



MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR  
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

CIRCULAR Nº 28, DE 7 DE JUNHO DE 2013  
(Publicada no DOU em 10/06/2013)

A SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, nos termos do Acordo sobre a Implementação do Artigo 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 art. 3º do Decreto nº 1.602, de 23 de agosto de 1995, e tendo em vista o que consta do Processo MDIC/SECEX 52272.001463/2012-34 e do Parecer nº 09, de 04 de junho de 2013, elaborado pelo Departamento de Defesa Comercial – DECOM desta Secretaria, e por terem sido apresentados elementos suficientes que indicam a prática de dumping nas exportações da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão para o Brasil do produto objeto desta circular, e de dano à indústria doméstica resultante de tal prática, decide:

1. Iniciar investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão, de dano à indústria doméstica e de relação causal entre esses.

1.1. Tornar públicos os fatos que justificaram a decisão de abertura da investigação, conforme o anexo à presente circular.

1.2. A data do início da investigação será a da publicação desta circular no Diário Oficial da União - D.O.U.

2. A análise dos elementos de prova de dumping que antecedeu a abertura da investigação considerou o período de abril de 2011 a março de 2012. Já o período de análise de dano que antecedeu a abertura da investigação considerou o período de abril de 2007 a março de 2012.

3. De acordo com o disposto no § 2º do art. 21 do Decreto nº 1.602, de 1995, deverá ser respeitado o prazo de vinte dias, contado a partir da data da publicação desta circular no D.O.U., para que outras partes que se considerem interessadas no referido processo solicitem sua habilitação, com a respectiva indicação de representantes legais.

4. Na forma do que dispõe o art. 27 do Decreto nº 1.602, de 1995, à exceção dos governos dos países exportadores, serão remetidos questionários às partes interessadas identificadas, que disporão de quarenta dias para restituí-los, contados a partir da data de sua expedição. As respostas aos questionários da investigação, apresentadas no prazo original de 40 (quarenta) dias, serão consideradas para fins de determinação preliminar com vistas à decisão sobre a aplicação de direito provisório, conforme o disposto no art. 34 do citado diploma legal.

5. De acordo com o previsto nos artigos 26 e 32 do Decreto nº 1.602, de 1995, as partes interessadas terão oportunidade de apresentar, por escrito, os elementos de prova que considerem pertinentes. As audiências previstas no art. 31 do referido decreto deverão ser solicitadas até 180 (cento e oitenta) dias após a data de publicação desta circular.

6. Caso uma parte interessada recuse o acesso às informações necessárias, não as faculte no prazo estabelecido ou impeça de forma significativa a investigação, poderão ser estabelecidas conclusões, positivas ou negativas, com base nos fatos disponíveis, em conformidade com o disposto no § 1º do art. 66 do Decreto n.º 1.602, de 1995.

7. Caso se verifique que uma parte interessada prestou informações falsas ou errôneas, tais informações não serão consideradas e poderão ser utilizados os fatos disponíveis.

8. Na forma do que dispõe o § 4º do art. 66 do Decreto nº 1.602, de 1995, se uma parte interessada fornecer parcialmente ou não fornecer a informação solicitada, o resultado poderá ser menos favorável àquela parte do que seria caso a mesma tivesse cooperado.

9. Os documentos pertinentes à investigação de que trata esta Circular deverão ser escritos no idioma português, devendo os escritos em outro idioma vir aos autos do processo acompanhados de tradução feita por tradutor público, conforme o disposto no § 2º do art. 63 do referido decreto.

10. Todos os documentos referentes à presente investigação deverão indicar o produto, o número do Processo MDIC/SECEX 52272.001463/2012-34 e ser dirigidos ao seguinte endereço: MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR, DEPARTAMENTO DE DEFESA COMERCIAL – DECOM – EQN 102/103, Lote I, sala 108, CEP 70.722-400 – Brasília (DF), telefones: (0XX61) 2027-7770 e 2027-7357; endereço eletrônico: [pneusdecarga@mdic.gov.br](mailto:pneusdecarga@mdic.gov.br).

TATIANA LACERDA PRAZERES

## ANEXO

### **1. Do processo**

#### **1.1. Da petição**

Em 31 de julho de 2012, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP protocolou no Departamento de Defesa Comercial (DECOM) petição de abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneus novos radiais para ônibus ou caminhão, aros 20”, 22” e 22,5”, originárias da República da Coreia, Reino da Tailândia, República da África do Sul, Federação Russa e Taipé Chinês, doravante denominados, respectivamente, Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia e Taipé Chinês.

Com base no **caput** do art. 19 do Decreto nº 1.602, de 23 de agosto de 1995, doravante também denominado Regulamento Brasileiro, foram solicitadas informações complementares àquelas fornecidas na petição.

Em 10 de janeiro de 2013, a peticionária protocolou correspondência requerendo que fossem também investigadas as exportações do produto sob análise do Japão para o Brasil, bem como apresentando proposta de valor normal para esse país, juntamente com as respectivas fontes de informação.

Em 11 de janeiro de 2013, a peticionária protocolou parte da resposta ao pedido de informações complementares, tendo sido o restante protocolado em 29 de janeiro, juntamente com correções referentes às informações inicialmente apresentadas.

Em 8 de maio de 2013, a peticionária foi informada de que a petição estava devidamente instruída, em conformidade com o § 2º do art. 19 do Decreto nº 1.602, de 1995.

#### **1.2. Da notificação aos Governos dos países exportadores**

Em 8 de maio de 2013, em atendimento ao que determina o art. 23 do Decreto nº 1.602, de 1995, os governos da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês foram notificados da existência de petição devidamente instruída com vistas à abertura de investigação de dumping de que trata o presente processo.

#### **1.3. Da representatividade da peticionária e do grau de apoio à petição**

A ANIP possui entre seus associados cinco fabricantes do produto similar nacional, a saber: Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Pirelli Pneus Ltda., Sociedade Michelin de Participações, Indústria e Comércio Ltda., Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda. e Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda.

A ANIP informou que desconhece outros fabricantes do produto em questão. As empresas Goodyear, Pirelli e Michelin, as quais, segundo informações da peticionária, detêm 67,2% da produção nacional, manifestaram formalmente apoio à petição e apresentaram os dados necessários para análise do dano.

Dessa forma, nos termos dos §§ 2º e 3º do art. 20 c/c alínea “c” do § 1º do art. 21 do Decreto nº 1.602, de 1995, considerou-se que a petição foi feita em nome da indústria doméstica.

## **1.4. Das partes interessadas**

De acordo com o § 3º do art. 21 do Decreto nº 1.602, de 1995, foram identificadas como partes interessadas, além da petionária, os governos da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão, os produtores/exportadores estrangeiros, os produtores nacionais e os importadores brasileiros do produto alegadamente objeto de dumping.

Por meio dos dados detalhados de importação, fornecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, foram identificadas as empresas produtoras/exportadoras do produto alegadamente objeto de dumping durante o período de análise. Foram identificados, também, pelo mesmo procedimento, os importadores brasileiros que adquiriram o referido produto durante o mesmo período.

## **2. Do produto**

### **2.1. Do produto sob análise**

Os produtos ora analisados são os pneus novos utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, nos aros 20”, 22” e 22,5”, projetados para serem usados com ou sem câmara de ar, originários da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês ou Japão, e exportados para o Brasil.

Os pneus sob análise são classificados no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM e limitam-se àqueles de construção radial, estando, portanto, excluídos os pneus de construção diagonal e aqueles de construção radial com aros distintos daqueles especificados anteriormente.

### **2.2. Do produto fabricado no Brasil**

O processo de fabricação do pneu de carga produzido no Brasil pode ser dividido em três etapas: a) fabricação do composto formado por vários tipos de borracha natural e sintética, negro de fumo, aceleradores e pigmentos químicos que, quando colocados em um misturador, torna-se homogêneo. Para cada parte de um pneu há um composto específico com propriedades físicas e químicas distintas; b) construção da carcaça onde são aplicadas as lonas estabilizadoras e a banda de rodagem. Ao final dessa fase, tem-se o pneu verde; e c) vulcanização, processo que dá forma ao pneu. Após vulcanizado, o pneu passa por inspeções e testes que garantam sua consistência e confiabilidade.

As principais matérias-primas utilizadas na fabricação desses pneus são as seguintes: cintas de aço, borracha natural, borracha sintética, negro de fumo, poliéster, nylon, pigmento e arames de aço.

### **2.3. Da similaridade**

O §1º do art. 5º do Decreto nº 1.602, de 1995, dispõe que o termo similar será entendido como produto idêntico sob todos os aspectos ao produto que se está examinando ou, na ausência de tal produto, outro que, embora não exatamente igual sob todos os aspectos, apresente características muito próximas às do produto que se está considerando.

Conforme informações obtidas na petição, o produto sob análise e o fabricado no Brasil apresentam as mesmas características físico-químicas, aplicações e processo produtivo, e atendem aos mesmos requisitos técnicos, não havendo, portanto, fatores impeditivos de substituição de um pelo outro.

Diante das informações apresentadas, para fins de abertura da investigação, o produto fabricado no Brasil foi considerado similar ao importado de quaisquer dos países exportadores citados na petição.

#### 2.4. Da classificação e do tratamento tarifário

Os pneus objeto da petição são classificados nos item tarifário 4011.20.90 da NCM/SH. A alíquota do Imposto de Importação aplicável ao produto objeto da petição manteve-se em 16% (dezesseis por cento) no período entre abril de 2007 a março de 2012.

#### 2.5. Da definição da indústria doméstica

Para fins de avaliação da existência de indícios de dano, definiu-se como indústria doméstica, nos termos do art. 17 do Decreto nº 1.602, de 1995, as linhas de produção de pneus radiais para ônibus e caminhão, aros 20”, 22” ou 22,5”, das empresas Goodyear, Pirelli e Michelin.

### 3. Da alegada prática de dumping

De acordo com o art. 4º do Decreto nº 1.602, de 1995, considera-se prática de dumping a introdução de um bem no mercado doméstico, inclusive sob as modalidades de **drawback**, a preço de exportação inferior ao valor normal.

Na presente análise, utilizou-se o período de abril de 2011 a março de 2012 a fim de se verificar a existência de indícios de prática de dumping nas exportações de pneus de carga oriundas da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão.

No tocante aos países analisados, não foram encontrados preços específicos de pneus de carga para as medidas inseridas no escopo da análise, tanto em relação às suas vendas internas como nas exportações para terceiros países. Assim, para cada país analisado, optou-se por construir o valor normal com base em estimativas de custos de produção, despesas operacionais e margens de lucro.

Para fins de apuração do custo de produção, foram considerados inicialmente os coeficientes técnicos relativos às matérias-primas utilizadas na produção do pneu de medida 295/80 R22,5, fornecidos pela indústria doméstica. As matérias-primas podem ser classificadas em 6 categorias, quais sejam: “borracha natural”, “borracha sintética”, “negro de fumo”, “arames”, “nylon (tecido)” e “químicos”. Com base no consumo desses materiais para a produção de uma unidade de pneu, apurou-se o coeficiente técnico de cada categoria, ou seja, o percentual de participação da categoria na unidade de pneu, em termos de peso, conforme demonstrado na tabela a seguir.

<b>Materiais</b>	<b>kg</b>	<b>%</b>
Borracha Sintética	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Reforço Metálico	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e Outros	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>TOTAL MATERIAL</b>	[CONFIDENCIAL]	<b>100</b>

Foram então identificados os itens tarifários da NCM que correspondem aos materiais mais representativos de cada um dos 6 grupos de insumos. Com base nessas NCMs, foi possível identificar as

subposições (6 dígitos) do Sistema Harmonizado nas quais se classificam os principais materiais utilizados na fabricação dos pneus objeto da análise.

A seguir, apurou-se o preço médio de importação de cada uma das subposições selecionadas, à exceção daquelas referentes a produtos químicos, para cada um dos países sob análise, com base nas estatísticas disponibilizadas pelo Trademap, para o período de abril de 2011 a março de 2012. A esse preço médio foi adicionado o direito de importação correspondente, obtido por meio de consulta ao sítio eletrônico da Organização Mundial do Comércio - OMC, e um montante correspondente a 3,15% do preço de importação a título de despesas de internação (parâmetro idêntico àquele utilizado em investigação anterior referente a pneus de carga de mesmas medidas, originários da China). Para os grupos de insumos em que foi identificada mais de uma subposição do SH, calculou-se o preço médio internado ponderado relativo às subposições selecionadas.

De forma a se obter o custo com matéria-prima relativo à produção de uma tonelada de pneu, foram aplicados aos preços médios internados os coeficientes técnicos pertinentes. No que se refere aos produtos químicos, tendo em vista a diversidade de produtos utilizados, assim como a diversidade de produtos classificados nas subposições do Sistema Harmonizado, implicando grande dispersão de preços, considerou-se não ser adequado seguir o procedimento adotado para os demais materiais. Assim, determinou-se o custo de químicos e outros materiais com base na participação desses produtos no custo com matéria-prima [CONFIDENCIAL], conforme observado na estrutura de custo da indústria doméstica.

Para determinação do custo de utilidades, foram considerados [CONFIDENCIAL] de energia elétrica [CONFIDENCIAL] e de gás [CONFIDENCIAL], conforme informado pela indústria doméstica, bem como os preços dessas fontes de energia em cada país sob análise. Para as demais utilidades (outros combustíveis e água), considerou-se a participação no custo de utilidades da indústria doméstica referente ao pneu aro 22,5". Na tabela a seguir, encontram-se os cálculos dos custos com utilidades.

País	Coreia do Sul	Tailândia	Taipé Chinês	Rússia	África do Sul	Japão
Preço Energia Elétrica (US\$/kWh)	0,06	0,08	0,067	0,05	0,022	0,116
Consumo Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>Custo Energia Elétrica (US\$/t)</b>	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Preço Gás Natural (US\$/10 <sup>7</sup> kcal)	675,6	ND	499,3	31,6	ND	ND
Consumo Gás (kcal/kg) (*)	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>Custo Gás (US\$/t)</b>	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>Outras Utilidades (US\$/t)</b>	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>Custo Utilidades (US\$/t)</b>	<b>144,59</b>	<b>196,35</b>	<b>132,58</b>	<b>60,35</b>	<b>54</b>	<b>284,7</b>

Com vistas à determinação do custo da mão de obra direta, tomou-se como base a produtividade da indústria doméstica no período de abril de 2011 a março de 2012 (78 t/empregado ano). Em relação aos países sob análise, foram encontrados custos de mão de obra por mês ou por hora, dependendo do país. Desse modo, de forma se apurar o custo por tonelada, fez-se necessário o cálculo da produtividade por

(Fls.7 da Circular SECEX nº 28, de 07/06/2013).

empregado mês e por empregado hora. Dividindo-se por 12 a produtividade informada pela indústria doméstica, apurou-se uma produtividade de 6.458,33 kg/empregado mês. Para se determinar o valor por empregado hora, considerou-se jornada de trabalho de 40 horas semanais. Assim, tendo-se em conta que um ano possui 52,14 semanas, pode-se estimar um montante de 2.085 horas trabalhadas por ano, resultando em produtividade de 37,17 kg/empregado hora. A tabela a seguir contém a demonstração do cálculo dos custos de mão de obra, bem como as fontes de informação utilizadas.

País	Fonte	Informação Disponibilizada	Taxa de Câmbio	Custo mão de obra em US\$	Produção por unidade tempo	Custo mão de obra em US\$/t
Coreia do Sul	Dpt. do Trabalho-EUA www.bls.gov	US\$ 16,62/hora (2010)	-----	16,62/hora	37,17 kg /hora	447,13
Tailândia	Org. Int. do Trabalho laborsta.ilo.org	Bath 8.186/mês (ago e nov/10 e fev e mai/11)	Bath 30,61/US\$	267,45/mês	6.458,33 kg /mês	41,41
Taipé Chinês	Dpt. do Trabalho-EUA www.bls.gov	US\$ 8,36/hora (2010)	-----	8,36/hora	37,17 kg /hora	224,91
Rússia	Org. Int. do Trabalho laborsta.ilo.org	Rp 21.121,5/mês (abr/mai 2011)	Rúpia 28,06/US\$	752,73/mês	6.458,33 kg /mês	116,55
África do Sul	Dpt. do Trabalho-EUA www.bls.gov	Rand 11.692/mês	Rand 7,235/US\$	1.616,03/mês	6.458,33 kg /mês	250,22
Japão	Dpt. do Trabalho-EUA www.bls.gov	US\$ 31,99/hora (2010)	-----	31,99/hora	37,17 kg /hora	860,63

Para as demais rubricas do custo de produção, tomou-se como base a sua participação na estrutura de custo da indústria doméstica. Desse modo, no caso dos custos variáveis, considerou-se participação de [CONFIDENCIAL] dos outros custos variáveis no total. Já em relação aos custos fixos, a participação dos demais custos correspondeu a [CONFIDENCIAL].

As despesas gerais, administrativas e de vendas, bem como os montantes de lucro, foram apurados com base em demonstrativos de resultados de empresas produtoras de pneus de carga, localizadas nos países sob análise. Uma vez que a empresa utilizada na apuração da margem de lucro da Rússia registrou lucro operacional inexpressivo, não se configurando, portanto, em montante razoável de lucro, foi considerada como margem para esse país a média das margens dos países para os quais foi possível se estimar tal indicador (Coreia do Sul, Japão, Tailândia e Taipé Chinês). Metodologia idêntica foi adotada na apuração do lucro da África do Sul. No caso das despesas operacionais, considerou-se como percentual para esse país a média dos demais países.

Na tabela a seguir, encontram-se os cálculos dos percentuais de despesas operacionais e montantes de lucro em relação aos custos de produção, bem como as empresas utilizadas.

País	Empresa	CPV	SG&A	SG&A/ CPV (%)	Lucro Operacional	LO/ (CPV+SG&A) (%)
Coreia do Sul (2011)	Hankook Tire	4.813.903	1.107.792	23,0	567.278	9,6
Tailândia (2011)	Goodyear Thailand PCL	3.496	395	11,3	195	5,0
Taipé Chinês (2011)	Kenda Rubber	23.367	2.577	11,0	1.848	7,1
Rússia (2011)	J.S.C. Nizhnekamskshina	21.705	2.029	9,3	32	8,0
África do Sul (2011)	***	***	***	18,6	***	8,0
Japão (jul 2011 - mar 2012)	Sumitomo Rubber Industries Ltd.	357.232	136.749	38,3	50.146	10,2

Por fim, apurados os custos de produção, as despesas operacionais e os montantes de lucro, pôde-se construir o valor normal de cada país sob análise. Para fins de justa comparação com o preço de exportação, o valor normal foi ajustado para a condição de venda FOB, uma vez que o preço de exportação foi apurado em tal condição de venda. Assim, foi adicionado ao valor construído o percentual de 3,15% a título de despesas portuárias. Tal percentual foi estimado com base em investigação anterior envolvendo o produto exportado pela China. Considerou-se ainda que as empresas utilizadas na apuração das despesas operacionais efetuaram todas as suas vendas arcando com as despesas de frete. Desse modo, não foi adicionado frete interno ao valor construído, não implicando prejuízo aos exportadores.

A tabela a seguir demonstra a construção do valor normal para cada país sob análise.

	Valor Normal					
	África do Sul	Coreia do Sul	Japão	Rússia	Tailândia	Taipé Chinês
<b>1. Custos Variáveis</b>	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>1.1. Materiais</b>	3.427,97	3.316,64	3.458,11	4.520,41	3.051,83	2.818,03
<b>1.2. Utilidades</b>	53,7	144,8	284,7	60,6	195,3	132,9
<b>1.3. Outros Custos Variáveis</b>	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>2. Custos Fixos</b>	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>2.1. Mão de obra</b>	250	440	848,09	120	40	220
<b>2.2. Outros Custos Fixos (inclusive depreciação)</b>	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>3. Custo de Produção</b>	4.868,75	5.576,81	7.462,15	5.602,45	3.797,84	4.157,76
<b>4. Despesas Operacionais (SG&amp;A)</b>	895,85	1.282,67	2.835,62	504,22	417,76	457,35
<b>5. Lucro Operacional</b>	461,17	685,95	1.029,78	488,53	210,78	323,06
<b>6. Valor Construído</b>	6.225,77	7.545,42	11.327,55	6.595,21	4.426,39	4.938,17
<b>7. Valor Normal FOB</b>	<b>6.421,88</b>	<b>7.783,10</b>	<b>11.684,37</b>	<b>6.802,96</b>	<b>4.565,82</b>	<b>5.093,72</b>

Para fins de apuração do preço de exportação da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão, foram consideradas as respectivas vendas do produto sob análise para o Brasil no período de avaliação da existência de indícios de dumping (abril de 2011 a março de 2012). Os dados



referentes a tais vendas foram obtidos a partir dos dados detalhados de importação, disponibilizados pela RFB.

### Preço de Exportação

País de Exportação	Valor Exportado (FOB US\$)	Volume Exportado (t)	Preço de Exportação (US\$/t)
África do Sul	16.789.469	3.973	4.225,38
Coreia do Sul	104.562.511	22.554	4.636,07
Japão	68.023.258	14.391	4.726,93
Rússia	12.128.709	2.992	4.054,33
Tailândia	22.154.011	5.147	4.303,99
Taipé Chinês	28.692.895	7.102	4.040,22

### 3.1. Da margem de dumping

A margem absoluta de dumping, definida como a diferença entre o valor normal e o preço de exportação, e a margem relativa de dumping, que se constitui na razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação, estão apresentadas a seguir.

### Margem de Dumping

País	Valor Normal (US\$/t)	Preço de Exportação (US\$/t)	Margem de Dumping Absoluta (US\$/t)	Margem de Dumping Relativa (%)
África do Sul	6.421,88	4.225,38	2.196,49	51,98
Coreia do Sul	7.783,10	4.636,07	3.147,03	67,88
Japão	11.684,37	4.726,93	6.957,44	147,19
Rússia	6.802,96	4.054,33	2.748,63	67,80
Tailândia	4.565,82	4.303,99	261,83	6,08
Taipé Chinês	5.093,72	4.040,22	1.053,50	26,08

### 3.2. Da conclusão sobre os indícios de dumping

Diante das informações apresentadas pela petionária, que serviram de base para a construção do valor, e dos dados estatísticos de importação do produto objeto da presente petição, constatou-se a existência de indícios de prática de dumping nas exportações de pneus de carga para o Brasil, originárias de Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão, realizadas no período de abril de 2011 a março de 2012.

### 4. Das importações e do consumo nacional aparente

Neste item serão analisadas as importações brasileiras e o consumo nacional aparente de pneus de carga. O período de análise deve corresponder ao período considerado para fins de determinação de existência de indícios de dano à indústria doméstica. Assim, para efeito da análise relativa à determinação da abertura da investigação, considerou-se o período de abril de 2007 a março de 2012.

Para fins de apuração das importações brasileiras de pneus de carga em cada período, foram utilizadas informações detalhadas de importação fornecidas pela RFB referentes aos produtos classificados no item 4011.20.90 da NCM/SH. Tendo em vista que esse item não é específico para o

produto sob análise, foram efetuadas as devidas depurações, ou seja, excluíram-se os pneus de construção diagonal e aqueles radiais com aros distintos dos arrolados nesta petição.

Os dados apresentados nas tabelas a seguir se encontram expressos em números-índice.

#### 4.1. Do volume das importações totais

A tabela seguinte apresenta os volumes de importações de pneus de carga no período de análise de dano à indústria doméstica. Por terem sido originárias dos demais países, as importações realizadas pela indústria doméstica não foram excluídas da análise.

**Importações Brasileiras de Pneus de Carga em Toneladas**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
África do Sul	-	100	443	1.244	1.798
Coréia do Sul	100	90	107	194	255
Japão	100	115	80	213	218
Rússia	-	-	100	159	478
Tailândia	100	36	22	285	267
Taipé Chinês	100	86	304	957	1.652
<b>Países sob análise</b>	100	95	101	251	315
Argentina	100	106	143	114	69
China	100	149	17	38	31
Espanha	100	588	254	1.788	1.178
Demais	100	165	35	239	229
<b>Demais países</b>	100	157	43	131	103
Total	100	137	62	170	173

As importações originárias da Espanha, apesar de apresentarem volumes expressivos em P4 e também em P5, não fazem parte do escopo da presente análise. Vale ressaltar, entretanto, que os respectivos preços médios por tonelada, nas condições FOB e CIF, foram superiores aos preços médios dos demais países que exportaram para o Brasil durante todos os cinco períodos analisados.

Da análise do conjunto de países sob análise, verificou-se aumento significativo das importações no período de avaliação de indícios de dano à indústria doméstica, à exceção de P2 quando comparado a P1. O volume das importações dos seis países ora analisados aumentou em 215,1% em P5 quando comparado ao importado em P1. Em relação a P4, as importações do último período cresceram, em volume, 25,7%.

As importações originárias dos demais países oscilaram ao longo do período de análise de dano, porém se mantiveram praticamente constantes nos períodos extremos da série analisada. O volume importado em P5, quando comparado a P4, apresentou queda de 21%. Em relação a P2, quando se verificou o maior volume importado dessas origens, as de importações registraram queda de 34%.

A participação dos países sob análise no volume total importado aumentou no período de análise de dano. Tal participação, que correspondia a 32,8% em P1, atingiu o máximo da série, 59,7%, em P5. De P4 para P5, a participação do volume importado desse conjunto de países em relação ao total importado passou de 48,2% para 59,7%. Salienta-se que em P1 e P2 as importações de pneus de carga de origem chinesa apresentaram-se expressivas, reduzindo-se abruptamente a partir de P3, em face da aplicação de direito antidumping provisório, consoante a Resolução CAMEX nº 79, de 18 de dezembro de 2008 e,

posteriormente, à aplicação de direito definitivo em 18 de junho de 2009 (Resolução CAMEX nº 33, de 9 de junho de 2009).

#### 4.1.1. Do valor e do preço das importações totais

As tabelas a seguir apresentam a evolução do valor total e do preço das importações de pneus de carga, na condição de venda CIF, nos períodos de análise de dano à indústria doméstica. A condição de venda aqui utilizada justifica-se, pois, dependendo da origem considerada, os valores relativos a fretes e seguros impactam consideravelmente os preços.

**Valor das Importações Brasileiras de Pneus de Carga em US\$ CIF**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
Coréia do Sul	100	99	107	228	355
Japão	100	130	88	258	313
Rússia	--	-	100	180	671
Tailândia	100	28	15	212	258
Taipé Chinês	100	93	346	1.163	2.323
<b>Países sob análise</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>100</b>	<b>276</b>	<b>413</b>
Argentina	100	114	148	145	105
China	100	167	18	44	41
Espanha	100	651	252	1.804	1.347
Demais	100	187	31	210	256
<b>Demais países</b>	<b>100</b>	<b>184</b>	<b>50</b>	<b>173</b>	<b>160</b>
Total	100	156	67	208	246

**Preço Médio das Importações Brasileiras de Pneus de Carga em US\$ CIF/t**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
África do Sul	-	100	79	82	103
Coréia do Sul	100	109	100	117	139
Japão	100	113	110	121	144
Rússia	-	-	113	141	0
Tailândia	100	77	69	75	97
Taipé Chinês	100	108	114	122	141
<b>Países sob análise</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>99</b>	<b>110</b>	<b>131</b>
Argentina	100	108	104	127	152
China	100	112	103	115	135
Espanha	100	111	99	101	114
Demais	100	114	89	88	112
<b>Demais países</b>	<b>100</b>	<b>117</b>	<b>115</b>	<b>132</b>	<b>154</b>
Total	100	114	108	122	143

Verificou-se tendência de alta nos preços dos pneus de carga, na condição CIF, ao longo do período de análise de dano, com exceção dos produtos originários da Tailândia, em que foi constatada redução de 3,4%. O preço médio das importações originárias dos países sob análise apresentou elevação de 31% de P1 para P5, de 19,1%, de P4 para P5 e de 7,1% de P1 para P2. Em relação às importações oriundas dos demais países, os aumentos no preço médio para os mesmos intervalos foram de 54,2%, 17% e 16,8%, respectivamente.

Constata-se que, de P1 para P5, a elevação dos preços médios de venda dos países objeto de análise, na condição CIF, foi consideravelmente inferior aos preços observados nos demais países. De P4 para P5, nesses dois conjuntos de países, houve elevação de preços, mas em patamares próximos: 19,1% e 17% respectivamente. Ressalta-se, entretanto, que em todos os cinco períodos ora analisados, à exceção de P1, os preços médios de venda dos países sob análise foram inferiores aos dos demais países. Frise-se que em P1 as exportações de pneus de carga originárias da China ainda não estavam sujeitas ao direito antidumping e corresponderam a 54,5% do valor exportado pelo grupo que compõem os demais países. Nesse período, o preço médio desse país foi bem inferior aos preços observados em qualquer país que tenha exportado o produto em questão para o Brasil.

#### 4.2. Do consumo nacional aparente (CNA) e do mercado brasileiro

Para dimensionar o consumo nacional aparente de pneus de carga foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno informadas pela peticionária e demais produtores, bem como as quantidades importadas apuradas com base nos dados detalhados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas no item anterior.

##### Consumo Nacional Aparente em Toneladas

Período	Vendas Indústria Doméstica	Demais Produtores	Imp. Países sob Análise	Imp. Demais Países	Consumo Nacional Aparente
P1	100	100	100	100	100
P2	92	108	95	157	103
P3	95	130	101	43	95
P4	116	171	251	131	135
P5	111	174	315	103	132

Da análise dos dados supra, observou-se expansão do mercado brasileiro de pneus de carga no decorrer dos períodos analisados, com exceção da retração registrada em P3, desaceleração essa justificada pela imposição de direito antidumping provisório, em dezembro de 2008, sobre as exportações originárias da China, e pela aplicação de direito definitivo em junho de 2009. Constatou-se que, de P1 para P5, o mercado de pneus de carga registrou crescimento de 33,9%. De P4 para P5, ficou evidenciada leve contração desse mercado da ordem de 1,8%.

#### 4.3. Da participação das importações no consumo nacional aparente e no mercado brasileiro

A tabela a seguir apresenta a participação das importações de pneus de carga, originárias dos países sob análise e dos demais países, no consumo nacional aparente.

##### Participação das Importações no CNA

	Consumo Nacional Aparente [A]	Importações Países sob Análise [B]	Part. CNA [B]/[A]	Imp. Demais Países [C]	Part. CNA [C]/[A]
P1	100	100	100	100	100
P2	103	95	90	157	152
P3	95	101	106	43	45
P4	136	251	183	131	96
P5	134	315	233	103	77

Observou-se que, de P1 para P5, a participação das importações originárias dos países sob análise saltou [CONFIDENCIAL] p.p, apresentando crescimento em todos os períodos analisados à exceção de P2. Constatou-se também que, em P3 e P5, os volumes importados dessas origens superaram os volumes originários do grupo constituído pelos demais países.

Com relação às importações originárias dos demais países, a participação dessas no CNA registrou elevação de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2. Em P3, observou-se queda acentuada de [CONFIDENCIAL] p.p. em relação ao período anterior, justificada pela imposição dos direitos antidumping sobre os produtos originários da China conforme explicitado anteriormente. Levando-se em conta todos os períodos aqui analisados, constatou-se queda de [CONFIDENCIAL] p.p. da participação das importações das demais origens.

#### 4.4. Da relação entre as importações e a produção nacional

A tabela a seguir indica a relação observada, durante os cinco períodos de análise de dano, entre o volume importado de pneus de carga originários dos países analisados e a produção nacional.

Período	Relação entre as Importações e a Produção Nacional		
	Produção Nacional [A]	Importações Países sob Análise [B]	[B]/[A] (%)
P1	100	100	100
P2	91	95	104
P3	87	101	117
P4	109	251	233
P5	109	315	290

Observou-se que a produção nacional de pneus de carga teve variação positiva de 9,1% de P1 para P5. Já as importações originárias dos países sob análise apresentou aumento expressivo de 215,1%, ao se considerar os períodos extremos da série. De P4 para P5, a produção nacional ficou praticamente estável, enquanto as importações do produto em questão aumentaram 25,7% no mesmo período.

#### 4.5. Da conclusão sobre as importações

No período de análise de existência de indícios de dano à indústria doméstica, as importações alegadamente a preços de dumping: a) cresceram expressivamente, com incrementos em volume de 215,1% de P1 para P5, e de 25,7% de P4 para P5; b) elevaram sua participação no volume total importado; c) aumentaram sua participação em relação ao consumo nacional aparente; d) tiveram seus preços médios elevados em 31%, de P1 para P5, e de 19,1%, de P4 para P5, enquanto os preços médios das importações oriundas dos demais países registraram elevação de 54,1% e 17%, nos mesmos intervalos; e) aumentaram sua participação em relação à produção nacional.

Diante desse quadro, constatou-se que houve um aumento substancial das importações alegadamente a preços de dumping, tanto em termos absolutos quanto em relação à produção e ao consumo nacional aparente no Brasil.

## 5. Do alegado dano à indústria doméstica

### 5.1. Dos indicadores da indústria doméstica

De acordo com o previsto no art. 17 do Decreto nº 1.602, de 1995, a indústria doméstica foi definida como as linhas de produção de pneus de carga das empresas Goodyear, Michelin e Pirelli. Dessa forma, os indicadores considerados refletem os resultados alcançados pelas citadas linhas de produção.

Os indicadores da indústria domésticas apresentados nas tabelas a seguir se encontram expressos em números-índice.

#### 5.1.1. Da produção, das vendas e do estoque

A tabela a seguir apresenta produção, vendas e estoques da indústria doméstica, conforme informado na petição.

**Produção, Vendas e Estoques em Toneladas**

	Produção	Aquisições	Vendas Internas	Revendas	Exportações	Outras entradas e saídas	Estoque final
P1	100	100	100	100	100	100	100
P2	88	315	92	75	74	481	149
P3	84	309	95	67	62	1.396	57
P4	104	2.635	116	440	56	2.068	152
P5	100	5.007	111	1.359	64	-318	205

Verificou-se que a produção da indústria doméstica, na comparação de P1 com P5, mesmo com a expansão do CNA, manteve-se praticamente estável, tendo sido recuperadas as quedas ocorridas em P2 e P3. O fato de a produção em P1 e em P5 se encontrar no mesmo patamar decorre principalmente da conjunção de dois fatores: aumento do volume de vendas internas de P1 para P5 e concomitante decréscimo das exportações. De P4 para P5, o volume produzido caiu 3,4%.

O volume vendido no mercado interno de produto de fabricação própria caiu 8,1% de P1 para P2. Com os aumentos de 3,7% de P2 para P3 e 21,8% de P3 para P4, tal volume atingiu nesse último período o valor máximo da série. Já em P5, o volume vendido no mercado interno declinou 10,7% em relação ao período precedente.

O volume exportado foi máximo em P1, tendo caído sucessivamente em P2 e em P3, e oscilado nos períodos seguintes. Ao se comparar P1 com P5, as exportações decresceram 36,1%, com crescimento de 13,7% de P4 para P5.

Se comparado à P1, o volume estocado apresentou crescimento de 48,7% em P2, queda de 61,4% em P3, retomou ao nível de P2 em P4, e cresceu novamente em P5. De P4 para P5, o estoque final teve acréscimo de 34,7%. O estoque aumentou 105,4% de P1 para P5.

A tabela a seguir apresenta a relação entre o estoque acumulado e a produção da indústria doméstica em cada período de análise.

### Relação Estoque Final/Produção

	Estoque [A]	Produção [B]	Relação ([A]/[B])
P1	100	100	100
P2	149	88	170
P3	57	84	70
P4	152	104	148
P5	205	100	206

Em relação à produção, o estoque final apresentou aumento no período de análise de dano, a despeito da redução observada de P2 para P3. No último período, a relação entre o estoque e a produção aumentou [CONFIDENCIAL] p.p., se comparado a P1, e [CONFIDENCIAL] p.p., quando comparado a P4.

#### 5.1.2. Da participação das vendas no consumo nacional aparente

##### Participação da Indústria Doméstica no Consumo Nacional Aparente

Período	Consumo Nacional Aparente	Vendas Indústria Doméstica	Part. CNA (%)
P1	100	100	100
P2	103	92	89
P3	95	95	100
P4	135	116	86
P5	132	111	84

Verificou-se que a participação da indústria doméstica no mercado nacional de pneus de carga decresceu [CONFIDENCIAL] p.p. no período de análise. Em P3, a participação da indústria doméstica no mercado brasileiro retomou os níveis de P1, mas nos períodos subsequentes essa voltou a declinar, caindo [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5.

#### 5.1.3. Da produção, da capacidade instalada e do grau de ocupação

A tabela a seguir apresenta a capacidade instalada efetiva da indústria doméstica, sua produção e o grau de ocupação dessa capacidade.

##### Capacidade Instalada em Toneladas e Grau de Ocupação

Período	Capacidade Efetiva	Produção		Grau de ocupação (%)
		produto similar	outros produtos	
P1	100	100	100	100
P2	99	88	78	88
P3	96	84	82	87
P4	102	104	75	100
P5	106	100	67	92

Observou-se que a indústria doméstica trabalhou com grau de ocupação de [CONFIDENCIAL]% em P1. De P1 para P2, a ocupação da capacidade produtiva caiu [CONFIDENCIAL] p.p.. Nos períodos subsequentes, a utilização da capacidade instalada caiu [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, aumentou

[CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e caiu [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Na comparação dos extremos da série, foi registrada diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p. no grau de ocupação.

No último período, verificou-se que o aumento da capacidade instalada e a redução da produção de outros produtos contribuíram para o declínio do grau de ocupação. Porém, caso não houvesse variação desses indicadores de P4 para P5, o grau de ocupação nesse último período teria atingido [CONFIDENCIAL]%, mantendo-se assim as quedas em relação a P1 e P4.

#### **5.1.4. Da receita líquida**

Para uma adequada avaliação da evolução dos dados em moeda nacional, apresentados pela indústria doméstica, os valores correntes foram corrigidos com base no Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna – IGP-DI, da Fundação Getúlio Vargas.

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

#### **Receita Líquida e Preços Médios no Mercado Interno**

Período	Receita Líquida	Vendas Internas	Preço Médio
P1	100	100	100
P2	84	92	91
P3	86	95	91
P4	106	116	91
P5	102	111	92

Observou-se que, de P1 para P5, a despeito do aumento no volume das vendas internas dos produtos fabricados nacionalmente de 10,67%, o preço médio de tais vendas apresentou queda de 7,55% nesse mesmo intervalo, fazendo com que aquele aumento não se refletisse, de maneira mais expressiva, no faturamento dos produtores locais. Desse modo, os aumentos de receita verificados em P4 e em P5 decorreram principalmente do crescimento das quantidades vendidas nesses períodos (na comparação com os períodos anteriores), uma vez que os preços de P2 a P5 sempre estiveram muito próximos no intervalo sob análise.

Na análise período a período, a receita apresentou comportamento oscilante: queda de 16,19%, de P1 para P2, aumento de 3,18%, de P2 para P3 e de 22,78%, de P3 para P4. No último período, em comparação com o imediatamente anterior, ficou evidenciada queda de 3,69%.

Quanto ao preço médio, este apresentou quedas de 8,8%, de P1 para P2, de 0,46%, de P2 para P3, e aumento de 0,74%, de P3 para P4, seguida de aumento de 1,09%, de P4 para P5.

#### **5.1.5. Dos custos**

A tabela a seguir apresenta os gastos unitários associados à fabricação dos pneus de carga vendidos ao mercado interno no período sob análise.



### Evolução dos Custos por Tonelada

	P1	P2	P3	P4	P5
<b>1. Custos variáveis</b>	100	107	96	102	114
1.1. Matéria-prima	100	108	91	104	121
1.2. Outros insumos	100	110	103	103	111
1.3. Utilidades	100	106	124	106	106
1.4. Outros custos variáveis	100	96	101	92	94
<b>2. Custos fixos</b>	100	88	99	83	68
2.1. Mão de obra direta	100	84	95	94	82
2.2. Depreciação	100	92	101	60	49
2.3. Outros custos fixos	100	88	100	87	69
<b>3. Custo de produção (1+2)</b>	100	103	97	98	104

De P1 para P5, o custo de produção aumentou aproximadamente 3,7%, principalmente em virtude de o custo com matéria prima, que representa aproximadamente 50% do custo de produção, ter apresentado aumento de 20,9% nesse intervalo. Os custos variáveis, como um todo, aumentaram 14,4% de P1 para P5. Já os custos fixos diminuíram 32,4% de P1 para P5. Ainda que o custo de produção tenha aumentado 5,9% de P4 para P5, os custos fixos reduziram-se 18,1%, no mesmo intervalo. Por outro lado, os custos variáveis foram acrescidos de 11,6% de P4 para P5. Dessa forma, os custos variáveis são os responsáveis pelo aumento do custo de produção.

#### 5.1.6. Da relação entre o custo de produção e o preço

A tabela a seguir indica a participação do custo de produção no preço de venda da indústria doméstica no mercado interno ao longo do período de análise de dano.

#### Participação do Custo no Preço de Venda no Mercado Interno

Período	Preço de Venda Mercado Interno	Custo de Produção	Participação do custo no preço
P1	100	100	100
P2	91	103	112
P3	91	97	107
P4	91	98	107
P5	92	104	112

Verificou-se aumento da participação do custo de produção no preço praticado nas vendas destinadas ao mercado interno entre P1 e P5, o que se traduz em deterioração das margens de lucro. De P4 para P5, a participação do custo no preço aumentou [CONFIDENCIAL] p.p., enquanto o preço médio apresentou ligeiro acréscimo. Isso mostra que, neste período, o que contribuiu para o aumento da participação do custo no preço foi o aumento do custo de produção.

Na comparação de P5 com P1, houve tanto queda no preço médio de venda, quanto aumento no custo total, resultando na deterioração da relação custo total/preço ao longo do período. Ao se considerar o primeiro e o último períodos da série, observa-se aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. na relação, o que indica que o custo total de produção ficou mais próximo do preço de venda, diminuindo assim a margem de lucro.

### 5.1.7. Do emprego, da produtividade e da massa salarial

As tabelas a seguir, elaboradas a partir das informações constantes da petição de abertura, apresentam o número de empregados e a massa salarial referentes à indústria doméstica.

#### Evolução do Número de Empregados

Período	Produção		Administração	Vendas	Total
	Direta	Indireta			
P1	100	100	100	100	100
P2	97	99	105	103	99
P3	105	109	105	89	104
P4	115	123	108	97	115
P5	120	130	113	98	119

No último período sob análise, o número de empregados que atuam diretamente na linha de produção aumentou 19,8% em relação em P1, tendo apresentado redução apenas em P2. Em relação a P4, o aumento em P5 correspondeu a 3,8%.

O número total de empregados apresentou uma pequena queda de P1 para P2 (1,2%), mas, a partir de então, aumentou continuamente. De P1 para P5, houve acréscimo de 19,3% no total de empregados. Já de P4 para P5, ocorreu aumento de 4,1% nesse total. O número de empregados na Administração e Vendas manteve-se praticamente inalterado no período.

#### Produção por Empregado

Período	Número de empregados da linha de produção	Produção	Produção por empregado
P1	100	100	100
P2	97	88	91
P3	105	84	80
P4	115	104	90
P5	120	100	84

Em P5, a produção por empregado foi superior somente à de P3, dentre os períodos sob análise. A partir de P2, tal indicador iniciou tendência de queda, principalmente em virtude do aumento do número de empregados da linha de produção. De P1 para P5, a produção por empregado caiu 16,1% e, de P4 para P5, verificou-se redução de 7,1%.

#### Massa Salarial

Período	Produção		Administração	Vendas	Total
	Direta	Indireta			
P1	100	100	100	100	100
P2	95	91	102	102	97
P3	104	99	106	100	103
P4	118	112	108	110	114
P5	123	118	111	109	118

Particularmente no que se refere à massa salarial da mão de obra direta, observou-se diminuição de 5,1% de P1 para P2, aumento de 9,8% de P2 para P3 e de 13,2% de P3 para P4. Já de P4 para P5,

registrou-se aumento de 4,4%. Assim, em P5, o montante de despesas com pessoal vinculado diretamente à produção de pneus de carga na indústria doméstica aumentou 23,2% em relação ao observado em P1.

A relação massa salarial por empregado diretamente envolvido na produção, por sua vez, diminuiu 2,2% de P1 para P2. Porém, aumentou 2% de P2 para P3 e 2,6% de P3 para P4. De P4 para P5 ocorreu nova elevação, dessa vez de 0,6%. Com isso, em P5 essa relação aumentou 2,9% em relação a P1.

A massa salarial da mão de obra indireta caiu 8,9% de P1 para P2. De P2 para P3, aumentou 8,4% e, de P3 para P4, 13,4%. De P4 para P5 ocorreu nova elevação, de 5,7%. Com isso, em P5 essa relação aumentou 18,3% em relação a P1.

Com relação à massa salarial da mão de obra da administração, observou-se aumento de 1,8% de P1 para P2 e de 4,4% de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 para P5, registrou-se aumento de 1,2% e 3,4%, respectivamente. De P1 para P5, houve aumento de 11,2%. No setor de vendas, as variações foram de 2% de P1 para P2, -2,4% de P2 para P3, 11% de P3 para P4 e -1,1% de P4 para P5. De P1 para P5, verificou-se um aumento de 9,3%.

A massa salarial total dos empregados caiu 3,2% de P1 para P2, sobretudo em virtude da redução do número de postos de trabalho no mesmo intervalo. Todavia, nos períodos seguintes, tal indicador apresentou aumento contínuo. Os aumentos foram: de 6,6% de P2 para P3, de 10,1% de P3 para P4 e de 3,7% de P4 para P5. A evolução dos valores da massa salarial apresentados exhibe o mesmo padrão de evolução do número de empregados, concluindo-se que a variação do número de empregados afeta diretamente a massa salarial. De P1 para P5, a massa salarial referente a esses empregados teve aumento de 17,9%, enquanto que, similarmente, nesse mesmo intervalo, o número de empregados aumentou 19,3%.

#### 5.1.8. Da demonstração de resultados e do lucro

A tabela a seguir apresenta as demonstrações de resultados relativas às vendas de pneus de carga da indústria doméstica no mercado interno nos períodos de análise de dano.

##### Demonstração de Resultados

	P1	P2	P3	P4	P5
1- Receita Operacional Líquida	100	84	86	106	102
2- Custo dos Produtos Vendidos	100	95	96	106	112
3- Resultado Bruto	100	55	60	107	76
4- Despesas/Receitas Operacionais	100	71	97	85	115
4.1-Despesas Gerais e Administrativas	100	96	92	78	196
4.2-Despesas com Vendas	100	79	84	91	74
4.3-Despesas Financeiras	100	94	112	82	109
4.4-Receitas Financeiras	100	122	116	67	124
4.5-Outras despesas/receitas operacionais	100	632	-279	347	773
<b>Resultado Operacional</b>	100	31	6	138	18
<b>Resultado Oper. s/ Res. Fin.</b>	100	33	27	132	32
<b>RO s/ Res. Fin. e Outros</b>	100	22	33	128	18

De P1 para P5, verificou-se elevação de 2,3% na receita operacional líquida enquanto o custo do produto vendido elevou-se 12,2%. Nesse mesmo intervalo, observa-se redução de 23,7% no resultado bruto da indústria doméstica com a venda de pneus de carga.

De P4 para P5, o resultado operacional diminuiu 86,7%. Concomitantemente, houve redução de 3,6% na receita líquida. No mesmo período, o CPV teve aumento de 5,9%. O aumento do CPV, junto com a redução da receita líquida e com o aumento das despesas operacionais, resultou na redução do resultado operacional.

P4 foi o período em que a indústria doméstica de pneus de carga apresentou o melhor resultado operacional devido ao aumento de 22,7% na receita líquida em relação a P3. De P3 para P4, houve aumento de 9,7% no CPV, mas a redução de 11,8% nas despesas operacionais e a elevação da receita proporcionada em grande parte pelo aumento das vendas, fez com que o resultado operacional tivesse aumento de 2241%, nesse intervalo.

Em relação às despesas operacionais, houve um aumento de 15,4% de P1 para P5, sendo que existiu oscilação de altas e baixas entre esses períodos. A maior despesa ocorreu em P5, e contribuiu para a queda de 86,7% do resultado operacional em relação a P4. Nesse período, as despesas financeiras representaram 49,8% da despesa total.

Dado o crescimento de 151% nas despesas gerais e administrativas de P4 para P5, com o intuito de melhor avaliar a influência deste aumento no dano à indústria doméstica, optou-se por fazer uma simulação da Demonstração de Resultados na qual o valor, em P5, das despesas gerais e administrativas foi a média de P1 a P4. A tabela a seguir apresenta o resultado desta simulação:

	P1	P2	P3	P4	P5	P5'
1- Receita Operacional Líquida	100	84	86	106	102	102
2- Custo dos Produtos Vendidos	100	95	96	106	112	112
3- Resultado Bruto	100	55	60	107	76	76
4- Despesas/Receitas Operacionais	100	71	97	85	115	72
4.1-Despesas Gerais e Administrativas	100	96	92	78	196	92
4.2-Despesas com Vendas	100	79	84	91	74	74
4.3-Despesas Financeiras	100	94	112	82	109	109
4.4-Receitas Financeiras	100	122	116	67	124	124
4.5-Outras despesas/receitas operacionais	100	632	-279	347	773	773
<b>Resultado Operacional</b>	100	31	6	138	18	83
<b>Resultado Oper. s/ Res. Fin.</b>	100	33	27	132	32	82
<b>RO s/ Res. Fin. e Outros</b>	100	22	33	128	18	70

Nota-se que, no cenário apresentado, o resultado operacional da indústria doméstica teria sido, em P5, 40,3% menor do que o apresentado em P4. Na comparação de P1 para P5, a queda teria sido de 17,3%. Ou seja, ainda que as despesas gerais e administrativas não tivessem aumentado sensivelmente em P5, a indústria doméstica ainda assim teria apresentado deterioração em seu resultado.

Na tabela seguinte, estão relacionadas às margens bruta e operacional referentes às vendas da indústria doméstica no mercado interno.

### Margens de Lucro

	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta (MB)	100	65	69	100	75
Margem Operacional (MO)	100	37	7	131	18
MO excl. Receita Financeira	100	40	31	125	31
MO excl. RF e outros	100	27	37	121	18

A margem bruta diminuiu [CONFIDENCIAL] pontos percentuais (p.p.) de P1 para P5 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Já a margem operacional caiu [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Essas quedas de margens devem-se preponderantemente à elevação de 96,2% das despesas gerais e administrativas, de P1 para P5, e de 151,1%, de P4 para P5, e aumento no custo do produto vendido nos períodos considerados.

### 5.2. Da comparação entre o preço do produto importado e o da indústria doméstica

O efeito do preço do produto importado alegadamente a preço de dumping sobre o preço da indústria doméstica deve ser avaliado sob três aspectos, conforme disposto no § 4º do art. 14 do Decreto nº 1.602, de 1995. Inicialmente deve ser verificada a existência de subcotação expressiva do preço do produto importado em relação ao produto similar no Brasil, ou seja, se o preço internado do produto importado é inferior ao preço do produto brasileiro. Em seguida, examina-se eventual depressão de preço, isto é, se o preço do produto importado teve o efeito de rebaixar significativamente o preço da indústria doméstica. O último aspecto a ser analisado é a supressão de preço. Esta ocorre quando as importações sob análise impedem, de forma relevante, o aumento de preço, devido ao aumento de custos, que teria ocorrido na ausência de tais importações.

A fim de se comparar o preço do produto importado das origens sob análise com o preço médio de venda da indústria doméstica no mercado interno, procedeu-se ao cálculo do preço CIF internado do produto importado dessas origens no mercado brasileiro. Já o preço de venda da indústria doméstica no mercado interno foi obtido pela razão entre a receita líquida, em reais corrigidos, e a quantidade vendida no mercado interno durante o período de análise.

Para o cálculo dos preços internados do produto importado das origens sob análise, foram obtidos diretamente dos dados detalhados de importação fornecidos pela RFB os preços de importação médios ponderados, na condição CIF, em reais, bem como o Imposto de Importação (II), no patamar de 16%, e o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) de 25% sobre o valor do frete internacional.

Os valores de despesas de internação foram apurados com base na investigação original sobre a existência de dumping nas exportações chinesas de pneus de carga para o Brasil. Como o período P5 da investigação anterior correspondeu ao P1 da presente análise, tem-se o exato valor em P1 para as despesas de internação – [CONFIDENCIAL]. Para os demais períodos, tal valor foi corrigido utilizando-se o IGP-DI.

Os preços internados das origens sob análise também foram corrigidos com base no IGP-DI, a fim de se obterem os preços internados em reais corrigidos e compará-los com os preços da indústria doméstica, de modo a determinar a subcotação de cada origem. Essas subcotações, por fim, foram ponderadas visando a obtenção do valor da subcotação ponderada das origens sob análise.

As tabelas a seguir demonstram os cálculos efetuados e os valores de subcotação obtidos para cada período de análise de dano à indústria doméstica.

### Subcotação do Preço das Importações da África do Sul

África do Sul	P1	P2	P3	P4	P5
1- Preço CIF (R\$/t)		100	61	61	75
2- Imposto de Importação (R\$/t)		100	61	61	75
3- AFRMM (R\$/t)		100	58	50	81
4- Despesas de internação (R\$/t)		100	100	109	116
5- CIF Internado (R\$/t) (1+2+3+4)		100	62	62	75
6- CIF Internado (R\$ corrigidos/t)		100	62	57	65
7- Preço Ind. Doméstica (R\$ corrigidos/t)		100	100	100	101
<b>Subcotação (R\$ corrigidos/t) (7-6)</b>		-100	109	140	99

### Subcotação do Preço das Importações da Coreia do Sul

Coreia do Sul	P1	P2	P3	P4	P5
1- Preço CIF (R\$/t)	100	107	100	109	127
2- Imposto de Importação (R\$/t)	100	105	95	107	124
3- AFRMM (R\$/t)	100	109	73	104	76
4- Despesas de internação (R\$/t)	100	111	111	120	128
5- CIF Internado (R\$/t) (1+2+3+4)	100	107	99	109	126
6- CIF Internado (R\$ corrigidos/t)	100	96	89	91	98
7- Preço Ind. Doméstica (R\$ corrigidos/t)	100	91	91	91	92
<b>Subcotação (R\$ corrigidos/t) (7-6)</b>	100	68	97	95	65

### Subcotação do Preço das Importações do Japão

Japão	P1	P2	P3	P4	P5
1- Preço CIF (R\$/t)	100	113	111	113	131
2- Imposto de Importação (R\$/t)	100	111	108	110	129
3- AFRMM (R\$/t)	100	115	65	98	96
4- Despesas de internação (R\$/t)	100	111	111	120	128
5- CIF Internado (R\$/t) (1+2+3+4)	100	113	110	112	130
6- CIF Internado (R\$ corrigidos/t)	100	102	99	93	102
7- Preço Ind. Doméstica (R\$ corrigidos/t)	100	91	91	91	92
<b>Subcotação (R\$ corrigidos/t) (7-6)</b>	100	42	53	83	49

### Subcotação do Preço das Importações da Rússia

Rússia	P1	P2	P3	P4	P5
1- Preço CIF (R\$/t)			100	111	134
2- Imposto de Importação (R\$/t)			100	111	134
3- AFRMM (R\$/t)			100	141	114
4- Despesas de internação (R\$/t)			100	108	115
5- CIF Internado (R\$/t) (1+2+3+4)			100	111	133
6- CIF Internado (R\$ corrigidos/t)			100	103	115
7- Preço Ind. Doméstica (R\$ corrigidos/t)			100	101	102
<b>Subcotação (R\$ corrigidos/t) (7-6)</b>			100	96	72

**Subcotação do Preço das Importações da Tailândia**

<b>Tailândia</b>	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
1- Preço CIF (R\$/t)	100	77	70	68	88
2- Imposto de Importação (R\$/t)	100	74	59	67	85
3- AFRMM (R\$/t)	100	113	61	95	70
4- Despesas de internação (R\$/t)	100	111	111	120	128
5- CIF Internado (R\$/t) (1+2+3+4)	100	77	69	69	88
6- CIF Internado (R\$ corrigidos/t)	100	70	62	58	69
7- Preço Ind. Doméstica (R\$ corrigidos/t)	100	91	91	91	92
<b>Subcotação (R\$ corrigidos/t) (7-6)</b>	<b>-100</b>	<b>120</b>	<b>192</b>	<b>242</b>	<b>139</b>

**Subcotação do Preço das Importações de Taipé Chinês**

<b>Taipé Chinês</b>	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
1- Preço CIF (R\$/t)	100	106	108	112	127
2- Imposto de Importação (R\$/t)	100	106	108	112	126
3- AFRMM (R\$/t)	100	103	82	83	58
4- Despesas de internação (R\$/t)	100	111	111	120	128
5- CIF Internado (R\$/t) (1+2+3+4)	100	106	108	112	126
6- CIF Internado (R\$ corrigidos/t)	100	95	97	93	98
7- Preço Ind. Doméstica (R\$ corrigidos/t)	100	91	91	91	92
<b>Subcotação (R\$ corrigidos/t) (7-6)</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>75</b>	<b>87</b>	<b>77</b>

**Subcotação Ponderada do Preço das Importações dos Países sob Análise**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
Subcotação África do Sul (R\$ corrigidos/t)	-	100	-109	-140	-99
Exportações África do Sul (t)	-	100	443	1244	1798
Subcotação Coreia do Sul (R\$ corrigidos/t)	100	68	97	95	65
Exportações Coreia do Sul (t)	100	90	107	194	255
Subcotação Japão (R\$ corrigidos/t)	100	42	53	83	49
Exportações Japão (t)	100	115	80	213	218
Subcotação Rússia (R\$ corrigidos/t)	-	-	100	96	72
Exportações Rússia (t)	-	-	100	159	478
Subcotação Tailândia (R\$ corrigidos/t)	100	-120	-192	-242	-139
Exportações Tailândia (t)	100	36	22	285	267
Subcotação Taipé Chinês (R\$ corrigidos/t)	100	80	75	87	77
Exportações Taipé Chinês (t)	100	86	304	957	1652
<b>Subcotação Ponderada (R\$ corrigidos/t)</b>	<b>100</b>	<b>66</b>	<b>108</b>	<b>129</b>	<b>91</b>

Da análise das tabelas anteriores, constatou-se ausência de subcotação relativa às importações originárias da África do Sul em P2 e da Tailândia em P1. Esses períodos coincidiram com aqueles em que não havia imposição de direito antidumping sobre as exportações chinesas destinadas ao Brasil.

Entretanto, constatou-se, de forma geral, que os preços dos produtos importados das origens sob análise estiveram subcotados em todos os períodos da série, com exceção de casos isolados já citados. Concomitantemente, observou-se redução de 8,8% no preço médio de venda da indústria doméstica de P1 para P2, nova queda de 0,5% de P2 para P3. De P3 para P4, o preço médio de venda da indústria

doméstica apresentou pequena elevação de 0,7% e, de P4 para P5, o preço médio novamente aumentou 10,3%. No entanto, apesar das oscilações positivas do preço médio da indústria doméstica de P3 a P5, essas não foram suficientes para recompor os preços ao patamar do observado em P1. Portanto, a indústria doméstica também sofreu redução no preço de venda da ordem de 7,5% ao longo dos períodos aqui analisados.

Dessa forma, em face da redução do preço médio de venda da indústria doméstica, das subcotações observadas ao longo dos períodos sob análise e diante da elevação do custo de produção do produto vendido pelas empresas nacionais, concluiu-se pela ocorrência de supressão e depressão de preços sofridos pela indústria doméstica no período de análise.

### **5.3. Da conclusão sobre o dano à indústria doméstica**

O volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno cresceu 10,7% de P1 para P5. Porém, o consumo nacional aparente cresceu 33,8% nesse mesmo intervalo. Desse modo, a participação da indústria doméstica no mercado brasileiro, que representava 63,1% em P1, declinou para 52,2% em P5.

De P4 para P5, o consumo aparente caiu 2,3%, enquanto a participação da indústria doméstica no mercado reduziu-se em [CONFIDENCIAL] p.p., visto que suas vendas no mercado interno caíram 4,6%. Essa queda no volume de vendas internas gerou redução de 3,6% no faturamento decorrente de tais vendas de P4 para P5.

Considerando a capacidade ociosa da indústria doméstica, pôde-se concluir que a redução da sua participação no mercado se configurou em indicador de dano, por demonstrar que algumas de suas vendas internas foram substituídas por importações e que, portanto, poderia ter ocorrido um maior aumento do volume de vendas internas de P1 para P5 e uma menor redução de P4 para P5.

Embora o custo de produção tenha se elevado em 3,7% de P1 para P5, o preço médio das vendas da indústria doméstica no mercado interno caiu 7,6% nesse mesmo intervalo. Já de P4 para P5, ocorreu ligeira elevação desse preço médio em 1,1%. Porém, o custo de produção cresceu 5,9%. Assim, verificou-se a ocorrência de depressão dos preços da indústria doméstica de P1 para P5, e supressão desses preços de P4 para P5.

A depressão dos preços verificada de P1 para P5 e a supressão ocorrida de P4 para P5 gerou queda das margens de lucro nesses intervalos, bem como redução dos montantes de lucro de P1 a P5, a despeito do aumento do volume de vendas nesse mesmo período. O montante de lucro bruto caiu 23,7% de P1 para P5 e 28,5% de P4 para P5, enquanto a margem bruta declinou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5.

Face ao exposto, pode-se concluir pela existência de indícios de dano à indústria doméstica no período analisado.

## **6. Do nexo causal**

### **6.1. Do impacto das importações objeto de dumping sobre o dano à indústria doméstica**

O volume de importações de pneus de carga alegadamente a preços de dumping cresceu de forma expressiva no período analisado, com aumentos de 215% de P1 para P5 e de 25,7% de P4 para P5. O consumo nacional aparente de pneus de carga também apresentou expansão, porém em níveis bem



inferiores: 33,9% de P1 para P5, sendo que de P4 a P5 houve retração do consumo em 1,8%. Desse modo, a participação das importações supracitadas no mercado doméstico de pneus de carga, que correspondia a 6,3% em P1, subiu para 11,5% em P4, tendo atingido, em P5, 14,7%.

Já em relação à indústria doméstica, embora o volume de suas vendas no mercado interno tenha crescido 10,7% de P1 para P5, sua participação nesse mercado, que era de 62,8% em P1, caiu para 51,9% em P5, uma vez que o consumo nacional aparente cresceu 33,9% nesse mesmo intervalo. De P4 para P5, não obstante a retração do consumo em 1,8%, a participação da indústria doméstica reduziu-se [CONFIDENCIAL] p.p., visto que suas vendas internas caíram 4,7%.

Assim, considerando a capacidade ociosa da indústria doméstica, pôde-se concluir pela existência de indícios de que as importações alegadamente a preços de dumping contribuíram de forma significativa para um menor crescimento do volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno de P1 para P5, e para uma queda mais acentuada nesse último período, quando comparado ao anterior.

Embora o custo de produção tenha se elevado em 3,7% de P1 para P5, o preço médio das vendas da indústria doméstica no mercado interno caiu 7,6% nesse mesmo intervalo. Já de P4 para P5, ocorreu ligeira elevação desse preço médio em 1,1%. Porém, o custo de produção cresceu 5,9%. Assim, verificou-se a ocorrência de depressão dos preços da indústria doméstica entre P1 e P5, e supressão desses preços entre P4 e P5. Há indícios de que esses fatos foram causados em grande parte pelas importações alegadamente objeto de dumping, visto que, nesses mesmos intervalos, tais importações cresceram de forma acentuada e a preços subcotados em relação ao da indústria doméstica.

A depressão dos preços verificada de P1 para P5 e a supressão ocorrida de P4 para P5 gerou queda das margens de lucro nesses intervalos, bem como redução dos montantes de lucro de P1 para P5, a despeito do aumento do volume de vendas nesse mesmo período.

Em face do exposto, pode-se concluir haver indícios de que as importações de pneus de carga a preços alegadamente de dumping contribuíram significativamente para a ocorrência de dano à indústria doméstica.

## 6.2. Dos outros fatores relevantes

A tabela a seguir apresenta as importações de pneus de carga dos demais países, líquidas das importações realizadas pela indústria doméstica.

**Volume das Importações de Pneus de Carga dos Demais Países em Toneladas**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
Alemanha	100	210	10	325	32
Argentina	100	106	143	114	69
Belarus	-	-	100	7205	2772
Bélgica	100	152	6	-	-
China	100	147	15	35	24
Coréia do Norte	-	100	119	2	-
Eslováquia	100	122	14	535	4
Espanha	100	588	254	1788	1178
Estados Unidos	100	79	14	665	873
Finlândia	-	-	100	-	-
França	100	69	3	105	223

Holanda	100	300	-	-	-
Índia	-	100	407	3807	14500
Itália	100	84	8	16	63
Luxemburgo	100	453	468	305	32
Malásia	100	-	-	591	1771
México	100	-	7600	-	-
Polônia	100	156	-	-	4
Reino Unido	100	180	16	105	76
República Tcheca	100	119	44	52	-
Turquia	100	219	-	-	-
<b>Total Geral</b>	100	155	41	121	87

Houve crescimento do volume importado dos demais países, de P1 para P2, principalmente em função das importações expressivas originárias da China, dado que ainda não estava em vigor o direito antidumping sobre as importações dessa origem. A partir de P3, observou-se queda acentuada no volume de importações das demais origens, sendo que em P5 o volume das importações dos demais países foi inferior ao dos países sob análise em 18,6%.

De P4 para P5, o volume das importações dos demais países caiu 28%, enquanto o volume originário dos países sob análise cresceu em 25,7%. Na comparação de P1 com P5, período em que o consumo nacional aparente subiu 33,9%, houve aumento de 215,1% no volume advindo das origens sob análise, enquanto o volume das outras origens caiu 12,6%.

Mesmo antes de internado, o preço médio das importações das demais origens foi, a partir de P2, sempre superior ao preço médio da indústria doméstica. De P1 para P5, foi verificado aumento de 54,2% no preço médio das demais origens, contra um aumento de 31% das origens sob análise.

Com relação às importações originárias da Espanha, que apresentaram volumes expressivos em P2, P3 e P5, chegando a representar, nesse último período, 28,4% das importações pertencentes ao grupo dos demais países e 11,4% do volume total importado pelo Brasil, observou-se que o preço médio por tonelada, em base CIF e FOB, foram superiores a quaisquer outros observados de qualquer país. Portanto, infere-se que às importações dessa origem não pode ser atribuído eventual dano causado à indústria doméstica.

Em face do exposto, pôde-se concluir que as importações originárias dos demais países não contribuíram de forma significativa para o eventual dano à indústria doméstica.

Não houve alteração da alíquota do Imposto de Importação aplicada às importações de pneus de carga durante os cinco períodos analisados. O Imposto de Importação manteve-se em 16% de P1 a P5. Desse modo, o eventual dano à indústria doméstica não pode ser atribuído ao processo de liberalização dessas importações.

Não foram identificadas práticas restritivas ao comércio pelos produtores domésticos ou estrangeiros, nem adoção de evoluções tecnológicas que pudessem resultar na preferência do produto importado ao nacional. Os pneus de carga importados dos países sob análise e os fabricados no Brasil são concorrentes entre si, disputando o mesmo mercado.

Não foram verificadas mudanças nos padrões de consumo em relação aos pneus de carga. Ademais, ocorreu aumento de 33,9% no consumo nacional aparente de P1 para P5.

As vendas da indústria doméstica para o mercado externo declinaram, em volume, 36,1% de P1 para P5. Embora tais vendas tenham tido incremento de [CONFIDENCIAL], de P4 para P5, a capacidade ociosa da indústria doméstica neste último período correspondeu a [CONFIDENCIAL]. Assim, constatase que as exportações da indústria doméstica não se configuraram em fator impeditivo ao crescimento de suas vendas no mercado interno.

No período de análise de dano, ainda que tenha ocorrido decréscimo da produção por empregado, verificou-se que os custos fixos unitários reduziram-se em 32,4% de P1 para P5, e em 18,1% de P4 para P5, não obstante o volume de produção ter crescido somente 0,4% e P1 para P5 e ter apresentado queda de 3,5% de P4 para P5.

### **6.3. Da conclusão sobre o nexo causal**

Considerando a análise anterior, pôde-se concluir pela existência de indícios de que as importações alegadamente a preços de dumping se constituíram no principal fator causador de dano à indústria doméstica.