



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

CIRCULAR Nº 32, DE 16 DE JUNHO DE 2014
(Publicada no DOU em 17/06/2014)

O SECRETÁRIO 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. 5º do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, e tendo em vista o que consta do Processo MDIC/SECEX 52272.000237/2014-06 e do Parecer nº 27, de 13 de junho de 2014, elaborado pelo Departamento de Defesa Comercial – DECOM desta Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, considerando existirem elementos suficientes que indicam que a extinção do direito antidumping aplicado às importações do produto objeto desta Circular levaria, muito provavelmente, à continuação ou retomada do dumping e do dano à indústria doméstica dele decorrente, decide:

1. Iniciar revisão do direito antidumping instituído pela Resolução CAMEX nº 33, de 09 de junho de 2009, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.) de 18 de junho de 2009, aplicado às importações brasileiras de pneus de construção radial, de aros 20”, 22” e 22,5”, para uso em ônibus e caminhões, comumente classificadas no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originárias da República Popular da China.

1.1. Tornar públicos os fatos que justificaram a decisão de início da revisão, conforme o anexo à presente Circular.

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

1.3. Tendo em vista que, para fins de procedimentos de defesa comercial, a República Popular da China não é considerada um país de economia predominantemente de mercado, o valor normal foi determinado com base no preço do produto similar em um terceiro país de economia de mercado. O país de economia de mercado adotado foi os Estados Unidos da América, atendendo ao previsto no art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013. Conforme o § 3º do mesmo artigo, dentro do prazo improrrogável de 70 (setenta) dias contado da data de início da investigação, o produtor, o exportador ou o peticionário poderão se manifestar a respeito da escolha do terceiro país e, caso não concordem com ela, poderão sugerir terceiro país alternativo, desde que a sugestão seja devidamente justificada e acompanhada dos respectivos elementos de prova.

2. A análise da probabilidade de continuação ou retomada do dumping que antecedeu o início da revisão considerou o período de outubro de 2012 a setembro de 2013. Já a análise da probabilidade de continuação ou retomada do dano que antecedeu o início da revisão considerou o período de outubro de 2008 a setembro de 2013.

3. De acordo com o disposto no § 3º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, 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 e seus respectivos representantes legais solicitem sua habilitação no referido processo.

4. A participação das partes interessadas no curso desta revisão de defesa comercial deverá realizar-se por meio de representante devidamente habilitado.

5. A intervenção em processos de defesa comercial de representantes legais que não estejam habilitados somente será admitida nas solicitações de prorrogação de prazo para apresentação de respostas aos questionários e nas apresentações de respostas aos questionários. A regularização da habilitação dos representantes que realizarem estes atos deverá ser feita em até 91 dias após o início da revisão, sem possibilidade de prorrogação. Na hipótese de a empresa solicitar prorrogação do prazo de resposta ao questionário por meio de correspondência institucional, inclusive eletrônica, a regularização da habilitação somente será exigida para os representantes que apresentarem as

(Fls. 2 da Circular SECEX nº 32, de 16/06/2014).

respostas aos questionários. A ausência de regularização da representação nos prazos e condições previstos fará com que os atos a que fazem referência este parágrafo sejam havidos por inexistentes.

6. A representação de governos estrangeiros dar-se-á por meio do chefe da representação oficial no Brasil ou por meio de representante por ele designado. A designação de representantes deverá ser protocolada junto ao DECOM em comunicação oficial da representação correspondente, na qual deverá constar expressamente o processo de defesa comercial a que se refere a designação.

7. Na forma do que dispõe o art. 50 do Decreto nº 8.058, de 2013, serão remetidos questionários aos produtores ou exportadores conhecidos, aos importadores conhecidos e aos demais produtores domésticos, conforme definidos no § 2º do art. 45, que disporão de trinta dias para restituí-los, contados da data de ciência. Presume-se que as partes interessadas terão ciência do questionário enviado dez dias após a data de envio.

8. Em virtude do grande número de produtores/exportadores da República Popular da China identificados nos dados detalhados de importação brasileira, de acordo com o disposto no inciso II do art. 28 do Decreto nº 8.058, de 2013, serão selecionados, para o envio do questionário, os produtores ou exportadores responsáveis pelo maior percentual razoavelmente investigável do volume de exportações do país exportador.

9. De acordo com o previsto nos arts. 49 e 58 do Decreto nº 8.058, de 2013, as partes interessadas terão oportunidade de apresentar, por escrito, os elementos de prova que considerem pertinentes. As audiências previstas no art. 55 do referido decreto deverão ser solicitadas no prazo de cinco meses, contado da data de início da revisão, e as solicitações deverão estar acompanhadas da relação dos temas específicos a serem nela tratados. Ressalte-se que somente representantes devidamente habilitados poderão ter acesso ao recinto das audiências relativas aos processos de defesa comercial e se manifestar em nome de partes interessadas nessas ocasiões.

10. Na forma do que dispõem o § 3º do art. 50 e o parágrafo único do art. 179 do Decreto nº 8.058, de 2013, caso uma parte interessada negue acesso às informações necessárias, não as forneça tempestivamente ou crie obstáculos à investigação, o DECOM poderá elaborar suas determinações finais com base nos fatos disponíveis, incluídos aqueles disponíveis na petição de início da revisão, o que poderá resultar em determinação menos favorável àquela parte do que seria caso a mesma tivesse cooperado.

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

12. À luz do disposto no art. 11 do Decreto nº 8.058, de 2013, a revisão deverá ser concluída no prazo de dez meses, contado de sua data de início, podendo esse prazo ser prorrogado por até dois meses, em circunstâncias excepcionais.

13. De acordo com o contido no § 2º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, as medidas antidumping de que trata a Resolução CAMEX nº 33, de 09 de junho de 2009, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.) de 18 de junho de 2009, permanecerão em vigor, no curso desta revisão.

14. Todos os documentos referentes à presente investigação deverão indicar o produto, o número do Processo MDIC/SECEX 52272.000237/2014-06 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, Brasília - DF, CEP 70.722-400, telefones: (0XX61) 2027-9335, 2027-9347, 2027-9344 e 2027-7733 e ao seguinte endereço eletrônico: **pneusdecarga.revisao@mdic.gov.br**.

DANIEL MARTELETO GODINHO

ANEXO

1. DOS ANTECEDENTES

1.1. Da investigação original

Em 16 de maio de 2008, por meio da Circular SECEX nº 27, de 14 de maio de 2008, foi iniciada investigação de prática de dumping sobre as exportações originárias da República Popular da China, destinadas ao Brasil, de pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhão.

Em 19 de dezembro de 2008, em face da constatação de prática de dumping por parte dos exportadores chineses e de dano à indústria nacional decorrente de tal prática, foi aplicado direito antidumping provisório no valor de US\$ 1,33/kg, por seis meses, sobre as importações dos pneus acima descritos, por meio da Resolução CAMEX nº 79, de 18 de dezembro de 2008.

Em 18 de junho de 2009, por meio da Resolução CAMEX nº 33, de 9 de junho de 2009, a investigação foi encerrada com aplicação de direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, sobre as importações originárias da China, variando entre US\$ 1,12/kg e US\$ 2,59/kg, dependendo da margem de dumping apurada para cada exportador.

2. DA REVISÃO

2.1. Do histórico

Em 3 de junho de 2013, foi publicada no Diário Oficial da União (D.O.U) a Circular SECEX no 25, de 31 de maio de 2013, dando conhecimento público de que o direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhões, comumente classificados no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, originárias da República Popular da China, encerrar-se-ia no dia 18 de junho de 2014.

2.2. Da petição

Em 31 de janeiro de 2014, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP protocolou, em nome de suas associadas Pirelli Pneus Ltda. (doravante denominada Pirelli), Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda. (doravante denominada Goodyear), Sociedade Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda. (doravante denominada Michelin), no Departamento de Defesa Comercial (DECOM), petição de revisão para fins de prorrogação do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga, quando originários da China e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 2013.

No dia 11 de abril de 2014, por meio do Ofício DECOM nº 03.407/2014/CGAC/DECOM/SECEX, solicitou à peticionária, com base no §2º do art. 41 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, doravante também denominado Regulamento Brasileiro, informações complementares àquelas fornecidas na petição. A peticionária apresentou tais informações, tempestivamente, no dia 05 de maio de 2014.

2.3. Das partes interessadas

De acordo com o § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram identificadas como partes interessadas, além da peticionária, os fabricantes do produto similar doméstico no Brasil, os

(Fls. 4 da Circular SECEX nº 32, de 16/06/2014).

produtores/exportadores estrangeiros, os importadores brasileiros do produto objeto da revisão e o governo da China.

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 da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, as empresas produtoras/exportadoras do produto objeto da revisão durante o período de investigação de continuação/retomada de dumping. Foram identificados, também, pelo mesmo procedimento, os importadores brasileiros que adquiriram o referido produto durante o mesmo período.

2.4. Das verificações in loco

Por meio do Ofício DECOM nº 04.011/2014/CGAC/DECOM/SECEX, em face do disposto no art. 175 do Decreto nº 8.058, de 2013, foi solicitada anuência para que equipe de técnicos realizasse verificação **in loco** dos dados apresentados pela Sociedade Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda, no período de 19 a 23 de maio de 2014, no Rio de Janeiro, RJ.

Da mesma forma, por meio do Ofício DECOM nº 04.012/2014/CGAC/DECOM/SECEX, foi solicitada anuência para que equipe de técnicos realizasse verificação **in loco** dos dados apresentados pela Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., no período de 26 a 30 de maio de 2014, em Americana, SP.

Por fim, por meio do Ofício DECOM nº 04.013/2014/CGAC/DECOM/SECEX, foi solicitada anuência para que equipe de técnicos realizasse verificação **in loco** dos dados apresentados pela Pirelli Pneus Ltda, no período de 26 a 30 de maio de 2014, em Santo André, SP.

Após consentimento das empresas, foram realizadas verificações **in loco**, com o objetivo de confirmar e de obter maior detalhamento das informações prestadas pelas empresas na petição de revisão de final de período e na resposta ao pedido de informações complementares.

Fundamentado nos princípios da eficiência, previsto no §2º do art. 1º da Lei nº 9.784, de 1999, e da celeridade processual, previsto no inciso LXXVIII do art. 5º da Constituição Federal de 1988, foram realizadas verificações **in loco** dos dados apresentados pela indústria doméstica previamente à elaboração desta Circular.

Cumpriram-se os procedimentos previstos no roteiro previamente encaminhado às empresas, tendo sido verificadas as informações prestadas. Também foram obtidos esclarecimentos acerca do processo produtivo dos pneus de carga e da estrutura organizacional das empresas. Por fim, o foram consideradas válidas as informações fornecidas pela Michelin, Goodyear e Pirelli, depois de realizadas as correções pertinentes.

Em atenção ao § 3º do art. 52 do Decreto nº 8.058, de 2013, a versão restrita do relatório da verificação **in loco** foi juntada aos autos restritos do processo. Todos os documentos colhidos como evidência do procedimento de verificação foram recebidos em bases confidenciais. Cabe destacar que as informações constantes desta Circular incorporam os resultados das referidas verificações **in loco**.

3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

3.1. Do produto objeto da revisão

Os pneus utilizados em ônibus e caminhão, doravante também denominados pneus de carga, são classificados, quanto à estrutura, em diagonais e radiais. O pneu diagonal apresenta os cabos das lonas orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores à 90° em relação à linha mediana da banda de rodagem. O pneu radial é constituído de uma ou mais lonas, cujos fios estão dispostos 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 de construção radial é caracterizado pela aplicação de matérias-primas diferenciadas e apresenta processo produtivo mais complexo, conferindo maior qualidade e desempenho. Normalmente, o pneu de carga radial apresenta custo de produção mais elevado quando comparado aos pneus do tipo diagonal.

O produto objeto da revisão consiste em pneus de carga novos de borracha, utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, com aros de 20", 22" e 22,5", projetados para uso com ou sem câmara de ar, exportador da República Popular da China para o Brasil. Excluem-se, portanto, os pneus de construção diagonal e os pneus radiais com aros distintos dos especificados.

3.1.1. Da classificação e do tratamento tarifário

O produto objeto da revisão classifica-se no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM/SH), cuja descrição é a seguinte:

4011	Pneumáticos novos, de borracha
4011.20	Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões
4011.20.90	Outros

Ressalta-se que estão excluídos do escopo dessa revisão os pneus de carga de construção diagonal ou cujos aros tenham dimensões diferentes de 20", 22" e 22,5".

Foi apurado, em função da descrição detalhada das mercadorias constantes das estatísticas relativas a essa NCM, que efetivamente houve, nos cinco períodos de análise, importações originárias tanto da origem sujeita ao direito antidumping, como de outros países.

A alíquota do Imposto de Importação do item tarifário 4011.20.90 manteve-se em 16% desde a aplicação do direito antidumping em 18 de junho de 2009 até o dia 1º de outubro de 2012, quando foi publicada a Resolução Camex nº 70, de 28 de setembro de 2012, que elevou a alíquota do Imposto de importação para 25%, por razões de desequilíbrios comerciais derivados da conjuntura econômica internacional, conforme disposto na Decisão nº 39/11 do Conselho Mercado Comum do MERCOSUL.

A alíquota do imposto de importação manteve-se em 25% até o final do período de análise desta revisão.

3.2. Do produto fabricado no Brasil

Os pneus de carga fabricados pela indústria doméstica são feitos de borracha e utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, com aros de 20", 22" e 22,5", projetados para uso com ou sem câmara de ar.

O processo de fabricação do pneu de carga produzido no Brasil pode ser dividido em 3 (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 garantem 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, butil, e arames de aço.

3.3. Da similaridade

O § 1º do art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece a 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

Dessa forma, conforme informações obtidas na petição e nos dados detalhados de importação disponibilizados pela RFB, constatou-se que o produto objeto da revisão e o produto similar produzido no Brasil:

- São fabricados a partir das mesmas matérias-primas, principalmente, borracha, negro de fumo, arames, tecidos, químicos;
- Apresentam mesma composição química, pois são feitos com as mesmas matérias primas;
- Apresentam as mesmas características físicas;
- Seguem as mesmas especificações técnicas, contidas na Portaria INMETRO no 482/2010, Portaria INMETRO no 267/2011, Resolução CONMETRO no 05/2008 e Resolução CONMETRO no 07/2009.
- São produzidos segundo processo de produção semelhante de construção radial;
- Têm os mesmos usos e aplicações, já que podem ser utilizados em veículos de carga como ônibus e caminhões.
- Apresentam alto grau de substitutibilidade, visto que se trata do mesmo produto, com concorrência baseada principalmente no fator preço. Ademais, foram considerados concorrentes entre si, visto que se destinam ambos aos mesmos segmentos comerciais, sendo, inclusive, adquiridos pelos mesmos clientes.
- São vendidos por meio dos mesmos canais de distribuição, quais sejam: montadoras e varejo/reposição.

3.4. Da conclusão a respeito da similaridade

Tendo em conta a descrição detalhada contida no item 3.1 desta Circular, conclui-se que, para fins de início desta revisão, o produto objeto da revisão consiste em pneus de carga novos de borracha, utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, com aros de 20", 22" e 22,5", projetados para uso com ou sem câmara de ar, quando originário da China.

Ademais, verifica-se que o produto fabricado no Brasil é idêntico ao produto objeto da revisão, conforme descrição apresentada no item 3.2 desta circular.

Dessa forma, considerando-se que, conforme o art. 9º do Decreto no 8.058, de 2013, o termo "produto similar" será entendido como o produto idêntico, igual sob todos os aspectos ao produto objeto da investigação ou, na sua ausência, outro produto que, embora não exatamente igual sob todos os aspectos, apresente características muito próximas às do produto objeto da investigação, e ratificando conclusão alcançada na investigação original, o produto fabricado no Brasil é similar ao produto objeto da revisão.

4. DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

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.

A peticionária, Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – 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.

As empresas Pirelli, Goodyear e Michelin manifestaram formalmente apoio à petição e apresentaram os dados necessários para análise do dano. A ANIP forneceu na petição de abertura, além dos dados das referidas empresas, estimativas de produção das demais empresas associadas.

A ANIP informou que desconhece outros fabricantes do produto em questão. Ressalta-se que buscou-se confirmar as informações prestadas pela peticionária e não foi identificado outro produtor do produto similar doméstico, o qual foi definido, no item 3.2 desta Circular, como pneus de carga novos de borracha, utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, com aros de 20", 22" e 22,5".

Considerou-se, portanto, as empresas associadas à ANIP como sendo a totalidade dos produtores nacionais de pneus de carga e, a partir do total produzido, apresentado pela Associação, calculou-se a representatividade das empresas que forneceram os dados para análise de dano, tendo sido apurado o percentual de 69,8%.

Dessa forma, para fins de análise dos indícios de dano, definiu-se como indústria doméstica as linhas de produção de pneus de carga das empresas Pirelli, Goodyear e Michelin, responsáveis por 69,8% da produção nacional brasileira de pneus de carga durante o período de outubro de 2012 a setembro de 2013.

5. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO/RETOMADA DO DUMPING

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.

Na presente análise, utilizou-se o período de outubro de 2012 a setembro de 2013, a fim de se verificar a existência de indícios de continuação da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga, originárias da China.

5.1. Da República Popular da China

5.1.1. Do valor normal

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.

Considerando que a China não é considerada um país de economia predominantemente de mercado nos termos do art. 4 do Decreto nº 8.058, de 2013, a peticionária apresentou, para fins de apuração do valor normal, o valor construído do produto similar em um país substituto, qual seja, Estados Unidos da América - EUA, conforme prevê o inciso II do art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013.

A peticionária justificou sua escolha por considerar que o tamanho do mercado interno estadunidense, sua representatividade ante a produção mundial de pneus de carga e as condições de concorrência prevaletentes nesse mercado fazem com que ele seja a melhor alternativa disponível. Ademais, a peticionária destacou que os Estados Unidos foram adotados na investigação original que resultou na aplicação do direito antidumping atualmente em vigor, de modo que a similaridade entre o produto objeto da revisão e o produto fabricado naquele país já teria sido comprovada, conforme previsto no inciso III do § 1º do art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013.

A peticionária afirmou ainda ter realizado reiteradas tentativas, porém não teria sido possível obter faturas de vendas no mercado interno dos Estados Unidos dos grupos das empresas associadas à ANIP.

Considerando as justificativas apresentadas pela peticionária, julgou-se apropriada, para fins de abertura da revisão, a indicação dos Estados Unidos como país substituto tendo em vista que foram cumpridos os requisitos constantes no § 1º do art. 15 do Regulamento Brasileiro.

Primeiramente, a peticionária estimou as o coeficiente técnico de cada matéria prima na composição de 1 kg de pneu tendo por base as informações apresentadas pela [confidencial].

Após isso, ela calculou o preço médio das importações para os EUA de cada uma das matérias primas tendo por base dados do **Trademap**, para o período de outubro de 2012 a setembro de 2013.

Na sequência, foram estimados os custos de internalização a partir da alíquota de imposto de importação praticada pelos EUA, disponibilizada pela Organização Mundial do Comércio (OMC) acrescida de 3,15% referente às despesas de internação, conforme apuração contida na investigação original.

(Fls. 9 da Circular SECEX nº 32, de 16/06/2014).

Também foi calculado o custo de energia elétrica e gás tendo por base o consumo médio por kg informado pela empresa [*confidencial*]. O preço do quilowatt/hora de eletricidade e metro cúbico médio de gás no mercado dos EUA foi obtido por meio de publicação eletrônica da **U.S. Energy Information Administration**, para os anos de 2012 e 2013. Para que fosse possível chegar ao valor dessas utilidades, para o período de análise de continuação/retomada de dumping, a ANIP realizou ponderação, que considerou o último trimestre de 2012 e os três primeiros trimestres de 2013 (janeiro a setembro) chegando-se ao valor de US\$ [*confidencial*].

Para calcular o custo de mão de obra dispendido na fabricação de 1 (um) kg de pneus de carga, a petionária se baseou na publicação disponibilizada por órgão governamental dos EUA, **Bureau of Labor Statistics**, e apurou o valor de US\$ [*confidencial*]. Após isso, tendo por base dados fornecidos pela indústria doméstica, calculou-se a produtividade de um operário da linha de pneus de carga. Pela divisão desses dois fatores foi possível chegar ao custo de US\$ [*confidencial*].

Ao custo de produção, foram acrescentados montantes referentes às despesas gerais, administrativas e de venda, e lucro operacional, os quais foram apurados com base em demonstrativos de resultados da [*confidencial*], obtendo-se o valor de US\$ [*confidencial*].

A petionária informou não dispor de informação que possibilitasse a apuração do valor normal na condição FOB, motivo pelo qual esse valor foi apresentado na condição **ex fabrica**.

Para fins de comprovação das informações apresentadas, foi realizada consulta às referidas bases de dados e foram confirmados os valores fornecidos pela petionária.

A apuração do valor normal construído ficou em **US\$ 5,11/kg** (cinco dólares estadunidenses e onze centavos por quilograma).

5.1.2. Do preço de exportação

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 sob análise, é o 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 sob análise.

No caso em questão, o preço de exportação foi calculado com base no preço médio das importações brasileiras de pneus de carga originárias da China, na condição de comércio FOB, referente ao período de análise dos elementos de prova de continuação de dumping, de outubro de 2012 a setembro de 2013, o qual correspondeu a US\$ 3,28/kg (três dólares estadunidenses e vinte e oito centavos por quilograma).

A tabela a seguir apresenta o preço de exportação apurado:

Preço de Exportação da China		
Valor Total FOB (US\$)	Volume (kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
12.569.336,13	3.835.003,2	3,28

5.1.3. Da margem de dumping

Deve-se ressaltar que o valor normal apurado para a China, como explicitado no item 5.1.1, foi apresentado pela petionária na condição **ex fabrica**. Já o preço de exportação apurado, conforme

(Fls. 10 da Circular SECEX nº 32, de 16/06/2014).

explicitado no item 5.1.2, foi apurado com base nos dados disponibilizados pela RFB, apresentados na condição de comércio FOB.

Uma vez que a peticionária não apresentou documentação de comprovação das estimativas por ela realizadas de despesas de “Frete fábrica –porto” e de “Capatazias”, não estavam disponíveis os elementos necessários para ajustar o preço de exportação na mesma base do valor normal. Ainda assim, a comparação do valor normal em base **ex fabrica** com o preço de exportação em base FOB não implicou elevação da margem de dumping, pelo contrário, contribuiu para sua diminuição. Tendo isso em consideração, apresenta-se a seguir as margens de dumping absoluta e relativa apuradas para a República Popular da China.

Relembre-se que 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 se constitui na razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação:

Margem de Dumping			
Valor Normal US\$/kg	Preço de Exportação US\$/kg	Margem de Dumping Absoluta US\$/kg	Margem de Dumping Relativa (%)
5,11	3,28	1,83	55,8

5.1.4. Da conclusão sobre os indícios de continuação/retomada do dumping

A margem de dumping apurada demonstra a existência de indícios de continuação de dumping nas exportações de pneus de carga da China para o Brasil, realizadas no período de outubro de 2012 a setembro de 2013.

6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

Neste item serão analisadas as importações brasileiras e o mercado brasileiro 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, de acordo com a regra do §4º do art. 48 do Decreto nº 8.058, de 2013. Assim, para efeito da análise relativa à determinação de início da investigação, considerou-se o período de outubro de 2008 a setembro de 2013, tendo sido dividido da seguinte forma:

P1 – outubro de 2008 a setembro de 2009;

P2 – outubro de 2009 a setembro de 2010;

P3 – outubro de 2010 a setembro de 2011;

P4 – outubro de 2011 a setembro de 2012; e

P5 – outubro de 2012 a setembro de 2013.

6.1. Das importações

Para fins de apuração dos valores e das quantidades de pneus de carga importados pelo Brasil em cada período, foram utilizados os dados de importação referentes ao item 4011.20.90 da NCM, fornecidos pela Receita Federal Brasileira - RFB.

Como já destacado anteriormente, a partir da descrição detalhada das mercadorias, verificou-se que são classificadas no item 4011.20.90 da NCM importações de pneus de carga, bem como de outros produtos, distintos do produto objeto da revisão. Por esse motivo, realizou-se depuração das importações constantes desses dados, a fim de se obterem as informações referentes exclusivamente ao produto analisado.

O produto objeto da revisão é o pneu de carga de construção radial com aros 20'', 22'' e 22,5''. Dessa forma, foram excluídas da análise as importações classificadas sob a NCM 4011.20.90 que se distinguiram dessa descrição, tais como pneus de construção diagonal e com aros diversos do objeto da revisão.

6.1.1. Do volume das importações

A tabela seguinte apresenta os volumes de importações totais de pneus de carga no período de investigação de indícios de continuação ou retomada do dano à indústria doméstica. Em função do elevado número de países fornecedores desse produto para o Brasil, são somente apresentadas aquelas origens com participação superior a 4% do total importado em P5.

Importações Totais (em t)

Em número índice P1=100

Origem	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	23	75	30	26
Total objeto da revisão	100	23	75	30	26
Colômbia	-	100	180	44	336
Coréia do Sul	100	213	327	286	301
Espanha	100	198	369	107	176
Formosa (Taiwan)	100	1.762	2.661	3.551	3.019
Índia	100	781	2.824	9.791	20.701
Japão	100	170	343	301	369
Tailândia	100	601	1.090	1.259	1.282
Demais Países*	100	121	209	108	117
Total exceto objeto da revisão	100	182	317	229	272
Total Geral	100	129	237	163	190

*Compõem os demais países: África do Sul, Alemanha, Argentina, Belarus, Bélgica, Coréia do Norte, Costa Rica, Eslováquia, Eslovênia, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Indonésia, Itália, Luxemburgo, Malásia, México, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Rússia, Turquia, Uruguai, Venezuela e Vietnã.

As importações brasileiras da origem investigada somente apresentou aumento de P2 para P3, de 228,7%. Nos demais períodos houve queda das importações provenientes da China: de 77,1% de P1 para P2, 60,7% de P3 para P4 e 10,6% de P4 para P5. Se considerado todo o período de análise, as importações diminuíram 73,5%.

Com relação às importações de pneus de carga das outras origens, observou-se aumento de 81,8% de P1 para P2 e 74,5% de P2 para P3. No período seguinte, de P3 para P4, houve queda de 27,7% dessas importações. Já em P5, houve um incremento de 18,5%, quando comparado com o período anterior. Ao longo de todo o período de análise, as importações dos demais países cresceram 171,6%.

As importações brasileiras totais de pneus de carga apresentaram comportamento semelhante às importações dos demais países. De P1 para P2 e de P2 para P3 houve aumento de 28,9% e 83,6%,

respectivamente. De P3 para P4 as importações diminuíram 31,2% e voltaram a crescer 16,7% de P4 para P5. Se considerado todo o período de análise, as importações totais cresceram 89,9%.

6.1.2. Do valor e do preço das importações

Visando a tornar a análise do valor das importações mais uniforme, considerando que o frete e o seguro, 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.

As tabelas a seguir apresentam a evolução do valor total e do preço CIF das importações de pneus de carga no período de investigação de indícios de continuação ou retomada do dano à indústria doméstica.

Valor das Importações Totais (em mil US\$ CIF)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	22	80	35	28
Total objeto da revisão	100	22	80	35	28
Colômbia	-	100	206	62	393
Coréia do Sul	100	222	405	400	393
Espanha	100	196	359	123	122
Formosa (Taiwan)	100	1.800	3.165	4.451	3.761
Índia	100	805	3.532	12.945	25.374
Japão	100	172	395	376	332
Tailândia	100	628	1.269	1.774	1.689
Demais Países *	100	114	221	122	127
Total exceto objeto da revisão	-	100	206	62	393
Total Geral	100	222	405	400	393

*Compõem os demais países: África do Sul, Alemanha, Argentina, Belarus, Bélgica, Coréia do Norte, Costa Rica, Eslováquia, Eslovênia, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Indonésia, Itália, Luxemburgo, Malásia, México, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Rússia, Turquia, Uruguai, Venezuela e Vietnã.

O valor das importações da origem investigada diminuiu 78,3% de P1 para P2. Em P3, houve aumento de 271,5%, em relação ao período anterior. Nos demais períodos o valor das importações diminuiu: 56,7% de P3 para P4 e 20,5% de P4 para P5. Ao longo de todo o período de análise o valor das importações de pneus de carga provenientes da China apresentou queda de 72,3%.

Com relação ao valor das importações das outras origens, houve aumento de 77,3% de P1 para P2 e de 94,3% de P2 para P3. Em P4, o valor das importações diminuiu 22,7% em relação ao período anterior. Já de P4 para P5, houve incremento de 2,7%. Considerado todo o período de análise, o valor das importações das outras origens aumentou 173,5%.

O valor total das importações cresceu, à exceção de P3 para P4, ao longo de todo o período investigado: 33,9% em P2, 102,3% em P3 e 1,6% em P5, sempre com relação ao período imediatamente anterior. De P3 para P4, houve decréscimo de 23,9% no valor total das importações brasileiras de pneus de carga. Se considerados P1 a P5, houve crescimento de 105% no valor total dessas importações.

Preço das Importações Totais (US\$ CIF/t)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	94	107	118	105
Total objeto da revisão	100	94	107	118	105
Colômbia	-	100	115	138	117
Coréia do Sul	100	104	124	140	130
Espanha	100	99	97	115	69
Formosa (Taiwan)	100	102	119	125	125
Índia	100	103	125	132	123
Japão	100	101	115	125	90
Tailândia	100	105	116	141	132
Demais Países*	100	94	106	114	109
Total exceto objeto da revisão	100	98	109	116	101
Total Geral	100	104	114	124	108

*Compõem os demais países: África do Sul, Alemanha, Argentina, Belarus, Bélgica, Coréia do Norte, Costa Rica, Eslováquia, Eslovênia, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Indonésia, Itália, Luxemburgo, Malásia, México, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Rússia, Turquia, Uruguai, Venezuela e Vietnã.

O preço médio das importações brasileiras de pneus de carga provenientes da China diminuiu 5,5% de P1 para P2, aumentou 13% de P2 para P3 e 10,2% de P3 para P4. De P4 para P5 voltou a cair, desta vez, 11,1%. Ao considerar os extremos da série, P1 para P5, o preço médio dessas importações aumentou 4,6%.

O preço médio das importações das outras origens apresentou aumento de 11,4% e 7% nos períodos de P2 para P3 e P3 para P4, respectivamente. Nos demais períodos houve redução do preço: 2,5% de P1 para P2 e 13,3% de P4 para P5. De P1 para P5 o preço médio das importações das outras origens manteve-se praticamente constante, tendo aumentado 0,7%.

Finalmente, o preço médio do total das importações cresceu 3,9% de P1 para P2, 10,2% de P2 para P3, 8,3% de P3 para P4 e diminuiu 13% de P4 para P5. Ao se considerar os extremos da série, P1 e P5, houve aumento de 7,9% no preço das importações totais.

6.2. Do mercado brasileiro

Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de carga, foram consideradas as quantidades vendidas pela indústria doméstica no mercado interno, líquidas de devoluções, informadas pela peticionária, acrescidas das estimativas das vendas dos demais produtores domésticos e das quantidades importadas totais. Ressalta-se que as importações foram apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas no item anterior. Cabe lembrar que as importações da indústria doméstica estão incluídas nos dados abaixo.

Mercado Brasileiro (t)

Em número índice P1=100

	Vendas Indústria Doméstica	Vendas Outras Empresas	Importações Origem Investigada	Importações Outras Origens	Mercado Brasileiro
P1	100	100	100	100	100
P2	141	129	23	182	136
P3	144	152	75	317	161
P4	135	138	30	229	141
P5	165	149	26	272	164

Inicialmente, deve-se ressaltar que as vendas internas da indústria doméstica apresentadas na tabela anterior incluem apenas as vendas de fabricação própria. A peticionária informou que revende apenas produtos importados. Dessa forma, as vendas não foram incluídas na coluna relativa às vendas internas, tendo em vista já constarem dos dados relativos às importações. Não houve consumo cativo por parte da indústria doméstica.

Com relação às vendas das outras empresas, a peticionária informou terem sido estimadas com base em dados fornecidos pelas empresas associadas à Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, relativos à produção do produto similar. Deve-se ressaltar que, para fins de dimensionamento do mercado brasileiro, considerando que não foram informadas na petição as vendas realizadas pelos outros produtores nacionais, considerou-se que a quantidade vendida por esses fabricantes nacionais de pneus de carga equivaleu ao seu o volume produzido, durante o período de análise, conforme informado pela ANIP.

Observou-se que o mercado brasileiro de pneus de carga apresentou crescimento em todos os períodos, com exceção de P3 para P4 quando houve queda 12,7%. Nos demais períodos o aumento ficou em 35,6% de P1 para P2, 18,7% de P2 para P3 e 16,7% de P4 para P5. Considerando todo o período de investigação de indícios de continuação ou retomada do dano, de P1 para P5, o mercado brasileiro cresceu 64%.

Verificou-se que as importações objeto do direito antidumping diminuíram 77,1%, 60,7% e 10,6% nos períodos de P1 para P2, P3 para P4 e de P4 para P5, respectivamente. Porém, estas importações cresceram 228,71% de P2 para P3. No acumulado do período (P1 a P5) houve diminuição de 73,5% nas importações de pneus de carga objeto da medida antidumping.

6.3. Das importações consideradas na análise de continuação/retomada do dano

Deve-se ressaltar que, durante o período de investigação, a indústria doméstica realizou importações do produto objeto do direito antidumping da origem investigada. Foram também identificadas importações do produto similar pela indústria doméstica proveniente de outras origens, conforme demonstrado na tabela a seguir:

Importações Totais de Pneus de Carga da Indústria Doméstica (em t)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	24	229	16	165
Total objeto da revisão	100	24	229	16	165
Colômbia	-	100	180	44	336
Coréia do Sul	-	-	-	-	-
Espanha	-	100	988	-	160375
Formosa (Taiwan)	-	-	-	-	-
Índia	-	-	-	-	-
Japão	100	-	-	-	-
Tailândia	-	-	-	-	-
Demais Países*	100	89	644	340	399
Total exceto objeto da revisão	100	216	873	396	853
Total Geral	100	95	466	156	418

*Compõem os demais países: África do Sul, Alemanha, Argentina, Belarus, Bélgica, Coréia do Norte, Costa Rica, Eslováquia, Eslovênia, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Indonésia, Itália, Luxemburgo, Malásia, México, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Rússia, Turquia, Uruguai, Venezuela e Vietnã.

Importante destacar que as importações da indústria doméstica da origem investigada atingiram [confidencial] toneladas em P5. Segundo informações da peticionária as empresas que formam a indústria doméstica realizam importações da origem objeto da revisão para complementar sua linha de produtos.

Ademais, constatou-se que a indústria doméstica obteve resultado pior na revenda de pneus de carga importados do que na venda do produto de fabricação própria, conforme demonstram as tabelas a seguir:

Margens de Lucro na revenda de produtos importados (%)

	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
Margem Operacional	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
Margem Operacional s/resultado financeiro	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]

Margens de Lucro na venda de produtos de fabricação própria (%)

	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
Margem Operacional	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
Margem Operacional s/resultado financeiro	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]

Dessa forma, foi considerado, para fins de início da revisão, que a continuação ou retomada do dano à indústria doméstica não poderiam ser imputadas às importações da origem objeto da revisão efetuadas pela própria indústria doméstica. Nesse sentido, excluíram-se, das importações analisadas para fins de início da revisão, as importações efetuadas pela indústria doméstica.

6.3.1. Do volume importado

O volume de importações considerado, para fins de análise acerca da continuação ou retomada do dano, está apresentado a seguir:

Importações Totais (em t)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	23	66	30	18
Total objeto da revisão	100	23	66	30	18
Importações ID - origem objeto da revisão	100	24	229	16	165
Colômbia	-	100	180	44	336
Coréia do Sul	100	213	327	286	301
Espanha	100	198	369	107	176
Formosa (Taiwan)	100	1.762	2.661	3.551	3.019
Índia	100	781	2.824	9.791	20.701
Japão	100	170	343	301	369
Tailândia	100	601	1.090	1.259	1.282
Demais Países*	100	121	209	108	117
Total Exceto objeto da revisão	100	182	317	229	272
Total Geral	100	129	237	163	190

*Compõem os demais países: África do Sul, Alemanha, Argentina, Belarus, Bélgica, Coréia do Norte, Costa Rica, Eslováquia, Eslovênia, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Indonésia, Itália, Luxemburgo, Malásia, México, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Rússia, Turquia, Uruguai, Venezuela e Vietnã.

Ressalte-se que as importações efetuadas pela indústria doméstica das outras origens estão incluídas nos volumes e valores reportados para cada um desses países.

O volume das importações brasileiras de pneus de carga, consideradas para fins do início da revisão de continuação/retomada do dano, variou ao longo do período. Houve queda de 77,2% de P1 para P2, de 53,6% de P3 para P4 e de 41,9% de P4 para P5. Por outro lado, observou-se aumento de 187,4% de P2 para P3. Ao longo dos cinco períodos, observou-se queda acumulada no volume importado de 82,3%.

6.3.2. Do valor e do preço das importações

As tabelas a seguir apresentam a evolução do valor total e do preço CIF das importações de pneus de carga, consideradas para fins de análise acerca da continuação ou retomada do dano.

Valor das Importações Totais (em mil US\$ CIF)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	22	69	36	19
Total objeto da revisão	100	22	69	36	19
Importações ID - origem objeto da revisão	100	23	269	20	161
Colômbia	-	100	206	62	393
Coréia do Sul	100	222	405	400	393
Espanha	100	196	359	123	122
Formosa (Taiwan)	100	1.800	3.165	4.451	3.761
Índia	100	805	3.532	12.945	25.374
Japão	100	172	395	376	332
Tailândia	100	628	1.269	1.774	1.689
Demais Países*	100	114	221	122	127
Total Exceto objeto da revisão	-	100	206	62	393
Total Geral	100	222	405	400	393

*Compõem os demais países: África do Sul, Alemanha, Argentina, Belarus, Bélgica, Coréia do Norte, Costa Rica, Eslováquia, Eslovênia, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Indonésia, Itália, Luxemburgo, Malásia, México, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Rússia, Turquia, Uruguai, Venezuela e Vietnã.

Inicialmente, cumpre ressaltar que, assim como na tabela relativa ao volume das importações brasileiras consideradas para fins de análise acerca da continuação ou retomada do dano, os dados de valor relativos às importações efetuadas pela indústria doméstica estão incluídos na tabela anterior, nos dados referentes às importações de cada país, com exceção do valor importado da China que se encontra destacado, uma vez que não está sendo considerado para fins de análise acerca da continuação ou retomada do dano.

Ademais, é importante destacar que o comportamento do valor das importações brasileiras de pneus de carga provenientes da China, consideradas para início da revisão foi bastante semelhante ao comportamento do volume importado. Houve queda de 78,4% de P1 para P2, de 47,8% de P3 para P4 e de 46% de P4 para P5. Por sua vez, observou-se aumento de 217,6% de P2 para P3. Ao longo dos cinco períodos, observou-se queda acumulada no valor importado de 80,7%.

Preço das Importações Totais (US\$ CIF/t)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	95	104	118	109
Total objeto da revisão	100	95	104	118	109
Importações ID - origem objeto da revisão	100	94	118	121	97
Colômbia	-	100	115	138	117
Coréia do Sul	100	104	124	140	130
Espanha	100	99	97	115	69
Formosa (Taiwan)	100	102	119	125	125
Índia	100	103	125	132	123
Japão	100	101	115	125	90
Tailândia	100	105	116	141	132
Demais Países*	100	94	106	114	109
Total Exceto objeto da revisão	100	98	109	116	101
Total Geral	100	104	114	124	108

*Compõem os demais países: África do Sul, Alemanha, Argentina, Belarus, Bélgica, Coréia do Norte, Costa Rica, Eslováquia, Eslovênia, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Indonésia, Itália, Luxemburgo, Malásia, México, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Rússia, Turquia, Uruguai, Venezuela e Vietnã.

O preço médio das importações brasileiras consideradas para fins de análise acerca da continuação ou retomada do dano diminuiu 5,4% de P1 para P2, aumentou 10,5% de P2 para P3 e 12,5% de P3 para P4, e voltou a cair 7,1% de P4 para P5. Ao considerar os extremos da série, P1 para P5, o preço médio dessas importações aumentou 9,2%.

6.3. Da evolução das importações

6.3.1. Da relação entre as importações e a produção nacional

A tabela a seguir apresenta a relação entre as importações objeto do direito antidumping e a produção nacional de pneus de carga.

Importações objeto do direito antidumping e Produção Nacional

Em número índice P1=100

	Produção Indústria Doméstica (t)	Produção Outras Empresas (t)	Produção Nacional (t)	Importações Origens Investigadas (t)	Relação (%)
P1	100	100	100	100	100
P2	130	129	130	23	18
P3	139	152	143	66	46
P4	128	138	131	30	23
P5	148	149	148	18	12

Observou-se que a relação entre as importações objeto do direito antidumping, que estão líquidas de importações realizadas pela indústria doméstica, e a produção nacional de pneus de carga caiu de P1 para P2, subiu de P2 para P3, diminuiu de P3 para P4 e de P4 para P5. Assim, ao considerar-se todo o período em análise, essa relação, que era de [confidencial]% em P1, passou a [confidencial]% em P5, tendo apresentado redução.

6.3.2. Da participação das importações no mercado brasileiro

A tabela a seguir apresenta a participação das importações no mercado brasileiro de pneus de carga.

Participação das Importações no Mercado Brasileiro (%)

Em número índice P1=100

	Mercado Brasileiro	Importações Origens Investigadas (%)	Importações Outras Origens (%)	Importações Indústria Doméstica (%)
P1	100	100	100	100
P2	136	17	134	18
P3	161	41	197	142
P4	141	22	163	12
P5	164	11	166	100

Observou-se que a participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro oscilou durante os períodos analisados. Observou-se queda de P1 para P2, elevação de P2 para P3, queda de P3 para P4 e de P4 para P5. Considerando todo o período (P1 a P5), a participação de tais importações caiu.

A participação das demais importações no mercado brasileiro, por sua vez, aumentou de P1 para P2 e de P2 para P3, tendo diminuído de P3 para P4 e aumentado novamente de P4 para P5. Considerando todo o período, a participação de tais importações no mercado brasileiro aumentou.

Já a participação das importações da indústria doméstica, originárias da China, no mercado brasileiro oscilou entre [confidencial]% e [confidencial]%, ao longo do período de análise.

6.4. Da conclusão a respeito das importações

Com base nos dados anteriormente apresentados, concluiu-se que:

a) as importações originárias da China, em toneladas, consideradas na análise de continuação ou retomada do dano, apresentaram movimento de queda constante, tendo se reduzido em 73,5% de P1 a P5 e 10,6% de P4 para P5;

b) houve queda do preço do produto objeto do direito antidumping de 11,1% de P4 para P5. Mesmo com a queda em P5, quando comparado a P1, verificou-se aumento de 4,6% do preço CIF das importações brasileiras de pneus de carga originários da China;

c) as importações de pneus de carga, em toneladas, provenientes das outras origens apresentaram, de P1 para P5, aumento de 171,6%. De P4 para P5, essas importações aumentaram 18,5%.

d) as importações objeto do direito antidumping diminuíram a participação em relação ao mercado brasileiro de P1 para P5. De P4 para P5, essa participação também apresentou redução;

e) as outras origens, por sua vez, aumentaram a participação no mercado brasileiro, de P1 para P5 e de P4 para P5;

f) em P5 as importações do produto objeto da medida antidumping corresponderam a [confidencial]% da produção nacional excluídas as importações da indústria doméstica. De P1 para P5, a

(Fls. 20 da Circular SECEX nº 32, de 16/06/2014).

relação entre as importações do produto objeto da medida antidumping e a produção nacional diminuiu, enquanto que de P4 para P5 essa relação elevou-se.

Diante desse quadro, constatou-se diminuição substancial das importações da China tanto em termos absolutos, quanto relativos, em relação à produção e ao mercado brasileiro, o que indica que as importações chinesas só possuíam competitividade destacada no mercado brasileiro em função da prática de preços de dumping. Essa diminuição, entretanto, não permitiu que indústria doméstica aumentasse a participação de suas vendas no mercado brasileiro, uma vez que as houve crescimento substancial das importações das demais origens, tanto em termos absolutos quanto em relação ao mercado brasileiro. Em P1, o volume importado pelas demais origens era de [confidencial], que atendiam a [confidencial]% do mercado brasileiro. Em P5, essas importações de pneus de carga das demais origens alcançaram [confidencial], atendendo a [confidencial]% do mercado brasileiro.

Cabe ressaltar ainda que durante todos os períodos analisados as importações de pneus de carga originários da China, consideradas para fins de análise da continuação ou retomada do dano, foram realizadas a preços médios inferiores aos importados das demais origens. Entretanto, é importante lembrar que as importações chinesas de pneus de carga estiveram sujeitas ao pagamento do direito antidumping durante todo o período analisado.

7. DOS INDICADORES DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

Como já demonstrado anteriormente, de acordo com o previsto no art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013, a indústria doméstica foi definida como as linhas de produção de pneus de carga das empresas Pirelli, Goodyear e Michelin, responsáveis por 69,8% da produção nacional brasileira de pneus de carga durante o período de outubro de 2012 a setembro de 2013. Dessa forma, os indicadores considerados nesta Circular refletem os resultados alcançados pelas citadas linhas de produção.

Ressalta-se que para uma adequada avaliação da evolução dos dados em moeda nacional, apresentados pela indústria doméstica, foram corrigidos os valores correntes com base no Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna – IGP-DI, da Fundação Getúlio Vargas, constante do Anexo II desta Circular.

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 nesta Circular.

7.1. Do volume de vendas

A tabela a seguir apresenta as vendas da indústria doméstica de pneus de carga de fabricação própria, destinadas ao mercado interno e ao mercado externo, conforme informado na petição. As vendas apresentadas estão líquidas de devoluções.

Vendas da Indústria Doméstica (em t)

Em número índice P1=100

	Totais	Vendas no Mercado Interno	%	Vendas no Mercado Externo	%
P1	100	100	100	100	100
P2	133	141	106	103	78
P3	136	144	106	108	79
P4	130	135	104	109	84
P5	151	165	109	100	66

Observou-se que o volume de vendas destinado ao mercado interno aumentou 41,1% de P1 para P2 e 1,9% de P2 para P3. Já de P3 para P4, houve queda de 5,8% e aumento de 21,6% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno apresentou aumento de 64,7%.

As vendas destinadas ao mercado externo apresentaram aumentos sucessivos até P4: 3,5% de P1 para P2, 4,4% de P2 para P3 e 0,5% de P3 para P4. Já de P4 para P5 houve queda de 7,9% e, ao se considerar todo o período de análise, as vendas destinadas ao mercado externo se mantiveram praticamente constantes, tendo apresentado queda de 0,001%.

Em relação às vendas totais da indústria doméstica, observou-se aumento de 32,9% de P1 para P2 e de 2,3% de P2 para P3. No período seguinte, houve queda de 4,7%. De P4 para P5 as vendas totais voltaram a crescer e, desta vez, em 16,3%. Durante todo o período de análise, as vendas totais da indústria doméstica aumentaram 50,7%.

7.2. Da participação do volume de vendas no mercado brasileiro

A tabela a seguir apresenta a participação das vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado interno no mercado brasileiro.

Participação das Vendas da Indústria Doméstica no Mercado Brasileiro

Em número índice P1=100

	Vendas no Mercado Interno (t)	Mercado Brasileiro (t)	Participação (%)
P1	100	100	100
P2	141	136	104
P3	144	161	89
P4	135	141	96
P5	165	164	100

A participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro de pneus de carga aumentou de P1 para P2. De P2 para P3 houve queda. Nos períodos seguintes, apresentou aumentos de P3 para P4 e de P4 para P5. Tomando todo o período de análise (P1 para P5), a participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro se manteve praticamente constante, tendo apresentado aumento.

Deve-se ressaltar que a aplicação do direito antidumping sobre as importações de pneus de carga da China ocorreu, originalmente, durante o P1. Dessa forma, os indicadores desse período retratam, considerando que a conclusão da investigação original se perdurou até a aplicação da medida

antidumping, uma situação de dano à indústria doméstica. Nesse contexto, tendo em vista que a participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro se manteve praticamente constante de P1 para P5, concluiu-se que as empresas que compõem a indústria doméstica não puderam recuperar a posição de mercado vivenciada anteriormente ao dano causado pelas importações chinesas. Importante evidenciar que a participação da indústria doméstica, em P5 da investigação original, era de [confidencial]% e já refletia uma queda significativa desse indicador, causada pelo aumento das importações chinesas de pneus de carga.

7.3. Da produção e do grau de utilização da capacidade instalada

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

Capacidade Instalada, Produção e Grau de Ocupação

Em número índice P1=100

	Capacidade Instalada Efetiva (t)	Produção (Produto Similar) (t)	Produção (Outros Produtos) (t)	Grau de ocupação (%)
P1	100	100	100	100
P2	103	130	106	124
P3	105	139	88	128
P4	112	128	87	112
P5	120	148	88	119

O volume de produção do produto similar da indústria doméstica aumentou 30% de P1 para P2 e 6,6% de P2 para P3. Já de P3 para P4 houve queda de 7,5% nesse indicador, seguida de novo aumento de P4 para P5, de 15,3%. Ao se considerar os extremos da série, o volume de produção da indústria doméstica aumentou 47,7%.

Em relação à capacidade instalada da indústria doméstica, foi informado na petição e checado por meio de verificação **in loco** que a capacidade efetiva da indústria doméstica foi calculada de forma similar em cada uma das três empresas. O cálculo tomou como base o processo de vulcanização, por ser este o gargalo da produção, e a quantidade de pneus fabricados por cada uma das prensas disponíveis nas fábricas. A partir da capacidade nominal, as empresas realizaram ajustes, com base na média de dias efetivamente trabalhados por mês e índices de rendimento das máquinas. Durante o período analisado, observou-se um aumento da capacidade instalada, devido, basicamente, à aquisição de novas prensas de cozimento.

Já com relação ao grau de ocupação da capacidade instalada, é importante destacar que o mesmo foi calculado levando-se em consideração o volume de produção não só do produto similar produzido pela indústria doméstica, os pneus de aro 20, 22 e 22,5, mas também dos demais pneus de carga produzidos pelas empresas. Isso porque todos esses produtos são fabricados na mesma linha de produção.

O grau de ocupação da capacidade instalada apresentou a seguinte evolução: aumento de P1 para P2 e de P2 para P3, queda de P3 para P4 e aumento de P4 para P5. Quando considerados os extremos da série, verificou-se aumento no grau de ocupação da capacidade instalada.

Deve-se ressaltar que, em que pese ter havido uma elevação do grau de ocupação da capacidade instalada da indústria doméstica durante o período de análise desta revisão, observou-se que a utilização

(Fls. 23 da Circular SECEX nº 32, de 16/06/2014).

da capacidade instalada não alcançou o patamar verificado em P5 da investigação original, qual seja, [confidencial]%.

7.4. Dos estoques

O quadro a seguir indica o estoque acumulado no final de cada período analisado, considerando um estoque inicial, em P1, de [confidencial]t.

Estoque Final (t)

Em número índice P1=100

	Produção	Vendas no Mercado Interno	Vendas no Mercado Externo	Importações (-) Revendas	Outras Entradas/Saídas	Estoque Final
P1	100	100	100	100	100	100
P2	130	141	103	29	141	72
P3	139	144	108	(856)	193	149
P4	128	135	109	(1.142)	152	132
P5	148	165	100	237	145	104

O volume do estoque final de pneus de carga da indústria doméstica apresentou quedas de 27,9% de P1 para P2, 11,4% de P3 para P4 e de 21,4% de P4 para P5. No entanto, destaca-se o aumento significativo observado de P2 para P3, de 106,7%. Considerando-se todo o período de análise, o volume do estoque final da indústria doméstica aumentou 3,9%.

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

Relação Estoque Final/Produção

Em número índice P1=100

	Estoque Final (t)	Produção (t)	Relação (%)
P1	100	100	100
P2	72	130	55
P3	149	139	108
P4	132	128	103
P5	104	148	70

A relação estoque final/produção decresceu no primeiro período (de P1 para P2) e aumentou no período seguinte (P2 para P3). Nos demais períodos, essa relação voltou a apresentar quedas: de P3 para P4 e de P4 para P5. Considerando-se os extremos da série, a relação estoque final/produção diminuiu.

7.5. Do emprego, da produtividade e da massa salarial

As tabelas a seguir apresentam o número de empregados, a produtividade e a massa salarial relacionadas à produção e venda de pneus de carga pela indústria doméstica.

Número de Empregados

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100	116	125	119	130
Administração e Vendas	100	96	101	99	107
Total	100	112	120	114	125

Verificou-se que, de P1 para P2 e de P2 para P3, o número de empregados que atuam na linha de produção apresentou aumento de 16% e 7,9%, respectivamente. No período subsequente, esse número apresentou queda de 5,3% em relação ao período anterior e, de P4 para P5, apresentou novo aumento, desta vez, de 9,4%. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção aumentou em 29,7% ([confidencial] postos de trabalho).

Em relação aos empregados envolvidos no setor de administração e vendas do produto sob análise, a quantidade variou ao longo do período analisado, de modo que houve queda de 3,5% de P1 para P2, aumento de 4,4% de P2 para P3, queda de 1,4% de P3 para P4 e aumento de 7,9% de P4 para P5. De P1 a P5 o número de empregados na área de administração e vendas aumentou 7,1% ([confidencial] postos de trabalho).

O número total de empregados aumentou 11,9% de P1 para P2 e 7,3% de P2 para P3. De P3 para P4 houve queda de 4,6% e, de P4 para P5, o número voltou a crescer, desta vez, em 9,1%. De P1 para P5, o número total de empregados aumentou 24,9% ([confidencial] postos de trabalho).

Produtividade por Empregado

Em número índice P1=100

	Número de empregados envolvidos na linha de produção	Produção (t)	Produção por empregado envolvido na linha da produção (t)
P1	100	100	100
P2	116	130	112
P3	125	139	111
P4	119	128	108
P5	130	148	114

A produtividade por empregado ligado à produção aumentou em 12,1% de P1 para P2, e apresentou queda de 1,25% de P2 para P3 e de 2,4% de P3 para P4. Já de P4 para P5 a produtividade voltou a crescer, desta vez em 5,4%. Assim, considerando-se todo o período de análise, a produtividade por empregado ligado à produção aumentou 13,8%.

Massa Salarial (R\$ corrigidos)

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100	120	125	129	142
Administração e Vendas	100	106	110	114	129
Total	100	114	119	123	137

A massa salarial dos empregados da linha de produção apresentou aumento em todos os períodos: 18,9% de P1 para P2, 6,2% de P2 para P3, 2,1% de P3 para P4 e 7,9% de P4 para P5. Ao considerar-se todo o período de análise, de P1 para P5, a massa salarial dos empregados ligados à linha de produção aumentou 39%.

A massa salarial dos empregados ligados a administração e vendas, de P1 para P5, aumentou 25,8%. Já a massa salarial total, no mesmo período, aumentou em 33,9%.

7.6. Do demonstrativo de resultado

7.6.1. Da receita líquida

O quadro a seguir apresenta a evolução da receita líquida de vendas do produto similar da indústria doméstica. Ressalte-se que os valores das receitas líquidas obtidas pela indústria doméstica no mercado interno estão deduzidos dos valores de fretes incorridos sobre essas vendas.

Receita Líquida das Vendas da Indústria Doméstica (R\$ corrigidos)

Em número índice P1=100

	---	Mercado Interno		Mercado Externo	
		Valor	% total	Valor	% total
P1	[confidencial]	100	[confidencial]	100	[confidencial]
P2	[confidencial]	139	[confidencial]	83	[confidencial]
P3	[confidencial]	145	[confidencial]	89	[confidencial]
P4	[confidencial]	134	[confidencial]	84	[confidencial]
P5	[confidencial]	156	[confidencial]	88	[confidencial]

A receita líquida referente às vendas no mercado interno aumentou 38,7% de P1 para P2 e 4,2% de P2 para P3, tendo apresentado queda de 7,1% de P3 para P4. De P4 para P5 voltou a se elevar, desta vez, em 16%. Ao se considerar todo o período de análise, a receita líquida obtida com as vendas no mercado interno aumentou 55,8%.

A receita líquida obtida com as vendas no mercado externo decresceu 17,1% de P1 para P2, aumentou 7,8% de P2 para P3. De P3 para P4 houve redução de 5,4% na receita líquida com as exportações da indústria doméstica. Já de P4 para P5, esse indicador apresentou recuperação de 4,6%. Ao se considerar o período de P1 para P5, a receita líquida obtida com as vendas no mercado externo manteve-se praticamente constante, tendo aumentado 0,1%.

A receita líquida total aumentou nos dois primeiros períodos: 31,9% de P1 para P2 e 4,4% de P2 para P3, tendo apresentado queda de 7% de P3 para P4. De P4 para P5 houve recuperação de 15,1%. Ao se considerar os extremos do período de análise, a receita líquida total obtida com as vendas acumulou aumentou 47,5%.

7.6.2. Dos preços médios ponderados

Os preços médios ponderados de venda, apresentados na tabela a seguir, foram obtidos pela razão entre as receitas líquidas e as respectivas quantidades vendidas apresentadas, respectivamente, nos itens 7.6.1 e 7.1 desta Circular. Deve-se ressaltar que os preços médios de venda no mercado interno apresentados referem-se exclusivamente às vendas de fabricação própria.

Preço Médio da Indústria Doméstica - R\$/corrigidos (t)

Em número índice P1=100

	Venda no Mercado Interno	Venda no Mercado Externo
P1	100	100
P2	98	80
P3	101	83
P4	99	78
P5	95	88

Observou-se que o preço médio de pneus de carga de fabricação própria vendido no mercado interno apresentou aumento somente de P2 para P3, de 1,7%. Nos demais períodos o preço reduziu-se: 1,7% de P1 para P2, 1,4% de P3 para P4 e 4,6% de P4 para P5. Tomando-se os extremos da série, o preço do produto similar destinado ao mercado interno brasileiro evidenciou queda de 5,4%.

Já o preço médio do produto vendido no mercado externo apresentou queda de 19,9% de P1 para P2 e aumento de 3,2% de P2 para P3. De P3 para P4 houve queda de 5,9% e de P4 para P5 houve aumento de 13,6%. Tomando-se os extremos da série, observou-se queda de 11,6% nos preços médios de pneus de carga vendidos no mercado externo.

7.6.3. Dos resultados e margens

As tabelas a seguir mostram a demonstração de resultados e as margens de lucro associadas, obtidas com a venda de pneus de carga de fabricação própria no mercado interno, conforme informado pela petionária e confirmado durante os procedimentos de verificação *in loco*.

Demonstração de Resultados (reais corrigidos)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100	139	145	134	156
CPV	100	130	140	143	158
Resultado Bruto	100	165	159	109	150
Despesas Operacionais	100	122	137	84	171
Despesas gerais e administrativas	100	128	243	109	287
Despesas com vendas	100	130	116	71	129
Resultado financeiro (RF)	100	120	97	102	119
Outras despesas/receitas operacionais (OD)	100	(205)	(1.294)	(433)	(721)
Resultado Operacional	100	315	239	198	74
Resultado Operacional (exceto RF)	100	232	179	157	93
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100	219	135	140	69

Margens de Lucro (Em %)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	100	119	110	81	96
Margem Operacional	100	227	165	147	48
Margem Operacional (exceto RF)	100	167	124	117	60
Margem Operacional (exceto RF e OD)	100	158	94	104	44

O resultado bruto com a venda de pneus de carga no mercado interno apresentou crescimento de 54,6% de P1 para P2 e quedas de 3,2% e 31,6% de P2 para P3 e de P3 para P4, respectivamente. De P4 para P5 houve aumento de 37,4% nesse resultado. Ao se observar os extremos da série, o resultado bruto verificado em P5 foi 49,6% maior do que o resultado bruto verificado em P1. Observa-se que o comportamento da massa de lucro bruta acaba por refletir o comportamento evidenciado pelo volume de vendas da empresa. O mesmo não ocorre quando se analisa a evolução das margens de lucro bruta auferida durante o período de análise de continuação ou retomada de dano.

Observou-se que a margem bruta da indústria doméstica apresentou crescimento de P1 para P2, seguido de quedas de P2 para P3 e de P3 para P4, respectivamente. De P4 para P5, houve recuperação nessa margem. Considerando-se os extremos da série, a margem bruta obtida em P5 diminuiu em relação a P1. Da mesma forma que no caso do resultado bruto, o resultado operacional da indústria doméstica, a partir de P2, sofreu reduções sucessivas. O resultado em P2 foi 215% superior ao verificado em P1. Nos demais períodos, sempre em relação ao período anterior, o resultado operacional diminuiu: 24,1% em P3, 17,3% em P4 e 62,5%, em P5, sempre em relação ao período anterior. Ao considerar-se todo o período de análise, o resultado operacional em P5 foi 25,8% menor do que aquele evidenciado em P1.

De maneira semelhante, a margem operacional aumentou de P1 para P2. Nos períodos seguintes sofreu reduções sucessivas em P3, em P4 e em P5, sempre com relação ao período anterior. Assim, considerando-se todo o período de análise, a margem operacional obtida em P5 diminuiu em relação a P1.

A indústria doméstica também obteve lucro em todos os períodos, quando considerado o resultado operacional sem o resultado financeiro. O resultado em P2 foi 132,1% superior ao verificado em P1. Nos demais períodos, sempre em relação ao período anterior, o resultado operacional sem o resultado financeiro apresentou quedas de 23% em P3, 12,1% em P4 e 40,8% em P5. Ao considerar-se todo o período de análise, o resultado operacional sem o resultado financeiro em P5, foi 6,9% menor do que aquele de P1.

A margem operacional sem as despesas financeiras apresentou comportamento semelhante ao da margem operacional, aumentando de P1 para P2. Nos períodos seguintes sofreu reduções sucessivas em P3, em P4 e em P5, sempre com relação ao período anterior. Assim, considerando-se todo o período de análise, a margem operacional obtida em P5 diminuiu em relação a P1.

Mais uma vez deve-se ressaltar que os indicadores de P1 já evidenciavam a situação de dano à indústria doméstica, conforme explicitado anteriormente nesta Circular, uma vez que a aplicação do direito antidumping ocorreu somente neste período e os indicadores nesse interstício refletem a situação da indústria doméstica ainda sem a proteção contra a concorrência desleal chinesa. Dessa forma, a deterioração da lucratividade auferida pela indústria doméstica durante o período de análise da revisão parece indicar o agravamento do dano à indústria doméstica ocorrido durante o período de vigência do direito antidumping.

Constatou-se, portanto, que o aumento das vendas logrado pela indústria doméstica durante o período de análise de continuação ou retomada de dano somente foi possível com a deterioração, ainda maior, de sua lucratividade, uma vez que a lucratividade auferida em P1 já refletia sua situação de dano.

7.7. Dos fatores que afetam os preços domésticos

7.7.1. Dos custos

A tabela a seguir apresenta o custo de produção associado à fabricação de pneus de carga pela indústria doméstica.

Custo de Produção (reais corrigidos/t)

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
1. Custos variáveis	100	93	100	111	101
1.1. Matéria prima	100	93	105	119	106
1.2. Outros insumos	100	96	115	124	107
1.3. Utilidades	100	87	78	60	55
1.4. Outros custos variáveis	100	93	86	92	88
2. Custos fixos	100	87	72	64	61
2.1. Mão de obra direta	100	97	91	69	60
2.2. Depreciação	100	60	32	41	46
2.3. Outros custos fixos	100	125	120	103	97
3. Custo de Produção (1+2)	100	91	95	103	93

Com relação ao custo de matéria prima, o qual corresponde a mais de 50% do custo do total da indústria doméstica, observa-se o seguinte comportamento: diminuição de 7,3% de P1 para P2, aumentos de 12,8% e 13,4% de P2 para P3 e de P3 para P4, respectivamente e, por fim, diminuição de 10,4% de P4 para P5. Ao considerar-se todo o período de análise, de P1 para P5, o custo de matéria prima aumentou 6,4%.

O custo total de produção de pneus de carga apresentou comportamento semelhante ao custo de matéria prima: diminuiu 8,5% de P1 para P2, aumentou 4 % e 7,7% de P2 para P3 e de P3 para P4, respectivamente, e apresentou queda de 9% de P4 para P5. No entanto, considerando-se todo o período de análise, de P1 para P5, o custo total de produção, a despeito do aumento do custo de matéria prima, apresentou queda de 6,7%.

7.7.2. Da relação custo/preço

A relação entre o custo de produção e o preço indica a participação desse custo no preço de venda da indústria doméstica, no mercado interno, ao longo do período de análise.

Participação do Custo de Produção no Preço de Venda

Em número índice P1=100

	Custo de Produção - R\$ corrigidos/(t)	Preço de Venda no Mercado Interno - R\$ corrigidos/(t)	Relação (%)
P1	100	100	[confidencial]
P2	91	98	[confidencial]
P3	95	101	[confidencial]
P4	103	99	[confidencial]
P5	93	95	[confidencial]

Observou-se que a relação custo de produção/preço diminuiu de P1 para P2 e aumentou de P2 para P3 e de P3 para P4. Já de P4 para P5, houve recuo. Ao se considerar todo o período (P1 a P5), a relação custo de produção/preço diminuiu.

7.8. Do fluxo de caixa

O quadro a seguir mostra o fluxo de caixa apresentado pela indústria doméstica. Ressalte-se que os valores totais líquidos de caixa gerados pelas empresas no período representam a totalidade das empresas, não somente as linhas de produção de pneus de carga.

Adicionalmente, conforme informado pelas empresas, devido à impossibilidade de se separar os valores de determinadas contas contábeis relacionados somente ao produto similar, concluiu-se pela análise somente do valor total líquido gerado de caixa, ou seja, considerando a totalidade das vendas da empresa.

Fluxo de Caixa (em mil reais corrigidos)

	Em número índice P1=100				
	P1	P2	P3	P4	P5
Caixa Líquido Gerado pelas Atividades Operacionais	100	71	45	-8	161
Caixa Líquido das Atividades de Investimentos	-100	-29	-121	-98	-94
Caixa Líquido das Atividades de Financiamento	100	155	323	396	-16
Aumento (Redução) Líquido (a) nas Disponibilidades	-100	1312	-129	-11	278

Observou-se que o caixa líquido total gerado nas atividades da empresa oscilou ao longo do período, apresentando valores negativos em P1, P3 e P4, influenciado pelas atividades de investimentos realizadas pela empresa. Nos demais períodos, o fluxo de caixa gerado foi positivo, impulsionado principalmente pelo desempenho nas atividades operacionais da empresa como um todo.

7.9. Do retorno sobre investimentos

O quadro a seguir demonstra o retorno sobre investimentos, calculado por meio da divisão dos valores dos lucros líquidos na indústria doméstica pelos valores dos ativos totais de cada período, constantes das demonstrações financeiras das empresas. Ou seja, o cálculo refere-se aos lucros e ativos da empresa como um todo, e não somente aos relacionados aos pneus de carga.

Retorno sobre investimentos – Em mil R\$

	Em número índice P1=100				
	P1	P2	P3	P4	P5
Lucro Líquido (A)	100	727	870	155	650
Ativo Total (B)	100	118	146	150	158
Retorno sobre o Investimento Total (A/B)	100	614	595	104	412

Observou-se que a taxa de retorno sobre investimento apresentou valores positivos de P1 a P5, uma vez que a indústria doméstica registrou lucro positivo em todos os períodos.

7.10. Do resumo dos indicadores da indústria doméstica

Da análise dos indicadores obtidos junto à indústria doméstica, comparando P5 com o período imediatamente anterior e também com o primeiro período da série, pode-se inferir que:

a) as vendas de produtos de fabricação própria da indústria doméstica no mercado interno aumentaram [confidencial]t (64,7%) em P5, em relação a P1, e [confidencial]t de P4 para P5 (21,6%). No entanto, tais aumentos foram acompanhados por reduções de 62,5% e 25,8% no resultado operacional, de P4 a P5 e P1 a P5, respectivamente;

b) apesar do aumento absoluto das vendas da indústria doméstica no mercado interno, evidenciado no item anterior, de P1 a P5, a participação no mercado brasileiro manteve-se constante. Isso porque grande parte do aumento do mercado brasileiro ocorrido no período (64%) foi absorvida pelas importações provenientes das demais origens. Ademais, conforme salientado anteriormente, apenas para ilustrar, tal participação, que era de [confidencial]% em P5 da investigação original (quando já havia sido constatado dano material à indústria doméstica), caiu para [confidencial]% em P5 da presente investigação;

c) a produção da indústria doméstica, no mesmo sentido das vendas, aumentou [confidencial]t (47,7%) em P5, em relação a P1, e [confidencial]t (15,3%) de P4 para P5. Esse aumento na produção levou ao aumento do grau de ocupação da capacidade instalada efetiva de P1 para P5 e de P4 para P5. No entanto, da mesma forma que explicitado no item anterior, quando comparado com o grau de ocupação da capacidade instalada verificada em P5 da investigação original ([confidencial]%), observou-se que, em P5 da presente investigação, este foi bastante inferior ([confidencial]%)

d) o estoque final da indústria doméstica apresentou aumento de 3,9% em P5, quando comparado a P1 e queda de 21,4%, quando comparado a P4. Quanto à relação estoque final/produção, em P5, houve quedas em relação a P1 e a P4;

e) o número total de empregados da indústria doméstica, em P5, foi 24,9% maior quando comparado a P1. Quando comparado a P4, o número de empregados apresentou aumento de 9,1%. A massa salarial total apresentou comportamento semelhante, com aumento de 33,9% de P1 para P5 e de 8,6% de P4 para P5;

f) nesse contexto, o número de empregados ligados diretamente à produção, em P5, foi 9,4% e 24% maior quando comparado a P4 e P1, respectivamente. A massa salarial dos empregados ligados à produção em P5, por sua vez, aumentou 7,9% em relação a P4 e 39% em relação a P1;

g) a produtividade por empregado ligado diretamente à produção, ao considerar-se os extremos do período (de P1 para P5), aumentou 13,8%;

h) a receita líquida obtida pela indústria doméstica com a venda de pneus de carga no mercado interno cresceu 55,8% de P1 para P5, a despeito da queda de 5,4% do preço no mesmo período. Essa receita líquida obtida pela indústria doméstica com a venda do produto similar no mercado interno cresceu 16% de P4 para P5, a despeito da queda de 4,6% do preço no mesmo período. Ressalta-se o aumento da quantidade vendida tanto de P1 para P5 (64,7%) quanto de P4 para P5 (21,6%), que justifica o aumento da receita líquida acompanhado de queda do preço praticado pela indústria doméstica no mercado interno;

i) o custo total de produção diminuiu 6,7% de P1 para P5, enquanto o preço no mercado interno caiu 5,4%. Assim, a relação custo total/preço apresentou queda. Já no último período, de P4 para P5, o custo total de produção diminuiu 9%, enquanto o preço no mercado interno diminuiu 4,6%. Assim, a relação custo total/preço diminuiu;

j) o resultado bruto verificado em P5 foi 49,6% maior do que o observado em P1 e, de P4 para P5, a massa de lucro bruta aumentou 37,4%. Por outro lado, a margem bruta obtida em P5 diminuiu em relação a P1. Já de P4 para P5, a margem de lucro bruta aumentou. No entanto, deve-se observar que em P1, a situação da indústria doméstica já refletia a condição de dano, auferida durante a investigação original. Quando se toma P5 da investigação original como referência (período no qual a margem bruta era de [confidencial]%), observou-se queda, em P5 da presente investigação, de tal indicador;

k) o resultado operacional verificado em P5 foi 25,8% menor do que o observado em P1 e 62,5% menor daquele observado em P4, sendo P5, inclusive, o período no qual a indústria doméstica apresentou seu pior resultado operacional. Analogamente, a margem operacional obtida em P5 diminuiu em relação a P1 e em relação a P4. Da mesma forma que no caso do resultado bruto, deve-se ressaltar que o resultado operacional de P1 já refletia a situação de dano à indústria doméstica. Apenas para ilustrar, a margem operacional evidenciada em P5 da investigação original era de [confidencial]%, tendo alcançado [confidencial]% em P5 em P5 da presente revisão;

l) comportamento análogo foi apresentado pelo resultado exclusive o resultado financeiro, o qual diminuiu, em P5, 6,9% em relação a P1, e 40,8% em relação a P4. Da mesma forma, a margem operacional exclusive o resultado financeiro reduziu-se de P1 a P5 e de P4 a P5. Quando comparado a P5 da investigação original ([confidencial]%), também houve relevante queda da margem operacional exclusive o resultado financeiro.

7.11. Da conclusão sobre os indicadores da indústria doméstica

Verificou-se que a indústria doméstica aumentou suas vendas de pneus de carga no mercado interno em P5 tanto em relação a P1 quanto em relação a P4. No entanto, tal aumento foi acompanhado pela deterioração de seus indicadores de rentabilidade operacional (de P1 a P5 e de P4 a P5), que apresentaram seu pior desempenho no último período da série. Ademais, também se observou que a participação da indústria doméstica no mercado brasileiro manteve-se constante, de modo que o crescimento considerável do mercado (64% de P1 a P5) foi absorvido pelas importações provenientes das demais origens. Além disso, salienta-se que a deterioração de seus resultados e a manutenção de sua participação no mercado brasileiro ocorreram apesar dos esforços da indústria doméstica em reduzir seus custos, aumentar sua produtividade e sua capacidade instalada.

Outrossim, ressalta-se que, devido à conclusão pela existência de dano material à indústria doméstica expressada na investigação original, concluiu-se que, em P1 da presente revisão, ainda se configurava cenário de dano à indústria doméstica. Dessa forma, foi possível verificar a deterioração de vários indicadores da indústria doméstica quando comparados àqueles indicadores por ela expressos em P5 da mencionada investigação original, o que indica que esses produtores não puderam recuperar a posição de mercado vivenciada anteriormente ao dano causado pelas importações chinesas.

Dessa forma, pôde-se concluir pela existência de indícios de continuação de dano à indústria doméstica no período analisado na presente revisão.

8. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO DO DANO

8.1. Da comparação entre o preço do produto objeto da revisão e do produto similar nacional

De acordo com o disposto no § 2º do art. 30 do Decreto nº 8.058, de 2013, o efeito das importações a preços com indícios de dumping sobre os preços da indústria doméstica deve ser avaliado sob três aspectos. Inicialmente, deve ser verificada a existência de subcotação significativa do preço do produto

(Fls. 32 da Circular SECEX nº 32, de 16/06/2014).

importado a preços com indícios de dumping em relação ao produto similar no Brasil, ou seja, se o preço internado do produto objeto de revisão 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 objeto do direito antidumping impedem, de forma relevante, o aumento de preços, devido ao aumento de custos, que teria ocorrido na ausência de tais importações.

A fim de se comparar o preço de pneus de carga importados da origem sujeita ao direito antidumping com o preço médio de venda da indústria doméstica no mercado interno, procedeu-se ao cálculo do preço CIF internado do produto importado dessa origem no mercado brasileiro.

Para o cálculo dos preços internados do produto importado da China, foi considerado o preço de importação médio ponderado, na condição CIF, em reais, obtido dos dados oficiais de importação disponibilizados pela RFB.

Em seguida, foram adicionados: (i) o valor, em reais, do Imposto de Importação efetivamente pago, obtido também dos dados de importação da RFB; (ii) o valor do AFRMM calculado aplicando-se o percentual de 25% sobre o valor do frete internacional referente a cada uma das operações de importação constantes dos dados da RFB, quando pertinente, e (iii) os valores das despesas de internação, baseados em estimativa de 3% sobre o valor CIF.

Cumprir registrar que foi levado em consideração que o AFRMM não incide sobre determinadas operações de importação, como, por exemplo, aquelas via transporte aéreo e aquelas destinadas à Zona Franca de Manaus.

Ainda, optou-se por estimar as despesas de internação pelo percentual historicamente utilizado para fins de estimativa de tais despesas. Assim, adicionou-se ao preço CIF das importações objeto de análise, o montante referente às despesas de internação calculadas com base no percentual de 3%.

Por fim, os preços internados do produto originário da origem objeto do direito antidumping foram corrigidos com base no IGP-DI, a fim de se obter os valores em reais corrigidos e compará-los com os preços da indústria doméstica.

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 investigação de indícios de continuação ou retomada do dano.

A tabela a seguir demonstra o cálculo efetuado para a origem objeto do direito antidumping, para cada período de investigação de indícios de continuação ou retomada do dano.

Preço Médio CIF Internado e Subcotação – China

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
Preço CIF (R\$/t)	100	76	79	99	102
Imposto de Importação (R\$/t)	100	76	76	97	104
AFRMM (R\$/t)	100	86	69	66	74
Despesas de internação (3% s/ CIF)	100	76	79	99	102
Direito Antidumping recolhido	100	236	308	344	296
CIF Internado (R\$/t)	100	101	114	136	132
CIF Internado (R\$ corrigidos/t)	100	99	101	115	104
Preço da Indústria Doméstica (R\$ corrigidos/t)	100	98	101	99	95
Subcotação (R\$ corrigidos/t)	-100	-102	-109	-291	-214

Da análise da tabela anterior, constatou-se que o preço médio CIF internado no Brasil, do produto importado da origem objeto do direito antidumping, não esteve subcotado em relação ao preço da indústria doméstica ao longo do período de análise. No entanto, ressalta-se que, caso não houvesse cobrança do direito antidumping, o preço do produto importado estaria subcotado em relação ao preço da indústria doméstica em todos os períodos (de P1 a P5), conforme demonstrado no quadro abaixo:

Preço Médio CIF Internado (sem direito antidumping) e Subcotação – China

Em número índice P1=100

	P1	P2	P3	P4	P5
CIF Internado (sem direito antidumping)	100	75	70	83	80
Preço da indústria doméstica (R\$ corrigidos/t)	100	98	101	99	95
Subcotação (R\$ corrigidos/t)	100	370	456	289	256

Pode-se constatar, portanto, que, caso não houvesse a imposição do direito antidumping às importações da China, o preço da indústria doméstica tenderia a se reduzir ainda mais, em razão da necessidade de concorrer com o preço das referidas importações sem o pagamento do direito, o que poderia contribuir o agravamento do dano à indústria doméstica.

8.2. Da causalidade

8.2.1. Do impacto das importações a preços com indícios de continuação do dumping sobre a indústria doméstica

Verificou-se que o volume das importações de pneus de carga da origem objeto do direito antidumping, realizadas a preços com indícios de continuação do dumping, foram reduzidas ao longo do período analisado. Com efeito, de P1 para P5, o volume destas importações foi reduzido em 82,3%, de modo que a sua participação no mercado brasileiro foi reduzida de [confidencial]%, em P1, para [confidencial]% em P5.

No entanto, cabe ressaltar o comportamento das importações oriundas das outras origens, as quais, com exceção de P3 para P4, aumentaram ao longo do período de análise de indícios de retomada ou continuação do dano à indústria doméstica. Com efeito, o volume dessas importações aumentou 171,6% de P1 para P5.

Nesse contexto, a despeito do incremento das vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado interno, de 64,7% de P1 para P5, a participação de seu volume de vendas no mercado brasileiro se manteve praticamente constante, tendo apresentado aumento de apenas [*confidencial*] p.p. de P1 para P5.

Em suma, de P1 para P5, a diminuição da participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro foi acompanhada por um incremento da participação das importações oriundas das outras origens. Dessa forma, ainda que tenha havido redução da participação das importações provenientes da China no mercado brasileiro de pneus de carga, não se observa recuperação da participação das vendas da indústria doméstica, mas sim aumento da participação das importações das outras origens.

No entanto, cabe destacar que os efeitos do aumento das importações provenientes das outras origens não afastam completamente os efeitos de dano causado pelas importações a preço com indícios de continuação de dumping. A esse respeito, ressalta-se que o preço médio CIF, em dólares estadunidenses por tonelada, das exportações chinesas de pneus de carga foram mais baixos que o preço médio das demais exportações ao longo de todo o período analisado.

Além disso, caso não houvesse cobrança do direito antidumping, o preço do produto das importações chinesas estaria subcotado em relação ao preço da indústria doméstica em todos os períodos (de P1 a P5). Dessa forma, ainda que não se possa afastar eventual dano causado à indústria doméstica pelas importações oriundas das outras origens, a não renovação do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga provenientes da China levaria, muito provavelmente, a um agravamento do cenário de dano da indústria doméstica.

8.2.2. Dos possíveis outros fatores causadores de dano e da não atribuição

Consoante o determinado pelo § 4º do art. 32 do Decreto nº 8.058, de 2013, procurou-se identificar outros fatores relevantes, além das importações a preços com indícios de continuação de dumping, que possam ter causado a continuação do dano à indústria doméstica no período analisado.

8.2.2.1. Volume e preço de importação das demais origens

Verificou-se, a partir da análise das importações brasileiras de pneus de carga, que não se pode afastar eventual dano causado à indústria doméstica pelas importações oriundas das outras origens. A esse respeito, ressalta-se que o volume dessas importações foi superior ao volume das importações a preços com indícios de continuação de dumping em todo o período de análise.

Ademais, o volume de tais importações, ao contrário daquelas originárias do país sujeito ao direito antidumping, aumentou 171,6% de P1 a P5 e 18,5% de P4 para P5, tendo aumentado sua participação no mercado brasileiro de P1 para P5.

Ressalta-se, no entanto, que o preço das importações oriundas das outras origens se manteve superior ao preço das importações provenientes da China, ao longo de todo o período de análise, mesmo com a aplicação do direito antidumping. Dessa forma, eventual dano causado à indústria doméstica pelas importações de outras origens não afasta os indícios de continuação de dano causado pelas importações a preços com indícios de continuação de dumping.

8.2.2.2. Impacto de eventuais processos de liberalização das importações sobre os preços domésticos

Não houve redução da alíquota do Imposto de Importação aplicada às importações de pneus de carga pelo Brasil no período de análise de indícios de continuação dano. Pelo contrário, conforme explicitado anteriormente, a alíquota do Imposto de Importação do item tarifário 4011.20.90 manteve-se em 16% até o dia 1º de outubro de 2012, quando foi publicada a Resolução Camex nº 70, de 28 de setembro de 2012, que elevou a alíquota do Imposto de Importação para 25%, por razões de desequilíbrios comerciais derivados da conjuntura econômica internacional, conforme disposto na Decisão no 39/11 do Conselho Mercado Comum do MERCOSUL.

Desse modo, o eventual dano à indústria doméstica não pode ser atribuído ao processo de liberalização dessas importações.

8.2.2.3. Contração na demanda ou mudanças nos padrões de consumo

O mercado brasileiro de pneus de carga apresentou crescimento em quase todos os períodos considerados, exceto de P3 para P4. De P1 a P5, o mercado brasileiro de pneus de carga cresceu 64%, enquanto de P4 para P5 cresceu 16,7%.

Dessa forma, os indícios de continuação de dano à indústria doméstica apontados anteriormente não podem ser atribuídos às oscilações do mercado, uma vez que não foi constatada contração na demanda. Além disso, segundo a peticionária, durante o período analisado não houve mudanças no padrão de consumo de pneus de carga no mercado brasileiro.

8.2.2.4. Práticas restritivas ao comércio de produtores domésticos e estrangeiros e a concorrência entre eles

Não foram identificadas práticas restritivas ao comércio de pneus de carga pelos produtos domésticos e estrangeiros, nem fatores que afetassem a concorrência entre eles.

8.2.2.5. Progresso tecnológico

Também não foi identificada a adoção de evoluções tecnológicas que pudessem resultar na preferência do produto importado ao nacional. Os pneus de carga importados da origem sujeita ao pagamento do direito antidumping e os fabricados no Brasil são concorrentes entre si, disputando o mesmo mercado.

8.2.2.6. Desempenho exportador

Como apresentado nesta Circular, as vendas para o mercado externo da indústria doméstica apresentaram aumentos sucessivos até P4. De P4 para P5 houve queda de 7,9%. Ressalta-se, no entanto, que, de P1 para P5, as vendas destinadas ao mercado externo se mantiveram praticamente constantes, tendo apresentado queda de 0,001%. Portanto, não pode o dano à indústria doméstica evidenciado durante o período de análise ser atribuído ao comportamento das suas exportações.

8.2.2.7. Produtividade da indústria doméstica

A produtividade da indústria doméstica aumentou 5,4% de P4 para P5 e 13,8% de P1 para P5, não podendo ser considerada, portanto, fator causador de dano.

8.2.2.8. Consumo cativo

A indústria doméstica não registrou consumo cativo ao longo do período de análise de indícios de continuação de dano.

8.2.2.9. Importações ou a revenda do produto importado pela indústria doméstica

Conforme destacado anteriormente, as importações da indústria doméstica da origem investigada atingiram 1.425,95 toneladas em P5. Efetivamente, constatou-se, como demonstrado na seção 6.3 desta Circular, que a indústria doméstica obteve resultado pior na revenda de pneus de carga importados do que na venda do produto de fabricação própria, podendo a situação das empresas que compõem a indústria doméstica ter se deteriorado em função dessas importações.

Entretanto, deve-se ressaltar que todos os indicadores apresentados nesta Circular, em especial aqueles relacionados à lucratividade, refletem a situação das vendas de pneus de carga de fabricação própria de cada uma das empresas que compõem a indústria doméstica, não sendo, afetados, portanto, pelo desempenho das vendas de produtos importados pelas empresas.

Nesse contexto, como as vendas se mostraram menos lucrativas que as vendas de fabricação própria da indústria doméstica, não há que se falar em possível deslocamento dessas últimas pelas primeiras, o que confirma a informação apresentada pela peticionária, de que as importações efetuadas pela indústria doméstica ocorrem com o fim exclusivo de complementar sua linha de produtos. Dessa forma, considerou-se, para fins de início da revisão, que o dano causado à indústria doméstica não pode ser imputado às importações ou vendas de produtos provenientes da China efetuadas pela própria indústria doméstica.

8.3. Da conclusão sobre os indícios de continuação do dano e sobre a causalidade

Para fins de início desta investigação, considerando-se a análise dos fatores previstos no art. 32 do Decreto nº 8.058, de 2013, verificou-se haver indícios de continuação de dano à indústria doméstica.

Constatou-se, também, que o dano evidenciado pela indústria doméstica parece ter sido causado pelas importações da origem sujeita ao direito antidumping, bem como pelas importações das demais origens. Nesse contexto, é importante ressaltar que, em 10 de junho de 2013, foi iniciada 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, bem como do dano dele decorrente.

Dessa forma, concluiu-se, para fins de início da revisão, que as importações de pneus de carga da China contribuíram para a existência dos indícios de continuação do dano à indústria doméstica constatados no item 7.10 desta Circular. Além disso, deve-se ressaltar que, caso não houvesse cobrança do direito antidumping, o preço do produto das importações chinesas estaria subcotado em relação ao preço da indústria doméstica em todos os períodos (de P1 a P5). Dessa forma, ainda que não se possa afastar eventual dano causado à indústria doméstica pelas importações oriundas das outras origens, a não renovação do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga provenientes da China levaria, muito provavelmente, a um agravamento do cenário de dano da indústria doméstica.

9. DA RECOMENDAÇÃO

Consoante a análise precedente, há indícios de que a extinção do direito antidumping muito provavelmente levaria à continuação do dumping e do dano dele decorrente.

Propõe-se, desta forma, o início de revisão para fins de averiguar a necessidade de prorrogação do prazo de aplicação do direito antidumping sobre as importações brasileiras de pneus novos radiais para ônibus ou caminhão, aros 20", 22" e 22,5", comumente classificadas no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, originárias da República Popular da China, com a manutenção dos direitos em vigor, nos termos do § 2º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, enquanto perdurar a revisão.