e de P2 a P3, houve diminuições de 29,5% e 3,7%, respectivamente. De P3 a P4, houve crescimento de 3,6%, mas queda de 21,7% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, receita líquida total apresentou contração da ordem de 44,9%, considerado P5 em relação a P1.

342. Observou-se que o indicador de preço médio de venda no mercador interno, após diminuir 1,1% de P1 a P2, apresentou crescimento de 4,3%, de P2 a P3 e de 10,6% de P3 a P4. Na sequência, apresentou retração de 0,8% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de preço médio de venda no mercador interno revelou variação positiva de 13,1% em P5, comparativamente a P1.

343. Com relação à variação de preço médio de venda para o mercado externo ao longo do período em análise, houve aumento de 8,4%, de P1 a P2, com quedas de P2 a P3 (24,4%) e de P3 a P4 (19,1%). De P4 a P5, o indicador sofreu elevação de 91,5%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de preço médio de venda para o mercado externo apresentou expansão de 27,0%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

#### 7.1.2.2. Dos resultados e das margens

344. A tabela a seguir demonstra os resultados e margens de lucro obtidos na venda de pneus de automóveis pela indústria doméstica.

Demonstrativo de Resultado no Mercado Interno e Margens de Rentabilidade [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Demonstrativo de Resultado (em Mil Reais)						
A. Receita Líquida - Mercado Interno	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(29,5%)	(3,6%)	4,5%	(22,7%)	(45,1%)
B. Custo do Produto Vendido - CPV	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(20,4%)	(15,9%)	9,3%	(10,8%)	(34,7%)
C. Resultado Bruto [A-B]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(72,3%)	162,5%	(16,1%)	(90,0%)	(93,9%)
D. Despesas Operacionais	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	84,4%	(39,7%)	25,7%	(13,6%)	+ 20,6%
D1. Despesas Gerais e Administrativas	100,0	80,9	85,5	88,9	60,8	[CONFIDENCIAL]

D2. Despesas com Vendas	100,0	70,4	58,9	43,1	49,9	[CONFIDENCIAL]
D3. Resultado Financeiro (RF)	-100,0	45,7	-1,5	22,8	36,1	[CONFIDENCIAL]
D4. Outras Despesas (Receitas) Operacionais (OD)	-100,0	52,9	-43,0	31,0	5,8	[CONFIDENCIAL]
E. Resultado Operacional [C-D]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(178,5%)	159,6%	(83,5%)	(1.027,8%)	(171,5%)
F. Resultado Operacional (exceto RF) [C-D1-D2-D4]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(192,3%)	171,3%	(68,8%)	(520,9%)	(186,4%)
G. Resultado Operacional (exceto RF e OD) [C-D1-D2]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(222,4%)	168,0%	(28,1%)	(347,2%)	(248,0%)
Margens de Rentabilidade (%)						
H. Margem Bruta [C/A]	100,0	39,2	106,8	85,8	11,4	[CONFIDENCIAL]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
I. Margem Operacional [E/A]	100,0	-111,4	68,6	10,5	-129,5	[CONFIDENCIAL]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
J. Margem Operacional (exceto RF) [F/A]	100,0	-131,1	96,0	28,4	-156,8	[CONFIDENCIAL]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
K. Margem Operacional (exceto RF e OD) [G/A]	100,0	-173,8	121,4	83,3	-269,1	[CONFIDENCIAL]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]



345. Com relação à variação de resultado bruto da indústria doméstica, observou-se oscilação ao longo do período, com queda de 72,3%, de P1 a P2, seguido de aumento de 162,5%, de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, observou-se redução de 16,1%, de P3 a P4 e de 90,0% de P4 a P5. Considerando os extremos do período, houve retração de 93,9%, de P1 a P5.

346. O resultado operacional também apresentou oscilação no período analisado. Verificou-se queda de 178,5%, de P1 a P2, seguido de aumento de 159,6%, de P2 a P3. Nova queda de P3 a P4 (83,5%) e de 1.027,8% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, resultado operacional apresentou retração da ordem de 171,5%, considerado P5 em relação a P1.

347. Observou-se que o indicador de resultado operacional, excluído o resultado financeiro apresentou queda de 192,3%, de P1 a P2, e aumento de 171,3%, de P2 a P3. De P3 a P4, houve redução de 68,8%, seguida de queda de 520,9% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, resultado operacional apresentou retração da ordem de 186,4%, considerado P5 em relação a P1.

348. Com relação à variação de resultado operacional, excluídos o resultado financeiro e outras despesas, houve queda de 222,4%, de P1 a P2, seguido de aumento de 168,0%, de P2 a P3. De P3 a P4 e de P4 a P5, houve redução de 28,1% e de 347,2%, respectivamente. Analisando-se todo o período, resultado operacional apresentou retração da ordem de 248,0%, considerado P5 em relação a P1.

349. Observou-se que o indicador de margem bruta retrocedeu [CONFIDENCIAL]p.p. de P1 a P2, com aumento de [CONFIDENCIAL]p.p., de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de [CONFIDENCIAL]p.p. de P3 a P4 e de [CONFIDENCIAL]p.p. de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de margem bruta revelou variação negativa de [CONFIDENCIAL]p.p. em P5, comparativamente a P1.

350. Com relação à variação de margem operacional ao longo do período em análise houve redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 a P2, com aumento de [CONFIDENCIAL] p.p., de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve quedas de [CONFIDENCIAL]p.p. de P3 para P4 e de [CONFIDENCIAL]p.p., de P4 a P5. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de margem operacional apresentou retração de [CONFIDENCIAL] p.p., considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

351. Avaliando a variação de margem operacional, exceto resultado financeiro, no período analisado, verificou-se recuo de [CONFIDENCIAL]p.p. de P1 a P2, com aumento de [CONFIDENCIAL]p.p. de P2 a P3. Na sequência, houve queda de [CONFIDENCIAL]p.p. e de [CONFIDENCIAL]p.p., respectivamente, de P3 a P4 e de P4 a P5. Analisando-se todo o período, a margem operacional, exceto resultado financeiro, apresentou retração de [CONFIDENCIAL]p.p., considerado P5 em relação a P1.

352. Observou-se que o indicador de margem operacional, excluído o resultado financeiro e outras despesas, recuou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 a P2, mas aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 a P4 e novo recuo de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de margem operacional, excluído o resultado financeiro e outras despesas, revelou variação negativa de [CONFIDENCIAL] p.p. em P5, comparativamente a P1.

Demonstrativo de Resultado no Mercado Interno por Unidade (R\$/t) [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
A. Receita Líquida - Mercado Interno	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Variação	-	(1,1%)	4,3%	10,6%	(0,8%)	+13,1%
B. Custo do Produto Vendido - CPV	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	11,7%	(9,0%)	15,6%	14,5%	+34,5%
C. Resultado Bruto {A-B}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(61,1%)	183,9%	(11,3%)	(87,1%)	(87,4%)
D. Despesas Operacionais	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	158,6%	(34,8%)	32,9%	10,9%	+148,5%
D1. Despesas Gerais e Administrativas	100,0	113,4	129,6	142,6	125,2	[CONFIDENCIAL]
D2. Despesas com Vendas	100,0	98,7	89,3	69,1	102,7	[CONFIDENCIAL]
D3. Resultado Financeiro (RF)	-100,0	64,1	-2,3	36,5	74,3	[CONFIDENCIAL]
D4. Outras Despesas (Receitas) Operacionais (OD)	-100,0	74,2	-65,2	49,7	12,0	[CONFIDENCIAL]
E. Resultado Operacional {C-D}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(210,1%)	164,4%	(82,6%)	(1.291,3%)	(247,3%)
F. Resultado Operacional (exceto RF) {C-D1-D2-D4}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(229,5%)	177,1%	(67,0%)	(640,5%)	(278,0%)
G. Resultado Operacional (exceto RF e OD) {C-D1-D2}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(271,6%)	173,5%	(23,9%)	(417,4%)	(404,8%)

353. Observou-se que o indicador de CPV unitário cresceu 11,7% de P1 a P2, seguido de queda 9,0% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 15,6% e de 14,5%, respectivamente, de P3 a P4 e de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de CPV unitário revelou variação positiva de 34,5% em P5, comparativamente a P1.

354. Com relação à variação de resultado bruto unitário ao longo do período em análise, houve redução de 61,1%, de P1 a P2, com aumento de 183,9%, de P2 a P3. De P3 a P4 e de P4 a P5, houve diminuição de 11,3% e 87,1%, de forma respectiva. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de resultado bruto unitário apresentou contração de 87,4%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

355. Avaliando a variação de resultado operacional unitário no período analisado, houve queda de 210,1%, de P1 a P2. É possível verificar ainda elevação de 164,4%, de P2 a P3, com queda de 82,6%, de P3 a P4. De P4 a P5, o indicador revelou retração de 1.291,3%. Analisando-se todo o período, resultado operacional unitário apresentou contração da ordem de 247,3%, considerado P5 em relação a P1.

356. Observou-se que o indicador de resultado operacional unitário, excetuado o resultado financeiro, diminuiu 229,5% de P1 a P2 e aumentou 177,1% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de 67,0% e de 640,5%, respectivamente, de P3 a P4 e de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de resultado operacional unitário, excetuado o resultado financeiro, revelou variação negativa de 278,0% em P5, comparativamente a P1.

357. Já o indicador de resultado operacional unitário, excetuado o resultado financeiro e outras despesas, diminuiu 271,6% de P1 a P2 e aumentou 173,5% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de 23,9% e de 417,4%, respectivamente, de P3 a P4 e de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de resultado operacional unitário, excetuado o resultado financeiro e outras despesas, revelou variação negativa de 404,8% em P5, comparativamente a P1.

#### 7.1.2.3. Do fluxo de caixa, do retorno sobre investimentos e da capacidade de captar recursos

358. A respeito dos próximos indicadores, cumpre frisar que se referem às atividades totais da indústria doméstica e não somente às operações relacionadas aos pneus de automóveis.

Do Fluxo de Caixa, Retorno sobre Investimentos e Capacidade de Captar Recursos [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
<b>Fluxo de Caixa</b>						
A. Fluxo de Caixa	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(54,5%)	(378,3%)	88,0%	49,8%	(107,6%)
<b>Retorno sobre Investimento</b>						
B. Lucro Líquido	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(26,2%)	162,8%	(44,7%)	(20,1%)	(14,3%)
C. Ativo Total	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(12,2%)	(24,0%)	7,9%	12,4%	(19,1%)
D. Retorno sobre Investimento Total (ROI)	100,0	82,8	289,7	148,3	106,9	[CONF.]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Capacidade de Captar Recursos</b>						
E. Índice de Liquidez Geral (ILG)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(25,4%)	(8,7%)	53,0%	(5,7%)	(1,8%)
F. Índice de Liquidez Corrente (ILC)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	30,1%	(14,9%)	17,5%	(23,9%)	(1,0%)
Obs.: ROI = Lucro Líquido / Ativo Total; ILC = Ativo Circulante / Passivo Circulante; ILG = (Ativo Circulante + Ativo Realizável Longo Prazo)/(Passivo Circulante + Passivo Não Circulante)						

359. Observou-se que o indicador de caixa líquido total gerado nas atividades da indústria doméstica diminuiu 54,5% de P1 a P2 e 378,3% de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 88,0% e de 49,8% de P3 a P4 e de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de caixa líquido total gerado nas atividades da indústria doméstica revelou variação negativa de 107,6% em P5, comparativamente a P1.

360. Observou-se que o indicador de taxa de retorno sobre investimentos da indústria doméstica diminuiu [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 a P2, com aumento de [CONFIDENCIAL]p.p. de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de [CONFIDENCIAL]p.p. e de [CONFIDENCIAL]p.p.,

respectivamente, de P3 a P4 e de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de taxa de retorno sobre investimentos da indústria doméstica revelou variação positiva de [CONFIDENCIAL]p.p. em P5, comparativamente a P1.

361. Observou-se que o indicador de liquidez geral diminuiu 25,4% e 8,7%, respectivamente, de P1 a P2 e de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 53,0% de P3 a P4, e, considerando o intervalo de P4 a P5, houve diminuição de 5,7%. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de liquidez geral revelou variação negativa de 1,8% em P5, comparativamente a P1.

362. Com relação à variação de liquidez corrente ao longo do período em análise, houve oscilação do indicador ao longo do período de análise, com aumento de 30,1% de P1 a P2, seguido de queda 14,9% de P2 a P3. De P3 a P4, houve crescimento de 17,5%, com nova queda de P4 a P5 (23,9%). Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de liquidez corrente apresentou contração de 1,0%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

#### 7.1.2.4. Do crescimento da indústria doméstica

363. O volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno em P5 foi inferior em 51,4% ao volume de vendas registrado em P1, bem como foi inferior em relação ao volume observado em P4 (22,1%).

364. A redução no volume de vendas da indústria doméstica, em termos absolutos, ocorreu juntamente com redução do mercado brasileiro (20,3%) de P1 a P5, a despeito do crescimento das importações totais (+68,1%).

365. Dessa forma, a indústria doméstica apresentou redução em sua participação no mercado brasileiro de pneus de automóveis de P1 a P5 ([RESTRITO] p.p.), tendo registrado sua menor participação no último período de análise ([RESTRITO]% em P5).

366. Assim, conclui-se que a indústria doméstica apresentou retração de suas vendas no mercado brasileiro, tanto em termos absolutos, como em termos relativos ao mercado brasileiro de pneus de automóveis ao longo do período analisado.

#### 7.1.3. Dos fatores que afetam os preços domésticos

##### 7.1.3.1. Dos custos e da relação custo/preço

367. A tabela a seguir demonstra o custo de produção e a comparação entre o preço e o custo da indústria doméstica.

Dos Custos e da Relação Custo/Preço [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Custos de Produção (em R\$/t)						
Custo de Produção (em R\$/t) [A + B]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(2,7%)	(19,8%)	14,7%	5,9%	(5,2%)
A. Custos Variáveis	100,0	98,5	82,7	95,7	99,8	[CONFIDENCIAL]
A1. Matéria Prima	100,0	91,4	88,4	100,0	95,4	[CONFIDENCIAL]
A2. Outros Insumos	100,0	94,7	84,4	92,9	90,7	[CONFIDENCIAL]
A3. Utilidades	100,0	129,4	90,5	122,5	94,0	[CONFIDENCIAL]
A4. Outros Custos Variáveis	100,0	104,1	72,9	88,0	114,1	[CONFIDENCIAL]
B. Custos Fixos	100,0	92,1	57,8	62,3	73,0	[CONFIDENCIAL]
B1. Mão de Obra direta	100,0	69,7	37,5	39,2	29,3	[CONFIDENCIAL]
B2. Depreciação	100,0	100,1	66,9	66,4	74,4	[CONFIDENCIAL]
B3. Outros custos Fixo	100,0	96,4	59,7	71,2	96,7	[CONFIDENCIAL]
Custo Unitário (em R\$/t) e Relação Custo/Preço (%)						
C. Custo de Produção Unitário	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(2,7%)	(19,8%)	14,7%	5,9%	(5,2%)



D. Preço no Mercado Interno	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Varição	-	(1,1%)	4,3%	10,6%	(0,8%)	+ 13,1%
E. Relação Custo / Preço [C/D]	100,0	98,5	75,7	78,5	83,9	[CONFIDENCIAL]
Varição	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

368. Observou-se que o indicador de custo unitário de diminuiu 2,7% e 19,8%, respectivamente, de P1 a P2 e de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 14,7% e de 5,9% de P3 a P4 e de P4 a P5, também de forma respectiva. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de custo unitário de revelou variação negativa de 5,2% em P5, comparativamente a P1.

369. Observou-se que o indicador de participação do custo de produção no preço de venda diminuiu [CONFIDENCIAL]p.p. e [CONFIDENCIAL]p.p., respectivamente, de P1 a P2 e de P2 a P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de [CONFIDENCIAL]p.p. de P3 a P4 e de [CONFIDENCIAL]p.p. de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de participação do custo de produção no preço de venda revelou variação negativa de [CONFIDENCIAL]p.p. em P5, comparativamente a P1.

## 7.2. Da conclusão sobre os indicadores da indústria doméstica

370. A partir da análise dos indicadores expostos, verificou-se que, durante o período de análise de probabilidade de continuação/retomada de dano, o volume de vendas no mercado interno da indústria doméstica registrou redução de 51,4%, de P1 a P5. Deste modo, a indústria doméstica atingiu seu menor volume de vendas em P5, de [RESTRITO] t.

371. Além da queda absoluta no volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno, houve queda na participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro tanto de P1 a P5 ([RESTRITO] p.p.), quanto de P4 a P5 ([RESTRITO] p.p.), de modo que a indústria doméstica atingiu sua menor participação o mercado brasileiro em P5 ([RESTRITO]%). A queda no volume vendido refletiu, por consequência no volume produzido, que apresentou redução não só de P1 a P5 (63,5%), mas também de P4 a P5 (27,0%).

372. O número de empregados ligados à produção apresentou redução de 30,3%, de P1 a P5, e também de P4 a P5 (9,6%). A produtividade por empregado, por sua vez, reduziu 47,6% de P1 a P5, e 19,3% de P4 a P5.

373. A receita líquida obtida pela indústria doméstica no mercado interno recuou 45,1% de P1 a P5, [CONFIDENCIAL] motivada pela redução no volume de vendas, a despeito do aumento no preço da indústria doméstica, de 13,1% na mesma comparação. Observou-se redução da relação custo/preço de P1 a P5 ([CONFIDENCIAL]p.p.) visto que houve redução dos custos de produção unitário (5,2% de P1 a P5) paralela ao incremento dos preços médios praticados pela indústria doméstica no mesmo período de análise.

374. O resultado bruto unitário apresentando redução de 87,4%, de P1 a P5 e de 87,1%, de P4 para P5. A margem bruta apresentou evolução semelhante, com redução de [CONFIDENCIAL] p.p de P1 a P5 e de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 a P5.

375. A margem operacional apresentou redução de [CONFIDENCIAL]p.p. de P1 a P5, e de [CONFIDENCIAL]p.p. de P4 a P5.

376. A margem operacional exceto resultado financeiro reduziu tanto de P1 a P5 quanto de P4 a P5, [CONFIDENCIAL] p.p. e [CONFIDENCIAL]p.p, respectivamente.

377. Por sua vez, a margem operacional exceto resultado financeiro e as outras despesas apresentou diminuição em ambos os intervalos: [CONFIDENCIAL]p.p. de P1 a P5 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 a P5.

378. Dessa forma, para fins de determinação preliminar, pode-se concluir que houve deterioração dos indicadores da indústria doméstica ao longo do período analisado.

## 8. DOS INDÍCIOS DE RETOMADA DO DANO

### 8.1. Da situação da indústria doméstica durante a vigência do direito



379. O art. 108 c/c o inciso I do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que a determinação de que a extinção do direito levará muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano à indústria doméstica deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo: a situação da indústria doméstica durante a vigência definitiva do direito.

380. Consoante exposto no item 7 deste documento, verificou-se que o volume de vendas no mercado interno da indústria doméstica apresentou queda contínua ao longo do período de análise, chegando em P5, por consequência, com o menor volume vendido e redução de 51,4% quando comparado a P1. Registra-se que as vendas para o mercado externo igualmente se reduziram no período de análise, com diminuição de 52,7% nesse mesmo intervalo.

381. Embora também tenha havido queda no mercado brasileiro durante o período de análise, a queda no volume vendido da indústria doméstica foi maior, levando a perda de participação da indústria no mercado brasileiro na ordem de [RESTRITO] p.p. de P1 a P5.

382. Seguindo a retração das vendas no mercado interno e externo, o volume produzido pela indústria doméstica também teve queda, de 63,5% de P1 a P5. Mesmo com a queda na produção, observou-se aumento de 274,5% no volume de estoque nesse período.

383. Apesar da melhora na relação custo/preço de P1 a P5, dado o aumento do preço no mercado interno de 13,1% e a queda no custo de produção unitário de 5,2%, os indicadores financeiros e de rentabilidade da indústria doméstica apresentaram deterioração expressiva ao longo do período. Houve quedas no resultado bruto de 93,9%; no resultado operacional de 171,5% e no resultado operacional exceto rubrica financeira e outras despesas de 248% de P1 a P5. Registra-se que esses resultados apresentaram prejuízos operacionais em P2 e P5. As margens de rentabilidade seguiram o mesmo comportamento com quedas em todos os indicadores de P1 a P5 e margens operacionais negativas em P2 e P5.

384. Consoante item 7.2 deste documento, observou-se que os indicadores de volume e financeiros/rentabilidade da indústria doméstica apresentaram deterioração ao longo do período de análise.

385. Cumpre destacar, todavia, que tendo em conta a atualização dos dados de importação, apresentada no item 6.1 deste documento, o volume de importações objeto do direito antidumping passou a ser não representativo, razão pela qual o dano percebido pela indústria doméstica não pode ser atribuído às importações da origem investigada.



## 8.2. Do comportamento das importações durante a vigência do direito

386. O art. 108 c/c o inciso II do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que a determinação de que a extinção do direito levará muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano à indústria doméstica deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo: o volume das importações do produto objeto da medida durante sua vigência e a provável tendência de comportamento dessas importações, em termos absolutos e relativos à produção ou ao consumo do produto similar no mercado interno brasileiro.

387. Durante o período de análise de continuação/retomada do dano, observou-se que o volume importado de pneus de automóveis da China cresceu gradativamente a partir de P2, atingindo aumento de 919% de P1 a P5. De todo modo, cabe sublinhar que, em P5, período de maior participação da origem investigada no mercado brasileiro, essa parcela atingiu apenas [RESTRITO]% desse mercado, podendo ser considerado pouco representativo.

388. Em relação às importações de outras origens, observou-se aumento do volume ao longo do período (60,6%), tendo atingido seu pico de participação no mercado brasileiro em P5, quando representou [RESTRITO]% desse mercado.

389. Ao observar as importações individualizadas das demais origens, nota-se crescimento expressivo de pneus de automóveis originários do Vietnã e da Índia de P1 a P5.

## 8.3. Da comparação entre o preço provável das importações objeto da medida antidumping e o produto similar nacional para fins de determinação preliminar

390. O art. 108 c/c o inciso III do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o preço provável das importações a preços de

dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro.

391. Tendo em conta a redepuração dos dados de importação, apresentada no item 6.1 deste documento, o volume de importações objeto do direito antidumping passou a ser não representativo durante o período de análise de retomada de dumping (P5), razão pela qual utilizou-se metodologia de comparação entre o preço provável das importações da origem investigada e o preço do produto similar no mercado interno brasileiro.

8.3.1. Do preço provável das importações objeto de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro para fins de determinação preliminar

392. Para fins de determinação preliminar, foi realizada análise do preço provável de exportação da China para o Brasil caso estas exportações fossem retomadas em volume significativo.

393. Com base nos dados extraídos do sítio eletrônico Trade Map para o código tarifário 4011.10 foram identificados os preços médios FOB praticados pela China para todos os destinos. Na sequência, essas vendas foram classificadas entre mundo, dez principais destinos ("Top 10"), cinco principais destinos ("Top 5") e América do Sul.

394. Convém relembrar que os dados de exportação obtidos com base no Trade Map referem-se ao código tarifário 4011.10 do SH como um todo, incluindo produtos fora do escopo do direito antidumping (aros 13 e 14). Os produtos fora do escopo abrangidos no referido código tarifário.

Exportações da China (4011.10 do SH)				
Mercado de destino	representatividade	Quantidade (kg)	Valor (em mil US\$)	Preço (US\$/kg)
Total Mundo	100,0%	227.582.307,0	617.188,00	2,71
Top 5*	37,9%	86.259.577,0	206.027,00	2,39
Top 10**	53,9%	122.556.241,0	299.075,00	2,44
América do Sul***	18,2%	41.482.886,0	104.274,00	2,51
Nigéria	11,5%	26.221.920,0	47.844,00	1,82
México	8,2%	18.756.134,0	49.158,00	2,62
Colômbia	6,1%	13.899.699,0	35.706,00	2,57
Filipinas	6,1%	13.788.649,0	37.734,00	2,74
Estados Unidos da América	6,0%	13.593.175,0	35.585,00	2,62
Gana	5,5%	12.621.032,0	33.822,00	2,68
Peru	3,4%	7.847.170,0	19.486,00	2,48
Venezuela	2,6%	5.812.897,0	15.470,00	2,66
Equador	2,2%	5.116.697,0	12.556,00	2,45
Quênia	2,2%	4.898.868,0	11.714,00	2,39
Argentina	1,6%	3.574.213,0	8.062,00	2,26
Paraguai	0,8%	1.783.811,0	4.101,00	2,3
Chile	0,7%	1.663.362,0	4.518,00	2,72
Bolívia	0,6%	1.274.503,0	3.090,00	2,42
Uruguai	0,2%	385.186,0	888,00	2,31
Guiana	0,03%	72.959,0	173,00	2,37
Suriname	0,02%	52.389,0	224,00	4,28
*Top 5: Nigéria, México, Colômbia, Filipinas e Estados Unidos da América.				
**Top 10: Top 5+: Gana, Peru, Venezuela, Equador e Quênia				
***América do Sul: Chile, Colômbia, Argentina, Paraguai, Equador, Peru, Uruguai, Suriname, Guiana e Venezuela (exclusive Brasil).				

395. O preço de exportação foi obtido a partir do volume e do valor das exportações da origem investigada, em dólares estadunidenses, na condição FOB, referente ao último período da revisão (P5). Aos preços de exportação FOB encontrados, foram adicionados frete e seguro internacional, AFRMM e a despesa de internação seguindo a mesma metodologia adotada para a internalização do valor normal, detalhada no item 5.3 deste documento, obtendo-se o preço CIF internado, em dólares estadunidenses.



396. Para fins de comparação com o preço médio do produto similar nacional, foi realizada conversão do preço em dólares estadunidenses para reais utilizando-se a taxa de câmbio média do período de revisão de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil, para P5.

397. O preço de venda da indústria doméstica no mercado interno foi obtido pela razão entre a receita líquida e a quantidade vendida, em quilograma, líquida de devoluções, no mercado interno no último período de revisão.

398. Apresenta-se a seguir o resultado da análise realizada:

Preço Médio CIF Internado e Subcotação - Exportações da China (SH 4011.10) - P5 [RESTRITO]					
	Mundo	Principal Mercado	Top 5*	Top 10**	América do Sul***
(A) Preço Provável FOB (Trademap) (US\$/kg)	2,71	1,82	2,39	2,44	2,28
(B) Frete e seguro internacionais (US\$/kg)	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(D) Preço CIF (US\$/t) (A+B+C)	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(E) Imposto de Importação (US\$/kg)*	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(F) AFRMM (US\$/kg)**	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(G) Despesas de Internação (US\$/kg)	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(H) Preço CIF Internado (US\$/kg) (D+E+F+G+H)	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(J) Preço CIF Internado (R\$/kg)	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(K) Preço Indústria Doméstica atualizado (R\$/kg)	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]	[REST.]
(L) Subcotação (J-L) (R\$/kg)	10,79	16,52	12,81	12,52	13,40
(M) Diferença (N/M)	38,24%	58,54%	45,42%	44,37%	47,51%
*Top 5: Nigéria, México, Colômbia, Filipinas e Estados Unidos da América. **Top 10: Top 5+: Gana, Peru, Venezuela, Equador e Quênia ***América do Sul: Chile, Colômbia, Argentina, Paraguai, Equador, Peru, Uruguai, Suriname, Guiana, Guiana Francesa e Venezuela (exclusive Brasil).					



399. Das análises apresentadas nas tabelas acima, depreende-se que, na hipótese de a China voltar a exportar pneus de automóveis, suas exportações provavelmente entrariam no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica em todos os cenários.

#### 8.3.2. Do impacto provável das importações a preços de dumping sobre a indústria doméstica

400. O art. 108 c/c o inciso IV do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação acerca da probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o impacto provável de tais importações sobre a indústria doméstica, avaliado com base em todos os fatores e índices econômicos pertinentes definidos no § 2º e no § 3º do art. 30.

401. Verificou-se que o volume das importações de pneus de automóveis originárias da China objeto do direito antidumping diminuiu consistentemente ao longo do período investigado. Com efeito, de P1 a P5, o volume dessas importações diminuiu em 83,8%, de modo que sua participação no mercado brasileiro saiu de 5,7% em P1 para 0,02% em P5.

402. Da análise dos itens 6 e 7 supra, pode-se inferir que, a despeito da deterioração de vários indicadores da indústria doméstica, não foi possível atribuir tal fato às importações sujeitas ao direito antidumping. Isso porque, embora as importações tenham aumentado em termos absolutos ao longo do período de revisão, ainda terminaram o período com participação pouco representativa tanto no mercado brasileiro e quanto em relação à produção nacional.

403. Diante desse quadro, embora não se possa concluir que durante o período de revisão a indústria doméstica tenha sofrido dano decorrente de tais importações sujeitas ao direito, não se pode ignorar que as origens investigadas apresentam considerável potencial para aumento de produção e vendas de pneus de automóveis para o Brasil.

404. Ademais, como ressaltado no item 8.2 deste documento, há indicações de que os preços prováveis da China apresentariam subcotação em relação ao preço médio da indústria doméstica considerando os dados de exportações obtidos a partir do Trade Map.

405. Isso posto, há elementos indicando que, caso os direitos antidumping sejam extintos, as exportações das origens objeto do direito antidumping muito provavelmente aumentarão, tanto em termos absolutos quanto em relação ao consumo e à produção, voltando a causar dano à indústria doméstica.

#### 8.4. Das alterações nas condições de mercado

406. O art. 108 c/c o inciso V do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, devem ser examinadas alterações nas condições de mercado nos países exportadores, no Brasil ou em terceiros mercados, incluindo alterações na oferta e na demanda do produto similar, em razão, por exemplo, da imposição de medidas de defesa comercial por outros países.

407. De acordo com o exposto no item 5.5 supra, não teria sido identificada pela petionária alteração nas condições de mercado, tendo a China continuado a exercer papel de destaque nas exportações mundiais, sendo a maior produtora e exportadora mundial de pneus de automóveis.

408. Verificou-se também que, no período de investigação, o direito antidumping e as medidas de defesa comercial aplicadas pelos Estados Unidos da América às importações do produto similar originário da China permaneceram em vigor. Ademais os EUA iniciaram investigações em junho de 2020, contra as exportações de pneus originários da Coreia do Sul, Tailândia, Vietnã e Taipé Chinês.

#### 8.5. Do potencial exportador da origem sujeita à medida antidumping

409. Com informado no item 5.4, as exportações da China, para todos os destinos, representaram cerca de 14,3%, em média, das exportações mundiais de pneus de automóveis, em valor. Ressalte-se que a participação da China da totalidade das vendas mundiais apresentou crescimento de [RESTRITO] p.p. de P1 para P5.

410. Como se observa, o mercado brasileiro, em toneladas, representa cerca de [RESTRITO]%, em média, das exportações totais da China. Observa-se ainda que as exportações chinesas, em P5, foram [RESTRITO] vezes superiores ao mercado brasileiro.

411. As empresas chinesas, de acordo com dados fornecidos na petição, teriam passado por aumento da capacidade produtiva de pneus de automóveis no período sob revisão, com o aumento de plantas de fabricação, conforme dados apresentados na publicação Tire Business. De acordo com esses dados, existiriam cerca de [CONFIDENCIAL].

412. Considerando informações fornecidas na petição, apesar da sobrecapacidade no setor de pneumáticos na China, as empresas chinesas seguiram investindo milhões em expansão, demonstrando que não haveria intenção aparente de solucionar a questão dos excedentes, mas sim a estratégia de ampliação da oferta internacional para atender cada vez mais mercados.

413. Para fins de determinação final buscar-se-á aprofundar a análise do potencial exportador das origens sob revisão com a participação das partes interessadas.

#### 8.6. Da conclusão preliminar a respeito da retomada do dano

414. Ante todo o exposto, para fins deste documento, concluiu-se que, embora a indústria doméstica tenha apresentado deterioração nos seus indicadores, não se pode atribuir como causa as importações da origem investigada, diante de volume não representativo, mesmo com o aumento desse volume importado de P1 a P5. Registra-se que a participação dessas importações no mercado brasileiro, que aumentou [RESTRITO] p.p. de P1 a P5, atingiu apenas 1,9% nesse mercado, maior participação no período de análise.

415. Mesmo considerando os volumes pouco representativas das exportações originárias da China realizadas no período analisado nesta revisão importa considerar o elevado potencial exportador da China. Neste sentido, como apontado no item 5.4 deste documento, as exportações chinesas para o mundo equivaleram a [RESTRITO] vezes o tamanho do mercado brasileiro em P5. Dessa forma, as



exportações de pneus de automóveis da China para o mundo indicam capacidade exportadora relevante da origem investigada, ainda mais considerando o aumento da capacidade instalada na China, também apresentado no item mencionado.

416. Considerando a probabilidade de retomada do dumping, o elevado potencial exportador e a existência de cenários de preço provável subcotados em relação aos preços da indústria doméstica durante no período desta revisão, conclui-se, para fins deste documento, que é muito provável a retomada do dano à indústria em decorrência da retomada das exportações da China para o Brasil a preços de dumping na hipótese de não prorrogação do direito antidumping em vigor.

#### 9. DA RECOMENDAÇÃO

417. Consoante a análise precedente, considera-se haver elementos suficientes indicando que a extinção dos direitos antidumping muito provavelmente levaria à retomada da prática de dumping nas exportações da China do produto objeto do direito antidumping e de retomada dano dele decorrente.

418. Recomenda-se, dessa forma, a continuidade da revisão para fins de aprofundar a análise acerca da necessidade de prorrogação do prazo de aplicação do direito antidumping sobre as importações brasileiras de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14" e de bandas 165, 175 e 185, quando originárias da China.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

