



MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

CIRCULAR Nº 32, DE 26 DE JULHO DE 2018
(Publicada no D.O.U. de 27/07/2018)

O SECRETÁRIO DE COMÉRCIO EXTERIOR, SUBSTITUTO, 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 52272.001668/2018-13 e do Parecer nº 19, 26 de julho de 2018, 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 56, de 24 de julho de 2013, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.) de 29 de julho de 2013, aplicado às importações brasileiras de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13” e 14”, e bandas 165, 175 e 185, comumente classificadas no item 4011.10.00 da NCM, originárias 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.

2. A análise da probabilidade de continuação ou retomada do dumping que antecedeu o início da revisão considerou o período de janeiro a dezembro de 2017. Já a análise da probabilidade de continuação do dano que antecedeu o início da revisão considerou o período de [janeiro de 2013 a dezembro de 2017].

3. A participação das partes interessadas no curso desta revisão de medida de defesa comercial deverá realizar-se necessariamente por meio do Sistema DECOM Digital (SDD), de acordo com a Portaria SECEX nº 58, de 29 de julho de 2015. O endereço do SDD é <http://decomdigital.mdic.gov.br>.

4. 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.

5. A participação das partes interessadas no curso desta revisão de medida de defesa comercial deverá realizar-se por meio de representante legal habilitado junto ao DECOM, por meio da apresentação da documentação pertinente no SDD. A intervenção em processos de defesa comercial de representantes legais que não estejam habilitados somente será admitida nas hipóteses previstas na Portaria SECEX nº 58, de 2015. 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. 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, por meio do SDD, junto ao DECOM em comunicação oficial da representação correspondente.

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, por meio do SDD, contados da

(Fls. 2 da Circular SECEX nº 32, de 26/07/2018).

data de ciência. Presume-se que as partes interessadas terão ciência de documentos impressos enviados pelo DECOM 5 (cinco) dias após a data de seu envio ou transmissão, no caso de partes interessadas nacionais, e 10 (dez) dias, caso sejam estrangeiras, conforme o art. 19 da Lei 12.995, de 18 de junho de 2014.

8. Em virtude do grande número de produtores/exportadores 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 meio do SDD, 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 revisão, 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. 112 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 56, de 2013, permanecerão em vigor, no curso desta revisão.

14. Esclarecimentos adicionais podem ser obtidos pelo telefone +55 61 2027-7735/7357 ou pelo endereço eletrônico pneusautorev@mdic.gov.br.

RENATO AGOSTINHO DA SILVA

ANEXO

1. DOS ANTECEDENTES

1.1. Da investigação original

Em 9 de janeiro de 2008, foi protocolizada, no Departamento de Defesa Comercial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, petição da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP, doravante também denominada peticionária ou ANIP, por meio da qual, em nome de suas associadas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Bridgestone do Brasil Ind. e Comércio Ltda. e Pirelli Pneus Ltda., solicitou abertura de investigação de dumping nas exportações da República Popular da China para o Brasil de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13” e 14” e bandas 165, 175 e 185 e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX no 46, de 8 de julho de 2008, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.), de 10 de julho de 2008, e foi encerrada por meio da Resolução CAMEX no 49, de 8 de setembro de 2009, publicada no D.O.U. de 9 de setembro de 2009, com aplicação, por 5 anos, de direito antidumping definitivo na forma de alíquota específica de US\$ 0,75/kg às importações do produto em questão.

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

1.2. Da primeira revisão

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

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

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

Direito Antidumping Aplicado – Pneus de Automóveis - China

Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	1,31
Shandong Jinyu Industrial Co. Ltd.	1,08
Shandong Yongsheng Rubber Group Co. Ltd.	1,30
South China Tire & Rubber Co. Ltd.	2,17
Apollo Internacional FZC	
Beijing Capital Tire Co., Ltd.	
Cheng Shin Tire & Rubber (China) Co. Ltd.	
Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd.	
Double Coin Holding Ltd.	
Federal Tire (Jiangxi) Ltd.	
Goodfriend Tyres Co., Ltd.	
Guangzhou Bolex Tyre Ltd.	
Hangzhou Zhongce Rubber Co., Ltd.	
Kenda Rubber Co., Ltd.	
Kumho Tire (Chang Chun) Co., Inc.	
Kumho Tire (Tianjin) Co., Ltd.	
Kumho Tire Co., Inc.	
Kumho Tire (Nanjing) Co. Ltd.	
Liaoning Permanent Tyre Co. Ltd.	
Pneuma Overseas Co. Ltd.	1,54
Qingdao Cenchelyn Tyre Co., Ltd.	
Qingdao Jianfu Tire Co., Ltd.	
Sailun Co., Ltd.	
Shandong Changfeng Tyre Co., Ltd.	
Shandong Fenglun Tyre Co., Ltd.	
Shandong Guofeng Rubber Co., Ltd.	
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	
Shandong Linglong Rubber Co., Ltd.	
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	
Shandong Shuangwang Rubber Co., Ltd.	
Shandong Yongtai Chemical Group Co., Ltd.	
Shengtai Group Co., Ltd.	
Sichuan Tyre & Rubber Co. Ltd.	
Triangle Tyre Co., Ltd.	
Zhao Qing Junhong Co., Ltd.	
Demais empresas	2,17

1.3. Das outras investigações

Em 29 de dezembro de 2011, a ANIP protocolizou no Departamento de Defesa Comercial – DECOM, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, petição de abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneus novos de borracha para automóveis de passeio, produto similar ao produto desta revisão, da Coreia do Sul, da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia para o Brasil e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

Por intermédio da Resolução CAMEX nº 1, de 15 de janeiro de 2014, publicada no D.O.U. em 16 de janeiro de 2016, foi encerrada a investigação supramencionada com aplicação de direito antidumping. O direito antidumping definitivo foi aplicado nos montantes especificados na tabela a seguir:

Direito Antidumping Aplicado – Pneus de Automóveis

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

2. DA PRESENTE REVISÃO

2.1. Dos procedimentos prévios

Em 1º de dezembro de 2017, foi publicada, no D.O.U., a Circular SECEX nº 64, de 30 de novembro de 2017, dando conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping às importações brasileiras de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13” e 14”, e bandas 165, 175 e 185, originárias da China, encerrar-se-ia no dia 29 de julho de 2018.

2.2. Da petição

Em 28 de março de 2018, a ANIP protocolou, por meio do Sistema DECOM Digital (SDD), petição para início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus novos de borracha dos tipos utilizados em automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, normalmente classificadas no subitem 4011.10.00 da NCM, originárias da China, consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, doravante também denominado Regulamento Brasileiro.

No dia 19 de abril de 2018, por meio do Ofício nº 460/CGMC/DECOM/SECEX, com base no §2º do art. 41 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram solicitadas à peticionária informações complementares àquelas fornecidas na petição.

A peticionária, após solicitação tempestiva para extensão do prazo originalmente estabelecido para resposta ao referido Ofício, apresentou tais informações tempestivamente no dia 7 de maio de 2018.

2.3. Das partes interessadas

De acordo com o § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram identificados como partes interessadas, além da peticionária, os produtores domésticos do produto similar, os produtores/exportadores estrangeiros, os importadores brasileiros do produto objeto do direito antidumping e o governo da China.

Em atendimento ao estabelecido no art. 43 do Decreto nº 8.058, de 2013, identificaram-se, 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 do direito antidumping durante o período de revisão 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

Fundamentado no princípio da eficiência, previsto no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e no *caput* do art. 37 da Constituição Federal de 1988, e da celeridade processual, previsto no inciso LXXVIII do art. 5º da Carta Magna, realizaram-se verificações *in loco* dos dados apresentados pela indústria doméstica previamente à elaboração desta Circular de início de revisão.

Nesse contexto, foi solicitado, por meio dos Ofícios nºs 469/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 26 de abril de 2018, 505/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 30 de abril de 2018, e 587/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 21 de maio de 2018, em face do disposto no art. 175 do Decreto nº 8.058, de 2013, anuências para que equipes de técnicos realizassem verificações *in loco* dos dados apresentados pela Pirelli Pneus Ltda., no período de 14 a 18 de maio de 2018, em São Paulo – SP, pela Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., no período de 21 a 25 de maio de 2018, em Santo André – SP, e pela Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., no período de 11 a 15 de junho de 2018, em Jundiaí – SP.

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

Cumpriram-se os procedimentos previstos nos roteiros previamente encaminhados às empresas, tendo sido verificadas as informações prestadas. Também foram verificados o processo produtivo de pneus de automóvel, a estrutura organizacional das empresas e os coeficientes técnicos utilizados como base para apuração do valor normal da origem sujeita à aplicação da medida antidumping. Finalizados os procedimentos de verificação, consideraram-se válidas as informações fornecidas pela petionária, depois de realizadas as correções pertinentes.

Em atenção ao § 9º do art. 175 do Decreto nº 8.058, de 2013, a versão restrita dos relatórios das verificações *in loco* foram juntadas aos autos restritos do processo. Todos os documentos colhidos como evidência do procedimento das verificações foram recebidos em bases confidenciais. Cabe destacar que as informações constantes neste documento incorporam os resultados das referidas verificações *in loco*.

3. Do produto e da similaridade

3.1. Do produto objeto do direito antidumping

Conforme disposto na Resolução CAMEX nº 56, de 24 de julho de 2013, publicada no D.O.U de 29 de julho de 2012, o produto objeto do direito antidumping são os pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13” e 14”, e bandas 165, 175 e 185, doravante denominados “pneus de automóveis”, normalmente classificados no item 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originários da China.

Cabe ressaltar que os pneus abrangidos pelas especificações do parágrafo anterior, inclusive do tipo *extra load* (“XL”), estão no escopo do direito antidumping em tela. Estão excluídos, entretanto, os pneus de construção diagonal e os pneus com aros, séries e bandas distintos dos especificados

Estão excluídos, portanto, os pneus de construção diagonal e os pneus com aros, séries e bandas distintos dos especificados.

Quanto ao processo produtivo e canais de distribuição, o produto objeto do direito antidumping possui processo produtivo semelhante ao processo descrito no item 3.2, possuindo os mesmos canais de distribuição.

As bandas (165, 175 e 185) indicam a largura nominal do pneu expressa em milímetros. As séries (65 e 70) indicam o quociente percentual aproximado entre a altura da seção e a largura nominal do pneu. A letra R indica que o tipo de construção do pneu é radial e aros 13 e 14 indicam o diâmetro interno do pneu expresso em polegadas.

3.2. Do produto fabricado no Brasil

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

O produto fabricado pela indústria doméstica é constituído das seguintes partes:

- Banda de rodagem: parte do pneu, constituída de elastômeros, que tem a função de entrar em contato com o solo;
- Lonas: camadas de cabos metálicos ou têxteis, impregnados com elastômeros, que constituem a estrutura resistente do pneu;
- Lona Carcaça: parte interior da estrutura resistente do pneu cujos cordonéis estendem-se de um talão ao outro;
- Lona de Proteção: também chamada de "Cinta de Proteção", é a parte exterior da estrutura resistente do pneu, que tem a finalidade de proteger as lonas de trabalho;
- Lona de Trabalho: também conhecida como “Cinta de Trabalho” ou “Lona Estabilizadora”, é a parte da estrutura resistente do pneu radial que tem a finalidade de estabilizar o pneu;
- Flanco: também chamado de “Costado ou Lateral”, é a parte lateral do pneu, compreendida entre a banda de rodagem e o talão;
- Talões: partes localizadas abaixo dos flancos, constituídas de anéis metálicos recobertos de elastômeros e envolvidos por lonas, com forma e estrutura tais que permitem o assentamento do pneu ao aro;
- Carcaça: estrutura resistente do pneu, constituída de uma ou mais camadas sobrepostas de lonas. É a parte do pneu que suporta a carga, assim que ele é inflado;

(Fls. 8 da Circular SECEX nº 32, de 26/07/2018).

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

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

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

Os pneus podem, ainda, ser assim classificados:

a) Quanto ao suporte:

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

- Pneu com câmara: pneu projetado para uso com câmara do ar.

b) Quanto à categoria de utilização: indica o tipo de aplicação a que se destina o pneu.

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

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

- Pneu para uso misto: pneu próprio para utilização em veículos que trafegam alternadamente por estradas pavimentadas ou não; e

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

c) Quanto à estrutura (ou construção): indica a forma de construção e a disposição das lonas da estrutura resistente do pneu.

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

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

d) Quanto ao desenho da banda de rodagem:

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

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

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

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

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

Os pneus produzidos pela indústria doméstica são constituídos de talões, lonas, cintas estabilizadoras, banda de rodagem, costado, ombro, amortecedores, *liner*, raias, sulcos, antifricção, cobretalão, sub-banda de rodagem e compostos. As principais matérias-primas são a borracha natural, borracha sintética, negro de fumo, enxofre, antioxidantes, óleos minerais, pigmentos diversos, aceleradores e retardadores, óxido de zinco, cordonéis para a carcaça e arames de aço.

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

O processo produtivo na indústria doméstica pode ser dividido em três fases:

a) Fase 1

A primeira fase da fabricação do pneu é a preparação do composto. Ele é formado por vários tipos de borracha natural e sintética, negro de fumo, aceleradores, pigmentos químicos, que são colocados em um misturador (*banbury*), onde é realizada a homogeneização dos elementos (mistura). Para cada parte do pneu há um composto específico, ou seja, com propriedades físicas e químicas diferentes.

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

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

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

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

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

b) Fase 2

No processo de construção, é produzida a carcaça (esqueleto do pneu que sustenta a carga). Uma parte dos componentes (estanque, lona de corpo e talão) é aplicada em uma máquina, parecida com um tambor, formando a carcaça. Em seguida, são aplicadas a lona estabilizadora e a banda de rodagem.

c) Fase 3

A fase 3 consiste na vulcanização, processo que dá forma ao pneu. Para tanto, o pneu é colocado em uma prensa sob determinada temperatura, pressão e tempo. Nessa prensa há um molde com as características específicas de cada produto, no qual são determinados a forma e o desenho finais da banda de rodagem.

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

O processo produtivo é comum a todos os tipos de pneus similares ao pneu objeto do direito, abrangendo todas as etapas desse processo, ou seja, desde o recebimento de matérias-primas, preparação dos compostos, preparação dos componentes e, finalmente, a construção do pneu que, após a fase final da produção, é destinado ao armazém de produtos acabados

3.3. Da classificação e tratamento tarifário

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

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

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

A alíquota do Imposto de Importação manteve-se inalterada em 16% para o subitem da NCM mencionado anteriormente durante período de análise da continuação ou retomada do dano à indústria doméstica – janeiro de 2013 a dezembro de 2017.

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

Preferências Tarifárias

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

3.4. Da similaridade

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

Conforme informações obtidas na petição e durante os procedimentos anteriores, o produto em análise e o produto fabricado no Brasil apresentam as mesmas características físicas, são produzidos a partir das mesmas matérias-primas e seguem processo de produção semelhante. Apresentam a mesma composição química, possuem os mesmos usos e aplicações e suprem o mesmo mercado, sendo, portanto, considerados concorrentes entre si.

Dessa forma, diante das informações apresentadas, ratifica-se, para fins de início da revisão, a conclusão alcançada na investigação original de que o produto fabricado no Brasil é similar ao produto objeto do direito antidumping nos termos o art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013.

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 seis 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., Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda e Sumitomo Rubber do Brasil Ltda.

As empresas Bridgestone, Continental e Pirelli apresentaram os dados necessários para análise do dano. A ANIP forneceu na petição de abertura, além dos dados das referidas empresas, estimativas de produção conjunta das demais empresas associadas.

Ressalta-se que foram identificados outros produtores, que serão notificados e receberão questionários, do produto similar doméstico, o qual foi definido, no item 3.2 deste documento, como pneus novos, de borracha, para automóveis de passageiros de construção radial, das series 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185.

Consideraram-se, portanto, as empresas associadas à ANIP como sendo a totalidade dos produtores nacionais de pneus de automóvel e, a partir do total produzido, apresentado pela Associação, estimou-se que as empresas que forneceram os dados para análise de dano representam 65% da produção nacional.

Dessa forma, para fins de análise dos indícios de dano, definiu-se como indústria doméstica as linhas de produção de pneus de automóvel das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli, responsáveis por 65% da produção nacional brasileira de pneus de automóveis durante o período de janeiro a dezembro de 2017.

5. DOS INDÍCIOS DE DUMPING

Segundo o art. 106 do Decreto nº 8.058, de 2013, para que um direito antidumping seja prorrogado, deve ser demonstrado que sua extinção levaria muito provavelmente à continuação ou à retomada do dumping e do dano dele decorrente.

Para fins do início da revisão, utilizou-se o período de janeiro a dezembro de 2017, a fim de se verificar a existência de indícios de probabilidade de continuação/retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de automóveis, originárias da China.

5.1. Da existência de indícios de dumping durante a vigência do direito

5.1.1. Do valor normal

De acordo com item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto.

Para fins de início da investigação, optou-se pela construção do valor normal, com base em metodologia proposta pela peticionária acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição. O valor normal foi construído a partir de valor razoável dos custos de produção, acrescidos de montante a título de despesas gerais, administrativas, financeiras e de vendas, bem como de um montante a título de lucro.

O valor normal para a China, para fins de início da investigação, foi construído a partir das seguintes rubricas:

- a) matérias-primas;
- b) mão de obra;
- c) insumos;

- d) manutenção;
- e) depreciação;
- f) energia elétrica;
- f) outros custos fixos;
- h) despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento; e
- i) lucro.

Para construção do valor normal, a peticionária tomou como base a composição dos pneus mais representativos em termos de venda (aros 13” e 14”) fornecidas pela peticionária. Destaca-se que na resposta ao pedido de informação complementar, foram incluídos os dados da [CONF.], e apresentadas as fichas técnicas de cada produto considerado na construção do valor normal. Além disso, confirmou-se que os produtos utilizados eram representativos em termos de volume de venda.

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames e tecidos), por sua vez, foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação desses produtos em Taipé Chinês fornecidos pelo *TradeMap*, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Foram consideradas as importações de todas as origens em conjunto. Segundo a peticionária, os preços de Taipé Chinês, além de estarem atualizados para 2017 à época da apresentação da petição, não seriam distorcidos pela interferência do governo chinês no mercado, conforme descrito no item 5.2 deste documento.

Para confecção deste documento foram confirmados, por meio de consulta ao sítio eletrônico do *Trademap*, os dados apresentados pela peticionária, detalhados a seguir:

Preço das matérias-primas

Produto	Classificação tarifária (SH)	Preço CIF* (US\$/kg)
Borracha Sintética	4002.19	2,08
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
	4002.70	
Borracha Natural	4001.22	1,94
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	1,19
Arames	7217.20	1,78
	7217.30	
	7312.10	
Tecidos	5402.10	3,61
	5402.19	
	5402.10	
	5902.20	

Quanto aos preços das matérias-primas, necessário destacar que o volume importado no SH 4001.22 em 2017 totalizou 143,1 toneladas com um preço CIF de US\$ 1,78/kg. A peticionária em

resposta ao pedido de informações complementares destacou que apesar do volume não parecer representativo, o preço considerado não implicou em majoração indevida dos custos da borracha, uma vez que tal preço é inferior ao preço médio de exportação mundial de borracha natural na referida classificação tarifária (US\$ 2,08/kg) e que a maior parte do preço da borracha natural foi oriundo do SH 4001.29, que apresentou volume de 68.933,6 toneladas.

Sobre os tecidos, a peticionária não apresentou valores para a matéria-prima classificada no SH 5402.10, sendo esclarecido na resposta às informações complementares que não ocorreram importações em tal código no período de análise de continuidade de dumping. Adicionalmente, a peticionária apontou que em nível mundial foram observadas apenas 8 toneladas de importação em 2017.

Destaca-se que químicos e outros insumos, que representam parcela pequena do custo de materiais, de forma conservadora, não foram considerados na construção do valor normal

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e leva-los até a porta da fábrica: impostos de importação, despesas de internação e frete. Destaca-se que a peticionária alegou que não seria correta a utilização das alíquotas de impostos da China, uma vez que dado às políticas públicas de estímulo ao setor de pneumáticos, estas poderiam não refletir preços de mercado. O Departamento não considerou válida essa alegação, uma vez que a definição de alíquotas de impostos de maneira geral não pode ser vista como uma distorção na economia, já que abrange todos os agentes econômicos daquele país. Dessa forma, utilizaram-se as alíquotas de impostos de importação (nação mais favorecida) da China do ano de 2017, obtidas a partir do sítio eletrônico *Market Access Map do International Trade Centre UNCTAD/WTO*, <http://www.macmap.org/>, acessado em 10 de maio de 2018, para internalização dos insumos.

Com obtenção dos preços das matérias-primas na fábrica, apurou-se o custo dos materiais para fabricação de um quilograma de pneu, com base na média dos coeficientes técnicos apresentados pelas empresas componentes da indústria doméstica, conforme quadro a seguir:

Custo Materiais			
Matéria-prima	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coefficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg de pneu
Borracha Sintética	2,27	[CONF.]	[CONF.]
Borracha Natural	2,36	[CONF.]	[CONF.]
Negro de Carbono	1,26	[CONF.]	[CONF.]
Arames	1,92	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	3,92	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e outros	-	[CONF.]	[CONF.]
Total		[CONF.]	

Após obtenção dos custos de materiais, foram adicionados ao custo de fabricação os gastos referentes à mão de obra direta e indireta, às utilidades (energia elétrica, gás natural e outras), aos outros custos variáveis e aos custos fixos.

Quanto à mão de obra, a peticionária tomou como base a produção média mensal, em P5, por empregado direto e indireto, apurando-se o coeficiente técnico por empregado direto e indireto. Para se apurar o montante com mão de obra, a peticionária considerou os valores publicados pelo Ministério do Trabalho de Taipé Chinês, fonte de dados oficial e publicamente disponível, considerando o reajuste de 5% no salário mínimo ocorrido em 1º de janeiro de 2017, uma vez que o relatório utilizado apresentava dados até o ano de 2016.

Cabe destacar que os valores publicados pelo Ministério do Trabalho de Taipé Chinês são agregados em diversas colunas, sendo as seguintes relacionadas à remuneração de trabalhadores do setor manufatureiro: "*average monthly earnings of manufacturing*" e "*average monthly regular earnings of manufacturing*". Diante da ausência de notas metodológicas, a peticionária optou por utilizar os dados da primeira coluna mencionada, por entender que "*regular earnings*" abrangeria apenas os salários, não computando qualquer outro benefício auferido pelo trabalhador. Destaca-se que diante da ausência de explicações acerca dos valores computados em cada rubrica, o Departamento de maneira prudencial optou por utilizar o valor mais baixo, registrado na coluna de "*regular earnings*". Os valores em novo dólar taiwanês foram convertidos para dólares estadunidenses com base na taxa de câmbio média para o ano de 2017 obtida no sítio eletrônico do Banco Central do Brasil.

Quanto às utilidades, foram considerados o consumo de energia elétrica e gás natural por quilograma de pneu. Já para as demais utilidades (outros combustíveis e água), foram consideradas a participação desses custos no quilograma produzido pelas empresas supracitadas.

Os preços referentes à energia elétrica foram obtidos a partir da publicação *Doing Business* do Banco Mundial para Taipé Chinês no ano de 2017, que apresenta valor de 10,9 centavos de dólar estadunidense por quilowatt-hora. Já o valor do gás natural foi obtido a partir da publicação do Escritório de Energia, do Ministério de Assuntos Econômicos de Taipé Chinês, que apresenta o valor do gás natural para clientes industriais no ano de 2017, sendo o valor médio de NT\$ 10,83/m³ ou US\$ 0,35/ m³, convertido pela taxa de câmbio apontada anteriormente.

Quanto aos outros custos variáveis e os custos fixos, sem considerar mão de obra, a peticionária apresentou os valores tendo como base a participação de tais rubricas no custo de fabricação de cada quilograma de pneu, apurado conforme os dados das empresas [CONFIDENCIAL].

Após apuração do custo de produção, a peticionária para fins de apuração do valor normal acrescentou montantes referentes a despesas gerais e administrativas, despesas de venda, despesas de pesquisa e desenvolvimento e lucro, tendo como base os demonstrativos financeiros da empresa Cheng Shin Rubber, produtora do produto similar localizada em Taipé Chinês. Destaca-se que na resposta ao pedido de informação complementar foram apresentados os dados abrangendo o período de janeiro a setembro de 2017, compondo a maioria do período de análise de continuidade/retomada de dumping. Destaca-se que para fins de início da investigação, de maneira prudencial, o Departamento optou por não incluir as despesas com pesquisa e desenvolvimento, considerando que, dadas as características do produto objeto da medida antidumping e do produto similar, tendo como principal elemento para decisão de compra o preço de venda, são necessárias mais informações sobre a apropriação dessas despesas ao produto em tela. Conservadoramente, também não foram incluídas as despesas de venda. Os percentuais de despesa e lucro foram apurados a partir da representatividade no custo do produto vendido.

Com base nesses dados, apurou-se o valor normal construído, na condição *ex fabrica* para China.

Valor normal do pneu de automóveis

Em US\$/kg

Rubrica\País	Taipe Chinês
1. Custos Variáveis	[CONF.]
1.1. Materiais	[CONF.]
- Borracha Sintética	[CONF.]
- Borracha Natural	[CONF.]
- Negro de Carbono	[CONF.]
- Arames	[CONF.]
- Tecidos	[CONF.]
- Químicos	[CONF.]
1.2. Utilidades	[CONF.]
- Energia Elétrica	[CONF.]
- Gás Natural	[CONF.]
- Outras Utilidades	[CONF.]
1.3. Outros Custos Variáveis	[CONF.]
2. Custos Fixos	[CONF.]
2.1. Mão de Obra	[CONF.]
3. Custo de Produção	[CONF.]
4. Despesas	[CONF.]
5. Lucro Operacional	[CONF.]
6. Valor Normal Construído	4,46

5.1.2. Do preço de exportação

Consoante item “iii” do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto, e informação sobre o preço de exportação ou quando for o caso sobre os preços pelos quais o produto é vendido ao primeiro comprador independente situado no território do Membro Importador.

Para fins de apuração do preço de exportação dos pneus de automóvel da China para o Brasil, foram consideradas as respectivas importações brasileiras efetuadas no período de análise de indícios de dumping, ou seja, as importações realizadas de janeiro a dezembro de 2017. Os dados referentes aos preços de exportação foram apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos identificados como não sendo o produto objeto da investigação, conforme pode-se verificar no item 5.1 deste documento.

Preço de Exportação

Valor FOB (US\$)	Volume (Kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
6.416.440,79	2.481.081,63	2,59

Desse modo, dividindo-se o valor total FOB das importações do produto objeto da investigação, no período de análise de dumping, pelo respectivo volume importado, em toneladas, apurou-se o preço de exportação de **US\$ 2,59/kg** (dois dólares e cinquenta e nove centavos por quilograma), na condição FOB.

5.1.3. Da margem de dumping

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.

Deve-se ressaltar que tanto o valor normal apurado para a China, com base no valor normal construído, como o preço de exportação, apurado com base nos dados disponibilizados pela RFB, foram apresentados em condições adequadas para justa comparação para fins de início da presente investigação, considerando-se, para fins de início da investigação, que as despesas de entrega no mercado chinês seriam equivalentes às despesas para entrega no porto do produto a ser exportado.

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

Margem de Dumping			
Valor Normal US\$/kg	Preço de Exportação US\$/kg	Margem de Dumping Absoluta US\$/kg	Margem de Dumping Relativa (%)
4,86	2,59	1,87	72,2%

5.1.4. Da conclusão sobre os indícios de continuação de dumping durante a vigência da medida

Tendo em vista a margem de dumping apurada para a China, considerou-se, para fins do início da revisão do direito antidumping em vigor, haver indícios suficientes da continuação da prática de dumping nas exportações de pneus de automóvel dessa origem para o Brasil.

5.2. Do desempenho do produtor/exportador

Ao tratar do desempenho do produtor/exportador, a peticionária inicialmente apresentou uma análise preliminar do funcionamento da economia chinesa. Destacou que em análises recentes, as autoridades dos Estados Unidos da América (EUA) e da União Europeia (UE) concluíram que a China não operaria a partir de princípios de mercado. Destacou que o Departamento de Comércio dos EUA teria elaborado, em 26/10/2017, memorando⁵ sobre o status de não economia de mercado da China, e concluído que:

China is a non-market economy (NME) country because it does not operate sufficiently on market principles to permit the use of Chinese prices and costs for purposes of the Department's antidumping analysis. The basis for the Department's conclusion is that the state's role in the economy and its relationship with markets and the private sector results in fundamental distortions in China's economy.

Ressaltou que, no mesmo sentido, a União Europeia (UE) no documento “*Commission Staff Working Document On Significant Distortions In The Economy Of The People's Republic Of China For The Purposes Of Trade Defence Investigations*”, teria concluído que o Partido Comunista Chinês e o Estado possuem um papel de liderança na governança econômica do país.

A peticionária destacou que estratégia chinesa para promover o rápido crescimento da sua economia é definida em suas políticas industriais, tanto de nível nacional quanto de nível local. A política industrial chinesa tem sido implementada através de uma série de "Planos Quinquenais", que permitem ao governo controlar o desenvolvimento econômico do país e implementar políticas específicas para apoiar a reestruturação e expansão de determinadas indústrias.

Apontou ainda que A Carta IEDI nº 582 resume as razões que explicam a alta competitividade industrial chinesa nos últimos anos:

No atual estágio de desenvolvimento, o baixo custo do trabalho na China explica muito pouco a competitividade industrial do país. Os salários na China poderiam, então, continuar crescendo, como vem acontecendo nos últimos anos, sem pôr em risco a expansão dos produtos chineses nos mercados internacionais. (...)

Ademais, a manutenção de uma taxa de câmbio desvalorizada, apesar de importante, não é capaz de explicar, sozinha, a evolução das exportações chinesas, que conseguem, inclusive, penetrar, cada vez mais, nos setores mais protegidos de seus parceiros comerciais. Assim, como se tem visto, a pressão da comunidade internacional pode até levar a uma valorização marginal da moeda chinesa sem ocasionar o encarecimento de suas exportações. Os baixos custos das empresas chinesas decorrem de extensivos e sistemáticos subsídios governamentais, contribuindo substancialmente para sua competitividade nos mercados globais.

A peticionária indicou também que a publicação dos EUA sobre o status de não economia de mercado da China, analisa os fatores que determinam a razão porque a China não seria uma economia de mercado, conforme abaixo resumido:

O governo chinês mantém controle e propriedade dos meios de produção com a prevalência de empresas com investimento estatal e com o sistema de uso e propriedade de terras. É significativo o volume de empresas estatais, além de grande parte dos recursos ser direcionado a setores de importância estratégica no país. A propriedade estatal garante o domínio do governo sobre a economia chinesa, uma vez que a grande maioria das empresas chinesas são de propriedade estatal ou tem um relacionamento muito próximo ao Estado. O Partido Comunista e, por extensão, o governo chinês, garante a adesão destas empresas à sua política industrial através de um sistema centralizado de nomeação dos administradores destas empresas. Além disso, para evitar a perda de seu controle, o governo chinês impõe restrições a investimentos estrangeiros em alguns setores.

O governo chinês mantém controle sobre a terra e meios de produção estratégicos. A terra na China é de propriedade do Estado, conforme previsto no art. 10, da Constituição chinesa: "*Article 10 Land in the cities is owned by the state. Land in the rural and suburban areas is owned by collectives except for those portions which belong to the state in accordance with the law; house sites and private plots of cropland and hilly land are also owned by collectives. The state may in the public interest take over land for its use in accordance with the law. No organization or individual may appropriate, buy, sell or lease land, or unlawfully transfer land in other ways. All organizations and individuals who use land must make rational use of the land.*" Nos termos do referido dispositivo, portanto, e de modo geral, os terrenos localizados em áreas urbanas são de propriedade do governo central e os terrenos localizados em áreas rurais ou suburbanas são de propriedade dos governos provinciais ou das "coletividades locais".¹⁰ A Decisão nº 40, do Conselho de Estado Chinês,¹¹ determina que os governos de todas as províncias, regiões autônomas e municipalidades devem formular políticas sobre o uso da terra para implementar as políticas industriais chinesas.

Os recursos naturais são controlados por agências e políticas locais. Conforme o disposto no art. 3, da "Mineral Resources Law of the People's Republic of China", os recursos minerais existentes no território chinês são de propriedade estatal, a qual não é impactada pelo fato de que o uso do terreno onde eles se encontram eventualmente tenha sido conferido a uma empresa ou indivíduo. Os interessados em explorar tais recursos devem apresentar um pedido ao governo chinês e se registrar após receberem o direito de exploração. Dessa forma são implementadas políticas industriais que variam a provação e investimentos, standards de acesso, catálogos de orientação, apoio financeiro e restrições quantitativas. Por fim, o governo possui controle sobre os preços considerados como essenciais e estratégicos. Dentre os setores que possuem esse tipo de política, pode-se citar siderúrgico, químico e energia.

A China ainda impõe barreiras significativas a investimentos, que incluem limites de capital próprio e requisitos de parceria local, aprovação e procedimentos regulatórios e transferência tecnológica e requisitos de localização. Os investimentos privados são governados de acordo com as prioridades e necessidade de investimento do governo chinês. A partir daí é decidido formas de apoio e limitação de investimento estrangeiro naqueles setores que o governo considera que é estrategicamente importante de manter o controle total.

Os salários são determinados por livre barganha entre trabalhador e empresariado. Não há sindicatos independentes para representar o trabalhador, bem como direito de greve, fator determinante em ações coletivas e negociações salariais. Todos os sindicatos estão sob o controle e direcionamento do "All-China Federation of Trade Unions"

(ACFTU).

O governo mantém controle sobre instituições financeiras, sendo que grande parte das operações ocorrem entre partes controladas pelo próprio estado. Os bancos chineses são regulados principalmente pela "China Banking Regulatory Commission" (CBRC), o mercado de ações e valores mobiliários é regulado pela "China Securities Regulatory Commission" (CSRC) e o mercado de seguros é regulado pela "China Insurance Regulatory Commission" (CIRC). Conforme consta no "China Banking Regulatory Commission 2014 Annual Report", o setor bancário chinês é altamente concentrado nas mãos dos cinco grandes bancos comerciais, controlados predominantemente pelo governo chinês. Os três "policy banks"¹⁵ e os 12 bancos "joint-stock"¹⁶ também têm uma participação relevante no sistema bancário chinês. A intervenção do governo chinês no sistema bancário não se dá apenas através da fixação de taxas de juros máximas e mínimas, sendo 87% dos ativos bancários são controlados pelo governo.¹⁷

O governo chinês tem desenvolvido um mercado de câmbio

estrangeiro. No entanto, o governo chinês ainda mantém restrições significativas em transações de conta capital e intervém no mercado onshore e offshore. O governo ainda mantém requisitos para a aprovação de transações da conta capital, não divulga os fatores utilizados para determinar a paridade de moedas com o RMB e intervém para limitar a extensão que a divergência entre mercados de câmbio estrangeiros onshore e offshore.

Em relação ao setor de pneumáticos e a fim de avaliar o potencial exportador da China, a indústria doméstica alegou que não dispunha de informação precisa sobre a capacidade produtiva e produção de pneus passeio na China. Não obstante, informou que, de acordo com a *Tyre Press*, em 2016, foram produzidos em torno de 600 milhões de unidades de pneus no país, muitos deles pneus para automóveis de passageiros. Já em 2017, estimou-se que foram produzidas 960 milhões de unidades de pneus no país e que a China seria a maior produtora mundial de pneus. A publicação também informa que o desenvolvimento da indústria automobilística chinesa, assim como o aumento das vendas internas de

veículos, teria sido relevante para o aumento da demanda por pneus para carros novos e para o mercado de reposição.

A peticionária alegou que, de acordo com relatório da *International Trade Commission* dos Estados Unidos em análise de caso que apresentaria características similares ao caso presente, e que teria sido encerrado em 10 de agosto de 2015 com a condenação de produtores/exportadores chineses por práticas de dumping e subsídios, em 2014, aproximadamente 150 empresas foram identificadas como produtoras de pneus na China, sendo que 80 delas se identificaram como produtoras de pneus para automóveis de passageiros e “*light trucks*” (“PVLТ”), com operações em 90 localidades. O relatório destaca que, de acordo com dados públicos da *China Rubber Industry Association* (“CRIA”), em 2014 a produção de PVLТ na China teria sido estimada em 399 milhões de pneus, e as projeções para 2015 indicariam a produção de 418 milhões de PVLТ em 2015.

A peticionária indicou ainda que o sítio eletrônico do Trademap indica que a China exportou 1.605.389 toneladas em P5 (janeiro a outubro) de produtos classificados sob a subposição 4011.10 do Sistema Harmonizado. Incluiu que, a despeito de tal código incluir outros produtos que não os investigados, mesmo uma fração deste montante seria significativa, se considerarmos que o mercado brasileiro, em P5, foi de cerca de 148 mil toneladas. Esses dados também denotariam que, na hipótese de não prorrogação do direito antidumping no Brasil, muito provavelmente os pneus antes destinados para os mercados acima referidos seja direcionado para o mercado brasileiro.

Acrescentou que, além da medida aplicada pelo Brasil, os EUA aplicaram, em 10 de agosto de 2015, medida antidumping e medida compensatória contra as exportações de pneus de passageiros, o que constituiria claro indício da costumeira prática desleal de comércio.

Em relação ao setor de pneumáticos na China, a peticionária alegou que o setor possuiria uma política industrial voltado para os produtores de pneus intitulada “*Tire Industry Policy*”. Neste sentido, alegou que, no caso da autoridade investigadora estadunidense, número C-570-041, *Truck and Bus Tires from the People's Republic of China*:

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

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

A peticionária alegou ainda que o objetivo da política chinesa seria alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica e renovação da política industrial e criar uma vantagem competitiva da indústria.

Chapter I Objective

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

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

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

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

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

A política industrial de pneumáticos motiva, inclusive, o desenvolvimento dos insumos produtivos:

Chapter IV Construction of complementary condition

Article 16 Encouraging tire enterprises to participate in the business of natural rubber planting and processing, optimizing the pretreating of natural rubber, improving process technology, products quality and logistics service level; leading the enterprises to “go out” and establishing natural rubber planting and processing bases at overseas. Perfecting and improving the reserve mechanism of natural rubber, strengthening future market construction of natural rubber, maintaining the smooth running of the domestic market of natural rubber.

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

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

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

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

Segundo a peticionária, o trecho anterior apresentaria motivação para o desenvolvimento de todas as principais matérias-primas do setor de pneumáticos: borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico. Argumentou ainda que essa política já teria sido citada pelos EUA ao analisar casos de subsídios contra pneus de passeios em 11 de junho de 2015. Na ocasião, o Departamento de Comércio dos EUA concluiu que essa política motivava a indústria de pneumáticos e seus insumos de modo a reduzir drasticamente os custos da indústria local conforme detalhado a seguir confirmado na determinação final dos casos em questão:

1. *“Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy (Gong Chan Ye Zheng Ce {2010} No.2),” (Decision Memorandum for the Preliminary Affirmative CVD Determination) The “Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy (Gong Chan Ye Zheng Ce {2010} No.2),” calls specifically for the use of loans in implementing the GOC’s plans for the tire industry: “The works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy.” Additionally,*

the “Catalogue of Chinese High-Technology Products for Export” of 2006

specifically lists “new pneumatic radial tire{s}, of rubber, of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars)” as products encouraged for export. Certain tire inputs, including synthetic rubber, are also among the “Encouraged Category” of projects listed in the “Catalogue for the Guidance of Foreign Investment Industries (Amended in 2011),” a key component of the “Decision of the State Council on Promulgating the Interim Provisions on Promoting Industrial Structure Adjustment (No. 40 {2005} Guo Fa),” which contains a list of encouraged projects the GOC develops through loans and other forms of assistance, and which the Department relied upon

in prior specificity determinations.

[...]

Therefore, given the evidence demonstrating the GOC’s objective of developing the tire sector, and producers of passenger tires in particular, through preferential loans, we preliminarily determine there is a program of preferential policy lending specific to producers of passenger tires within the meaning of section 771(5A)(D)(i) of the Act. We also preliminarily find that loans from SOCBs under this program constitute financial contributions, pursuant to sections 771(5)(B)(i) and 771(5)(D)(i) of the Act, because SOCBs are “authorities.” The loans provide a benefit equal to the difference between what the recipients paid on their loans and the amount they would have paid on comparable commercial loans. To calculate the benefit from this program, we used the benchmarks discussed above under the “Subsidy Valuation Information” Section.20

[...]

3. Special Fund for Energy-Saving Technology Reform

(Final Decision Memorandum) According to the “Notice concerning organization and application for energy reward project for energy-saving and recycling economy in the year of 2012 by economic and trade commission in Putian City (Pushijingmao Energy {2012} No.57),” this grant is only given to companies that develop projects for “energy-saving and technological transformation, energy-saving and demonstration, recycling economy.” According to Article 14 of the Tire Industry Policy, one of the main policy points is to “{v}igorously promote energy conservation and comprehensive utilization of resources. Guide and encourage tire manufacturers to combine informatization and industrialization and carry out technology transformation whose focus is variety increase, quality improvement, energy saving, pollution reduction and safety production.”

Neste sentido, a peticionária argumentou que a política chinesa acima caracterizada influenciaria diretamente as matérias-primas, insumos, utilidades, bem como custo financeiro e operacional das empresas que atuam no setor de Pneus de Passeio na China. Além dos incentivos em razão da política voltada para o setor de pneumáticos, os principais insumos para a produção de pneus - borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos e químicos - também recebem influência do Estado em razão de fazerem parte de setores estratégicos da indústria chinesa, conforme os fatos a seguir:

a. A borracha está na lista de investimentos encorajados pelo governo chinês. Essas listas determinam a influência no fornecimento e determina a diretriz dada pelo governo;

b. O negro de fumo, é uma das variedades mais puras de carvão apresentando-se na forma amorfa, sendo mencionado que os recursos minerais existentes no território chinês seriam de propriedade estatal;

c. O reforço metálico que aqui se fala são os aços não ligados. Conforme investigações de subsídios nos EUA, UE e Brasil o setor siderúrgico é um dos setores prioritários da economia chinesa e, portanto, recipiente de uma série de subsídios e políticas de incentivo;

d. O 13º Plano Quinquenal inclui o “**Textile industry development plan 2016-2020**”, que traz as diretrizes para o setor, incluindo segurança de fornecimento por meio de cooperação internacional

Conforme levantado pela UE, borracha e demais químicos estão englobados em produtos químicos. O setor químico chinês é um dos maiores do mundo e responsável por fornecer insumos a diversos outros setores. Consequentemente, é considerado estratégico pelo governo chinês. Grande parte das indústrias químicas são estatais.

Além dos insumos, as utilidades chinesas são controladas pelo Estado. Conforme o previsto no art. 35, da “*Electric Power Law of the People's Republic of China*”, as tarifas de energia elétrica são fixadas com base em uma política centralizada. Confira-se: “*The rates of electricity shall be based on a centralized policy, fixed in accordance with a unified principle and administered at different levels*”.

Estas tarifas, porém seriam determinadas de acordo com a província a depender da situação local e objetivos políticos perseguido em cada província e categoria de cliente. Como grande parte da energia elétrica chinesa é produzida por empresas controladas pelo estado, o governo chinês utiliza os preços de energia para favorecer as empresas que estejam alinhadas com a sua política industrial. Além do incentivo à indústria diretamente, o 13º Plano Quinquenal (referente aos anos 2016 a 2020) é baseado em cinco pilares, quais sejam: inovação, abertura econômica, desenvolvimento sustentável, coordenação entre o

espaço urbano e o rural e inclusão social. Conforme o relatório da UE30, este plano ainda estabelece o “*Beltand Road Initiative*” que motiva outros setores que estão ligados à indústria pneumática seja a montante (insumos) ou a jusante (automotivos), diretamente ligado aqui com a indústria pneumática:

We will encourage more of China’s equipment, technology, standards, and services to go global by engaging in international cooperation on production capacity and equipment manufacturing through overseas investment, project contracting, technology cooperation, equipment exporting, and other means, with a focus on industries such as steel, nonferrous metals, building materials, railways, electric power, chemical engineering, textiles, automobiles, communications, engineering machinery, aviation and aerospace, shipbuilding, and ocean engineering.

Dessa forma, a peticionária pontuou que a política industrial chinesa de pneumáticos atua sobre forte intervenção estatal em toda a cadeia produtiva que se inicia com incentivos aos setores de químicos (borracha, químicos), siderúrgico, tecidos, motivado por uma política específica voltada para o setor de pneumáticos, culminando com o incentivo a setores que se utilizam de pneus. Adicionalmente, vale ressaltar a grande produção existente no país, conforme publicação especializada.

5.3. Da alterações nas condições de mercado e da aplicação de medidas de defesa comercial

Em pesquisa ao sítio eletrônico do Portal Integrado de Inteligência Comercial (*Integrated Trade Intelligence Portal – I-TIP*) da Organização Mundial do Comércio – OMC, verificou-se que no período de investigação o direito antidumping e as medidas compensatórias aplicadas pelos Estados Unidos da América às importações do produto similar originário da China permaneceram em vigor. Não foram observadas medidas adicionais aplicadas por outros membros da OMC no mesmo período.

5.4. Da conclusão acerca da continuação do dumping

A partir das informações anteriormente apresentadas, constatou-se haver indícios de continuação de dumping nas exportações de pneus de automóveis da China para o Brasil, realizadas no período de janeiro a dezembro de 2017

6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

Neste item serão analisadas as importações brasileiras e o mercado brasileiro de pneus de automóveis. O período de análise deve corresponder ao período considerado para fins de determinação de existência de indícios de retomada ou continuação de dano à indústria doméstica.

Assim, para efeito da análise relativa à determinação do início da investigação, considerou-se, de acordo com o § 4º do art. 48 do Decreto nº 8.058, de 2013, o período de janeiro de 2013 a dezembro de 2017, dividido da seguinte forma: P1 – janeiro de 2013 a dezembro de 2017; P2 – janeiro de 2014 a dezembro de 2017; P3 – janeiro de 2015 a dezembro de 2017; P4 – janeiro de 2016 a dezembro de 2017; e P5 – janeiro de 2017 a dezembro de 2017.

6.1. Das importações

Para fins de apuração dos valores e das quantidades de pneus de automóveis importados pelo Brasil em cada período, foram utilizados os dados de importação referentes ao item tarifário 4011.10.00 da NCM, fornecidos pela RFB.

No item mencionado são classificadas importações de outros produtos distintos do produto objeto da medida antidumping. Por esse motivo, realizou-se depuração das informações constantes dos dados oficiais, de forma a se obterem os valores referentes ao produto objeto da medida antidumping. Foram desconsiderados os produtos que não correspondiam às descrições apresentadas no item 3.1, como por exemplo, pneus de construção diagonal e pneus com aros, séries e bandas distintos dos especificados.

6.1.1. Do volume das importações

A tabela seguinte apresenta os volumes de importações totais de pneus de automóveis no período de investigação de retomada/continuidade de dano à indústria doméstica

Importações Totais (em número índice, P1 = 100)					
	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	41,5	17,0	3,8	21,9
Total sob Análise	100	41,5	17,0	3,8	21,9
Argentina	100	102,1	58,9	69,7	66,4
México	100	101,4	142,5	104,1	268,8
Vietnã	100	271,8	260,9	263,0	371,4
Indonésia	100	91,3	22,7	16,1	47,0
Índia	100	209,6	164,5	34,5	130,8
Rússia	100	119,7	60,7	83,1	135,9
Sérvia	100	105,6	18,9	18,4	136,8
Demais Origens	100	32,6	10,6	11,0	7,3
Total Exceto sob Análise	100	82,2	48,1	43,4	65,9
Total Geral	100	74,9	42,6	36,3	58,0

Observa-se que de P1 para P4 houve quedas consecutivas nos volumes de importação da origem investigada, sendo de 58,5%, de P1 para P2, de 59%, de P2 para P3, e de 77,7% de P3 para P4. Na sequência houve incremento de 476,9%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série houve queda de 78,1% de P1 para P5.

Em relação ao volume importado das origens não objeto do direito, também houve quedas consecutivas de P1 a P4, as quais corresponderam a 17,8%, de P1 para P2, de 41,4%, de P2 para P3, e de 9,9% de P3 para P4. Na sequência, houve incremento de 52% de P4 para P5. Ainda assim, considerando os extremos da série, houve queda de 34,1% de P1 para P5, no volume importado das origens não gravadas com o direito antidumping.

Constatou-se que as importações brasileiras totais de pneus de automóveis apresentaram contrações sucessivas de 25,1%, de P1 para P2, de 43,2%, de P2 para P3, e de 14,8%, de P3 para P4. No último período ocorreu incremento de 60%, de P4 para P5. Considerando todo o período de análise, houve queda de 42%, de P1 para P5.

6.1.2. Do valor e preço das importações

Visando a tornar a análise do valor das importações mais uniforme e considerando que o frete e o seguro, a depender 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 totais de pneus de automóveis no período de investigação de retomada de dano à indústria doméstica.

Valor das Importações Totais (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	38,0	14,0	2,8	15,9
Total sob Análise	100	38,0	14,0	2,8	15,9
Argentina	100	98,1	60,9	64,8	62,5
México	100	93,2	104,1	71,5	216,3
Vietnã	100	225,8	200,9	167,9	248,1
Indonésia	100	100,9	27,2	17,5	50,5
Índia	100	188,3	144,1	27,0	102,1
Rússia	100	114,3	44,2	51,8	88,0
Sérvia	100	112,9	15,2	14,5	105,2
Demais Origens	100	32,6	9,1	7,5	6,3
Total Exceto sob Análise	100	81,9	46,7	39,8	58,6
Total Geral	100	74,7	41,4	33,8	51,6

Verificou-se que o total importado das origens objeto do direito antidumping totalizou US\$ 40.951,58 mil em P1, apresentando reduções sucessivas de 62%, de P1 para P2, de 63,1%, de P2 para P3, e de 79,8%, de P3 para P4, alcançando assim 1.157,85 (US\$ mil) em P4. Na sequência houve incremento de 461,0%, de P4 para P5, chegando a US\$ mil 6.495,53, representando retração de 84,1% em relação a P1.

Quando analisadas as importações das demais origens, foi observado retração de 18,1%, de P1 para P2, de 42,9%, de P2 para P3, e de 14,8%, de P3 para P4. Na sequência, houve aumento de 47,2% de P4 para P5. Considerando todo o período de investigação, evidenciou-se retração de 41,4% nos valores importados das origens não objeto do direito de P1 para P5.

O valor total das importações apresentou retração de 25,3%, de P1 para P2, de 44,6%, de P2 para P3, e de 18,4%, de P3 para P4. Na sequência, houve aumento de 52,8% de P4 para P5. Considerando todo o período de investigação, evidenciou-se retração de 48,4% no valor total das importações de P1 para P5.

Preço das Importações Totais (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	91,4	82,4	74,5	72,5
Total sob Análise	100	91,4	82,4	74,5	72,5
Argentina	100	96,1	103,4	92,9	94,1
México	100	91,9	73,1	68,7	80,5
Vietnã	100	83,1	77,0	63,8	66,8
Indonésia	100	110,5	119,8	108,6	107,4
Índia	100	89,9	87,6	78,5	78,1
Rússia	100	95,5	72,8	62,4	64,8
Sérvia	100	106,9	80,4	78,9	76,9
Demais Origens	100	99,8	85,4	68,6	85,6
Total Exceto sob Análise	100	99,7	97,1	91,8	88,9
Total Geral	100	99,8	97,3	93,1	89,0

Observou-se que o preço CIF médio por tonelada ponderado das importações brasileiras de pneus de automóveis objeto do direito antidumping apresentaram contrações sucessivas ao longo de todo o

período de análise de dumping, sendo de 8,4%, de P1 para P2, de 9,8%, de P2 para P3, de 9,6%, de P3 para P4, de 2,8% de P4 para P5. Considerando o período de P1 a P5, o preço CIF médio das importações objeto do direito apresentou retração de 27,4%.

O preço CIF médio por tonelada ponderado de outros fornecedores apresentou estabilidade com redução de 0,2% de P1 para P2, seguido por contrações de 2,6%, de P2 para P3, 5,6% de P3 para P4 e 3,1% de P4 para P5. Assim, considerando todo o período, houve queda de 11,1% de P1 para P5.

No que atine ao preço médio do total das importações brasileiras do produto em tela, observa-se que este apresentou quedas sucessivas de 0,2%, de P1 para P2, de 2,5%, de P2 para P3, de 4,2%, de P3 para P4, e de 4,5% de P4 para P5. Considerando todo o período, observou-se queda de 11%, de P1 para P5.

6.2. Do mercado brasileiro

Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de automóveis, foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno, fornecidas na petição e confirmadas em verificação **in loco**, bem como as quantidades importadas totais apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas supra.

Mercado Brasileiro - (Em número índice, P1 = 100)

	Vendas Indústria Doméstica	Importações Objeto do Direito Antidumping	Importações Outras Origens	Mercado Brasileiro
P1	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	104,3	41,5	82,2	91,9
P3	99,2	17,0	48,1	75,4
P4	96,1	3,8	43,4	70,9
P5	95,8	21,9	65,9	79,9

Observou-se que o mercado brasileiro de pneus de automóveis apresentou quedas sucessivas equivalentes a 8,1%, de P1 para P2, 18%, de P2 para P3, e 5,9% de P3 para P4. No período seguinte, de P4 para P5, observou-se incremento de 12,7% no mercado brasileiro. Ao analisar os extremos da série, ficou evidenciada retração no mercado brasileiro de 20,1%.

6.3. Da evolução das importações

6.3.1. Da participação das importações no mercado

A tabela a seguir apresenta a participação das importações no mercado brasileiro de pneus de automóveis:

Participação das Importações no Mercado Brasileiro (em número índice, P1 =100)

	Mercado Brasileiro (A)	Importações Objeto do Direito Antidumping (B)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (B/A)	Importações outras origem (C)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (C/A)
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	91,9	41,5	45,2	82,2	89,4
P3	75,4	17,0	22,6	48,1	63,9
P4	70,9	3,8	5,4	43,4	61,1
P5	79,9	21,9	27,4	65,9	82,5

Observou-se que a participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro apresentou retrações sucessivas de P1 para P4, sendo a diminuição observada de 4,2 p.p., de P1 para P2, de 1,7 p.p. de P2 para P3, de 1,3 p.p. de P3 para P4. No período seguinte, de P4 para P5, as importações objeto do direito apresentaram recuperação, crescendo 1,7 p.p., atingindo 2,1% de representatividade, representando retração de 5,5 p.p. na participação.

Já a participação das origens não gravadas com direito antidumping tiveram maior participação no mercado brasileiro e seu comportamento evoluiu de maneira semelhante ao das importações objeto do direito antidumping. Tais importações apresentaram retrações sucessivas de P1 a P4, quando atingiram sua menor participação, equivalente a 21,1%; na sequência houve de elevação de P4 para P5 equivalente a 8,1 p.p., atingindo 28,5% do mercado brasileiro.

6.3.2. Da participação das importações no mercado

A tabela a seguir informa a relação entre as importações sujeitas ao direito antidumping e a produção nacional de pneus de automóveis.

Relação entre as Importações sob Análise e a Produção Nacional (em número índice, P1 = 100)

	Produção Nacional (kg)	Importações Origens Investigadas (kg)	Relação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	103,7	41,5	39,5
P3	101,0	17,0	17,3
P4	95,0	3,8	3,7
P5	97,4	21,9	22,2

A relação entre as importações investigadas e a produção nacional foi decrescente de P1 para P4, quando atingiu seu menor nível, equivalente a 0,3%, tendo apresentado elevação de P4 para P5 equivalente a 1,5 p.p. Desse modo, considerando todo o período observou-se retração de 6,3 p.p. de P1 para P5.

6.4. Da conclusão acerca das importações

No período de análise de retomada de dano, observou-se redução das importações objeto do direito antidumping:

a) em termos absolutos, tendo atingindo seu maior volume em P1 e o menor volume em P4;

b) em relação ao mercado brasileiro, uma vez que em P1 a participação era de 7,6%, tendo retraído para 0,4% em P4, quando atingiu seu menor nível de participação, e apresentando crescimento para 2,1% em P5, ainda assim, em inferior à participação alcançada em P1; e

c) em relação à produção nacional, pois, em P1, representavam 12,5%, tendo apresentado retração para 0,5%, em P4, e crescimento para 2,8%, em P5.

Apesar do incremento nas importações sob análise de P4 para P5, não se constatou, de P1 para P5, elevação destas importações, tanto em termos absolutos, como em termos relativos, ou em relação à produção e ao mercado brasileiro, o que demonstra a efetividade da medida aplicada.

Além disso, os preços médios em base CIF das importações originárias da China com indícios de continuação de dumping estiveram entre os mais baixos em todos os períodos analisados. Apenas os preços médios indonésios e indianos, em P1 e P2, e indianos e russos em P4 foram inferiores aos preços médios chineses, que, considerando todo o período, de P1 a P5, acumularam queda de 27,4%.

7. DOS INDICADORES DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

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

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

Ressalte-se que ajustes em relação aos dados apresentados pela empresa na petição de início e em resposta ao pedido de informações complementares foram efetuados, tendo em conta o resultado da verificação *in loco* realizada por equipe deste Departamento.

Como explicado 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 automóveis das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados por 65% da produção nacional brasileira de pneus de automóveis durante o período de janeiro a dezembro de 2017.

Para a adequada avaliação da evolução dos dados em moeda nacional, apresentados pela indústria doméstica, atualizaram-se os valores correntes com base no Índice de Preços ao Produtor Amplo - Origem (IPA-OG-PA), da Fundação Getúlio Vargas.

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

7.1. Do volume de vendas

A tabela a seguir apresenta as vendas da indústria doméstica de pneus de automóveis de fabricação própria, destinadas ao mercado interno e ao mercado externo, conforme informado na petição e

informações adicionais e confirmado durante a verificação **in loco**. As vendas apresentadas estão líquidas de devoluções.

Vendas da Indústria Doméstica (em número índice, P1 = 100)

	Totais	Vendas no Mercado Interno	%	Vendas no Mercado Externo	%
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	103,7	104,3	100,6	89,7	86,6
P3	99,2	99,2	100,1	97,2	98,0
P4	96,0	96,1	100,1	93,3	97,2
P5	95,3	95,8	100,6	84,2	88,4

O volume de vendas de pneus de automóveis destinado ao mercado interno registrou crescimento de 4,3%, de P1 para P2, seguida de retrações consecutivas de 4,9%, de P2 para P3; e 3,1%, de P3 para P4; no período seguinte manteve certa estabilidade, com retração de 0,3%, de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno apresentou redução de 4,2%.

As vendas destinadas ao mercado externo, por sua vez, apresentaram redução de 10,3% de P1 para P2; seguida de aumento de 8,3% de P2 para P3, redução de 4,0%, de P3 para P4 e nova redução, de 9,8%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série, essas vendas diminuíram 15,8%. As exportações da indústria doméstica, que em P1 representavam 4,6% do total de suas vendas, mantiveram certa estabilidade ao longo do período de investigação de dano, fechando em P5 com participação de 4,0%.

Com relação às vendas totais da indústria doméstica, observou-se crescimento de 3,7%, de P1 para P2, seguida de retrações consecutivas de 4,3%, de P2 para P3; e 3,2%, de P3 para P4; no período seguinte manteve certa estabilidade, com retração de 0,7%, de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica apresentou redução de 4,7%.

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	Mercado Brasileiro	Participação
P1	100,0	100,0	100,0
P2	104,3	91,9	113,5
P3	99,2	75,4	131,7
P4	96,1	70,9	135,6
P5	95,8	79,9	119,9

A participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro de pneus de automóveis registrou incrementos sucessivos equivalentes a 7,8 p.p. de P1 para P2, 10,5 p.p., de P2 para P3, e 2,3 p.p., de P3 para P4., na sequência apresentou retração de 9,1 p.p. de P4 a P5. Assim, ao se analisar o período de P1 a P5, verificou-se aumento nessa participação de 11,5 p.p

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

A capacidade efetiva de cada empresa que compõe da indústria doméstica foi apurada considerando-se as características dos equipamentos utilizados, os gargalos no processo produtivo e o *mix* de produção.

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

Capacidade Instalada e Produção				
	Capacidade Instalada Efetiva (kg)	Produção (Produto Similar) (kg)	Produção (Outros Produtos) (kg)	Grau de Ocupação
P1	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	99,2	103,0	89,6	100,5
P3	106,6	101,8	106,4	96,6
P4	106,4	92,3	136,0	97,0
P5	109,4	98,0	139,2	98,9

O volume de produção do produto similar da indústria doméstica aumentou 3,0%, de P1 para P2, reduziu 1,2%, de P2 para P3, regrediu 9,4%, de P3 a P4, e aumentou 6,1% de P4 a P5. Também foi verificada retração de 2,0% quando considerados os extremos da série (P1 a P5).

A produção de outros produtos, que incluem outros tipos de pneus, reduziu 10,4%, de P1 para P2, na sequência apresentou elevações sucessivas equivalentes a 18,7% em P2, 27,8%, em P3, e 2,3% em P4, sempre em relação ao período anterior. Considerando os extremos da série, houve incremento de 39,2% de P1 para P5

O grau de ocupação da capacidade instalada, considerando todos os produtos, apresentou a seguinte evolução: aumento de de P1 para P2, retração de P2 para P3, aumento de P3 para P4 e aumento de P4 para P5. Quando considerados os extremos da série, observou-se queda.

7.4. Dos estoques

A tabela a seguir indica o estoque acumulado no final de cada período analisado.

Com relação às outras entradas/saídas e as importações/revendas, necessário destacar que o volume elevado em P5 se trata das vendas realizadas da Pirelli Pneus para a Pirelli Comercial, que não foram contabilizadas na coluna de vendas internas. Adicionalmente, dentro das outras entradas/saídas são também registradas [CONFIDENCIAL].

Estoque final (em número índice, P1 = 100)						
	Produção	Vendas no Mercado Interno	Vendas no Mercado Externo	Importações (-) Revendas	Outras Entradas / Saídas	Estoque Final
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0
P2	103,0	104,3	89,7	49,5	-	56,9
P3	101,8	99,2	97,2	(93,4)	-	78,4
P4	92,3	96,1	93,3	2.740,7	-	(3.965,6)
P5	98,0	95,8	84,2	10.241,9	-	(16.044,1)

O volume de estoque da indústria doméstica apresentou redução de 7,2% de P1 para P2, crescimento de 48,3% de P2 para P3, queda de 41,8% de P3 para P4, e crescimento de 46,2%, de P4 para P5. Ao se avaliar todo o período de análise de continuação ou retomada do dano, observou-se crescimento de 17,1%.

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	Produção	Relação
P1	100,0	100,0	100,0
P2	92,8	103,0	90,0
P3	137,6	101,8	135,1
P4	80,1	92,3	86,8
P5	117,1	98,0	119,6

A relação estoque final/produção apresentou redução de P1 para P2, crescimento de P2 para P3, queda de P3 para P4 e crescimento de P4 para P5. Considerando os extremos do período, de P1 a P5, a relação estoque final/produção acumulou crescimento.

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 relacionados à produção e à venda de pneus de automóveis pela indústria doméstica.

Ressalte-se que o número de empregados total da empresa foi dividido entre funcionários de produção (direta e indireta) e administração e vendas com base nos [CONFIDENCIAL].

Com relação à massa salarial, [CONFIDENCIAL].

Número de Empregados (em número índice, P1 = 100)					
	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	105,1	101,1	94,8	100,4
Administração e Vendas	100,0	114,2	93,6	133,5	112,5
Total	100,0	105,7	100,6	97,2	101,2

Verificou-se que o número de empregados que atuam na linha de produção de pneus de automóveis apresentou oscilação durante o período investigado, registrando aumento de 5,1% de P1 para P2, queda de 3,9% de P2 para P3, nova queda de 6,2% de P3 para P4 e crescimento de 5,9% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção aumentou 0,4%.

No que diz respeito ao número de empregados ligados aos setores de administração e vendas, apresentou aumento de 14,2% de P1 para P2, queda de 18,0% de P2 para P3, crescimento de 42,6% de P3 para P4 e queda de 15,7% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção aumentou 12,5%.

O número total de empregados aumentou de 5,7% de P1 para P2, queda de 4,8% de P2 para P3, nova queda de 3,3% de P3 para P4 e crescimento de 4,0% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção aumentou 1,2%.

Produtividade por empregado (em número índice, P1 = 100)

Período	Empregados ligados à linha de produção	Produção (t)	Produção por empregado envolvido na linha da produção (t)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	105,1	103,0	98,0
P3	101,1	101,8	100,8
P4	94,8	92,3	97,3
P5	100,4	98,0	97,6

A produtividade por empregado envolvido na produção de pneus de automóveis reduziu 2,0% de P1 para P2, aumentou 2,8% de P2 para P3, caiu 3,4% de P3 para P4 e aumentou de de P4 para P5. Ao se considerar o período de P1 a P5, a produtividade por empregado retrocedeu 2,4%.

Massa Salarial (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	112,3	112,9	111,5	119,0
Administração e Vendas	100,0	118,0	113,1	109,9	48,3
Total	100,0	113,0	112,9	111,3	110,3

A massa salarial dos empregados da linha de produção apresentou elevações de 12,3%, de P1 para P2, e de 0,5%, de P2 para P3. Na sequência houve queda de 1,2%, de P3 para P4, e aumento de 6,7%, de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, de P1 para P5, a massa salarial dos empregados ligados à produção aumentou 19,0%.

A massa salarial total aumentou 13,0% de P1 para P2, recuou sucessivamente 0,1%, em P2; 1,4% em P3; e 0,9% em P4, sempre em relação ao período anterior. Assim, a variação da massa salarial total de P1 a P5 foi positiva em 10,3%.

7.6. Do demonstrativo de resultado

7.6.1. Da receita líquida

A tabela a seguir apresenta a evolução da receita líquida de vendas do produto similar da indústria doméstica, conforme confirmado durante a verificação **in loco**. 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 (em número índice, P1 = 100)

	Receita Total	Mercado Interno		Mercado Externo	
		Valor	% total	Valor	% total
P1	[CONF.]	100,0	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
P2	[CONF.]	103,0	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
P3	[CONF.]	97,6	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
P4	[CONF.]	98,1	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
P5	[CONF.]	110,4	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

A receita líquida referente às vendas destinadas ao mercado interno registrou elevação de 3,0% de P1 para P2, queda de 5,3% de P2 para P3, aumento de 0,5% de P3 para P4 e crescimento de 12,6% de P4

para P5. Ao se considerarem os extremos da série, notou-se aumento de 10,4% da receita líquida de vendas no mercado interno.

Em relação à receita líquida obtida com as vendas no mercado externo, verificou-se que houve crescimento (29,5%) apenas entre P2 e P3. Nos demais períodos foram registradas reduções de 10,0% de P1 para P2, de 20,5% de P3 para P4 e de 25,4% de P4 para P5. Ao analisar o período de P1 para P5, observou-se decréscimo de 30,8%.

Por fim, a receita líquida total aumentou 2,4% de P1 para P2, retrocedeu 3,7% de P2 para P3, caiu 0,8% de P3 para P4 e cresceu 10,7% de P4 para P5. Ao se considerar o período de análise de dano como um todo (P1 a P5), esse indicador evoluiu positivamente em 8,2%.

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 deste documento.

Preço Médio da Indústria Doméstica (em número índice, P1 = 100)

Período	Venda no Mercado Interno	Venda no Mercado Externo
P1	100,0	100,0
P2	98,8	100,3
P3	98,3	119,9
P4	102,0	99,3
P5	115,2	82,2

Observou-se que o preço médio do produto similar doméstico diminuiu 1,2% de P1 para P2, caiu 0,5%, de P2 para P3, cresceu 3,8% de P3 para P4, aumentou 12,9% de P4 para P5. Ao se considerar o período de P1 a P5, verificou-se aumento de 15,2% no preço médio da indústria doméstica no mercado interno.

No que diz respeito ao preço médio do produto vendido no mercado externo, houve aumento de 0,3% de P1 para P2 e de 19,5% de P2 para P3, reduções sucessivas de 17,2% e 17,3% de P3 para P4 e de P4 para P5 respectivamente. Considerando os extremos da série, observou-se redução de 17,8% nesse indicador.

7.6.3. Dos resultados e margens

As tabelas a seguir apresentam a demonstração de resultados e as margens de lucro obtidas com a venda de pneus de automóveis no mercado interno, conforme informado pela peticionária e confirmado durante o procedimento de verificação **in loco**.

Com o propósito de identificar os valores referentes à venda de pneus de automóveis, as despesas operacionais foram rateadas de acordo com a participação da receita líquida do produto similar na receita líquida total da empresa, excluídos os montantes de frete, comissões e outras despesas com vendas.

Demonstração de Resultados (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100,0	103,0	97,6	98,1	110,4
CPV	100,0	101,2	99,5	95,0	110,1
Resultado Bruto	100,0	117,8	81,5	123,5	113,2
Despesas Operacionais	100,0	111,8	125,0	116,8	115,0
Despesas gerais e administrativas	100,0	133,5	126,1	134,3	105,3
Despesas com vendas	100,0	122,8	148,6	192,1	158,5
Resultado financeiro (RF)	100,0	66,4	127,0	54,6	87,6
Outras despesas (receitas) operacionais (OD)	100,0	(2,5)	(85,5)	(344,4)	65,6
Resultado Operacional	(100,0)	(71,5)	(413,5)	(72,6)	(127,2)
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	57,4	(372,1)	23,1	18,5
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	38,1	(279,7)	(95,4)	33,7

Margens de Lucro em número índice, P1 = 100

	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	100,0	114,4	83,5	125,9	102,5
Margem Operacional	(100,0)	(69,4)	(423,9)	(74,1)	(115,3)
Margem Operacional (exceto RF)	100,0	55,7	(381,4)	23,6	16,7
Margem Operacional (exceto RF e OD)	100,0	37,0	(286,7)	(97,3)	30,5

O resultado bruto da peticionária auferido com a venda de pneus de automóveis no mercado interno cresceu 17,8% de P1 para P2, retrocedeu 30,9% de P2 para P3, aumentou 51,6% de P3 para P4 e caiu 8,3% de P4 para P5. Considerando o período como um todo, de P1 para P5, houve aumento de 13,2% no resultado bruto.

O resultado operacional da indústria doméstica foi negativo em todos os períodos tendo apresentado a seguinte variação: elevação de 28,5% de P1 para P2, redução de 478,5%, de P2 para P3, aumento 82,4%, de P3 para P4 e queda de 75,2%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série observou-se redução de 27,2% no resultado operacional.

O resultado operacional sem resultado financeiro, que se apresentava positivo em P1, retrocedeu 42,6% de P1 para P2, retrocedeu outros 748,3% de P2 para P3, tornando-se negativo. Aumentou 93,8% de P3 para P4, tornando-se positivo. Na sequência, retrocedeu 20,1% de P4 para P5 mantendo-se ainda positivo. Considerando-se os extremos da série, este indicador acumulou redução de 81,5%.

O resultado operacional sem resultado financeiro e outras despesas sofreu reduções sucessivas de 61,9%, de P1 para P2, de 834,3%, de P2 para P3, quando se tornou negativo. Apresentou elevação de 65,9%, de P3 para P4, mantendo-se negativo, e elevação de 135,3%, de P4 para P5, tornando-se positivo. Assim, de P1 a P5, o prejuízo operacional sem resultado financeiro e outras despesas recuou 66,3%.

Observou-se que a margem bruta da indústria doméstica apresentou crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, crescimento [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, contata-se que a margem bruta da indústria doméstica cresceu [CONFIDENCIAL] p.p.

A margem operacional, por sua vez foi sempre negativa no período e registrou crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, crescimento

[CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, constatou-se que a margem bruta da indústria doméstica retrocedeu [CONFIDENCIAL] p.p.

A margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2 e recuou outros [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3; aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e recuou [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Considerando os extremos da série, de P1 para P5, a margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONFIDENCIAL] p.p.

A margem operacional sem o resultado financeiro e outras despesas recuou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2 e recuou outros [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3; aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e aumentou outros 1,8 p.p. de P4 para P5. Considerando os extremos da série, de P1 para P5, a margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONFIDENCIAL] p.p.

A tabela a seguir, por sua vez, apresenta a demonstração de resultados por quilograma vendido com vendas do produto similar no mercado doméstico.

Demonstração de Resultados Unitária (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100,0	98,8	98,3	102,0	115,2
CPV	100,0	97,1	100,3	98,8	114,9
Resultado Bruto	100,0	113,0	82,1	128,5	118,1
Despesas Operacionais	100,0	107,1	125,9	121,5	120,1
Despesas gerais e administrativas	100,0	127,9	127,0	139,7	109,9
Despesas com vendas	100,0	117,7	149,7	199,8	165,4
Resultado financeiro (RF)	100,0	63,6	128,0	56,8	91,4
Outras despesas (receitas) operacionais (OD)	100,0	(2,4)	(86,1)	(358,3)	68,4
Resultado Operacional	(100,0)	(68,5)	(416,7)	(75,6)	(132,8)
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	55,0	(375,0)	24,1	19,3
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	36,5	(281,8)	(99,3)	35,1

O resultado bruto unitário auferido com a venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro melhorou 13,0% de P1 para P2, recuou 27,3% de P2 para P3, cresceu 56,5% de P3 para P4, seguido de diminuição de 8,0% de P4 para P5. Na análise do período como um todo, o resultado bruto unitário aumentou 18,1%.

O resultado operacional unitário foi negativo em todos os períodos, apresentado o seguinte comportamento: reduções de 31,5%, de P1 para P2, e de 708,0%, de P2 para P3. Na sequência, aumentou 81,9%, de P3 para P4 e recuou 32,8%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série, de P1 a P5, tal indicador recuou 32,8%.

O resultado operacional sem resultado financeiro por tonelada recuou 45,0%, de P1 para P2, recuou ainda 781,4%, de P2 para P3, aumentou 106,4% de P3 para P4, e se manteve constante de P4 para P5. Na análise do período como um todo, o prejuízo operacional sem resultado financeiro unitário diminuiu 64,9%.

7.7. Dos fatores que afetaram os preços domésticos

7.7.1. Dos custos

A tabela a seguir apresenta a evolução dos custos de produção associados à fabricação de pneus de automóveis pela indústria doméstica.

Evolução dos Custos (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
1 - Custos Variáveis	100,0	97,2	93,8	97,1	101,8
Matéria-prima	100,0	89,2	78,2	76,5	88,9
Borracha Natural	100,0	84,7	74,6	75,4	96,5
Borracha Sintética	100,0	89,2	83,8	85,6	94,8
Negro de fumo	100,0	94,6	69,0	56,1	65,8
Outros insumos	100,0	102,8	115,8	120,4	109,1
Arames	100,0	101,0	117,0	120,5	107,4
Tecidos	100,0	99,3	112,6	109,9	97,6
Químicos	100,0	111,3	121,6	128,5	121,5
Outros	(100,0)	(207,0)	(226,5)	(112,8)	(157,2)
Utilidades	100,0	102,7	138,1	130,7	116,8
Energia Elétrica	100,0	103,9	170,6	161,5	132,9
Gás	100,0	101,4	98,2	92,0	96,7
Outros Combustíveis	100,0	99,8	96,0	95,8	97,7
Óleo	-	-	-	-	-
Água	100,0	111,2	43,6	59,6	49,6
Outros custos variáveis	100,0	107,5	98,4	112,2	118,9
Mão de obra direta	100,0	105,4	90,4	116,0	123,6
Mão de obra indireta	100,0	109,3	96,0	122,3	124,8
Manutenção	100,0	137,5	139,7	142,5	142,0
Materiais indiretos	100,0	106,6	98,9	115,7	105,7
Outros custos variáveis	100,0	76,7	79,4	46,6	73,2
2 - Custos Fixos	100,0	123,4	113,3	123,4	122,1
Mão de obra direta	100,0	114,2	98,6	124,9	125,1
Depreciação	100,0	125,1	117,2	117,9	109,8
Outros custos fixos	100,0	127,2	118,4	127,4	131,4
3 - Custo de Produção (1+2)	100,0	99,9	95,8	99,7	103,9

O custo de produção por tonelada de pneus de automóveis diminuiu 0,1% de P1 para P2, recuou 4,1% de P2 para P3, aumentou 4,1%, de P3 para P4, elevou 4,2% de P4 para P5. Ao se considerar o período como um todo, o custo de produção total aumentou 3,9%.

7.7.1. 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

	Custo de Produção - R\$ atualizados/(t)	Preço de Venda no Mercado Interno - R\$ atualizados/(t)	Relação (%)
P1	100,0	100,0	[CONF.]
P2	99,9	98,8	[CONF.]
P3	95,8	98,3	[CONF.]
P4	99,7	102,0	[CONF.]
P5	103,9	115,2	[CONF.]

Observou-se que a relação entre o custo de produção e o preço de venda da indústria doméstica diminuiu de P1 para P2, de P2 para P3, aumentou de P3 para P4, voltando a registrar redução de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, de P1 a P5, a relação custo/preço reduziu.

7.8. Do fluxo da caixa

A tabela a seguir mostra o fluxo de caixa da indústria doméstica. Ressalte-se que os valores de caixa gerados no período correspondem à totalidade das operações da empresa, não somente aos resultados obtidos com vendas do produto similar.

Fluxo de Caixa (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
Caixa Líquido Gerado pelas Atividades Operacionais	100,0	37,1	(34,6)	78,4	36,5
Caixa Líquido das Atividades de Investimentos	(100,0)	(19,1)	(131,3)	(1,1)	(158,0)
Caixa Líquido das Atividades de Financiamento	(100,0)	(61,0)	238,1	(87,2)	(28,9)
Aumento (Redução) Líquido (a) nas Disponibilidades	100,0	24,2	27,4	342,6	(399,7)

Observou-se que o caixa líquido total gerado nas atividades da empresa recuou 75,8% de P1 para P2, cresceu 12,9% de P2 para P3, aumentou 1.151%. de P3 para P4, e caiu 216,7% de P4 para P5. Ao se analisar o período como um todo (P1 a P5), o caixa líquido total recuou 499,7%.

7.9. Do retorno sobre investimentos

A tabela a seguir apresenta o retorno sobre investimentos, considerando a divisão dos valores dos lucros líquidos da indústria doméstica decorrente da totalidade das operações da empresa pelos ativos totais no último dia de cada período, constantes das demonstrações financeiras. Ou seja, o cálculo se refere aos lucros e ativos da empresa como um todo, e não somente aos relacionados ao produto similar doméstico.

Retorno sobre investimentos (mil R\$)

	P1	P2	P3	P4	P5
Lucro Líquido (A)	100,0	93,9	(62,5)	62,9	50,1
Ativo Total (B)	100,0	106,3	122,0	134,0	144,9
Retorno sobre o Investimento Total (A/B) (%)	100,0	88,4	(51,2)	47,0	34,6

Observou-se que a taxa de retorno sobre investimentos recuou de P1 para P2 e de P2 para P3, aumentou de P3 para P4, recuou de P4 para P5. Por fim, analisando os extremos da série, de P1 a P5, o retorno sobre investimentos diminuiu.

7.10. Da capacidade de captar recursos e investimentos

Para avaliar a capacidade de captar recursos, o Departamento calculou os índices de liquidez geral e corrente a partir dos dados relativos à totalidade dos negócios da indústria doméstica, constantes de suas demonstrações financeiras.

O índice de liquidez geral indica a capacidade de pagamento das obrigações de curto e de longo prazo e o índice de liquidez corrente, a capacidade de pagamento das obrigações de curto prazo.

Capacidade de captar recursos ou investimentos (em número índice, P1 = 100)

----	P1	P2	P3	P4	P5
Índice de Liquidez Geral	100,0	118,7	97,3	92,6	87,0
Índice de Liquidez Corrente	100,0	127,1	91,0	87,5	75,8

O índice de liquidez geral diminuiu em todos os períodos analisados, sendo a contração de P1 para P5 de 13,5%. O índice de liquidez corrente, por sua vez, também diminuiu em todos os períodos da análise, contraindo-se 23,9% de P1 para P5.

7.11. Do crescimento da indústria doméstica

O volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno em P5 foi inferior ao volume de vendas registrado em P1 (-4,2%), e ao registrado em P4 (-0,3%).

Considerando que o crescimento da indústria doméstica se caracteriza pelo aumento do seu volume de venda no mercado interno, pode-se constatar que a indústria doméstica não cresceu no período de revisão.

Além disso, frise-se que a redução de 4,2%, no volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno, foi acompanhada pela redução de 20,1%, de P1 a P5, do mercado brasileiro. Dessa forma, conclui-se que a indústria doméstica, apesar de não conseguir aumentar seu volume de vendas, aumentou sua participação no mercado brasileiro (aumento de 11,5 p.p.) devido à queda superior no mercado brasileiro e à redução da participação das importações investigadas no mercado brasileiro no mesmo período (-5,5 p.p.)

Dessa forma, conclui-se que a indústria doméstica não apresentou crescimento absoluto de suas vendas, apenas crescimento relativo em relação ao mercado brasileiro.

7.12. Da conclusão acerca dos indicadores da indústria doméstica

A partir da análise dos indicadores expostos neste documento, verificou-se que, durante o período de análise da continuação ou retomada do dano as vendas da indústria doméstica no mercado interno recuaram 4,2% na comparação entre P1 e P5. Tal redução, refletiu na queda nos resultados operacionais, que foram negativos em quatro dos cinco períodos analisados. Tais prejuízos também foram observados nos resultados operacionais excluindo-se os resultados financeiros e nos resultados operacionais excluindo-se os resultados financeiros e outras despesas operacionais.

Apesar da queda absoluta das vendas da indústria doméstica no mercado interno, evidenciada no item anterior, houve aumento na participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro (11,5 p.p. de P1 para P5, apesar da redução de 9,1 p.p. de P4 para P5). A produção de pneus de

automóveis da indústria doméstica oscilou durante o período da análise, observando um decréscimo de 2% de P1 a P5. Esta redução foi acompanhada pela diminuição do grau de ocupação da capacidade instalada tanto de P1 para P5 (1,1 p.p.), enquanto de P4 para P5 observou-se incremento de 1,9 p.p.. Destaca-se que o grau de ocupação aumentou em decorrência do incremento da produção dos outros produtos, que apresentaram crescimento de 39,2% ao longo do período de análise de dano.

Por sua vez, os estoques aumentaram 17,1% de P1 para P5, apresentando crescimento relevante, de P4 para P5, com incremento de 46,2%. O número de empregados ligados à produção apresentou estabilidade ao longo do período analisado, de P1 a P5, com incremento de 0,4%, enquanto a massa salarial apresentou crescimento de 19%. A produtividade por empregado, por sua vez, reduziu 2,4% de P1 para P5, apresentando estabilidade, com contração de 0,3% de P4 para P5..

A receita líquida obtida pela indústria doméstica no mercado interno cresceu 10,2% de P1 para P5, motivada pelo incremento no preço da indústria doméstica, de 15,2%, a despeito da redução do volume de venda ao longo do período investigado (4,2% de P1 a P5). Observou-se redução da relação custo/preço de P1 para P5 visto que o incremento dos custos de produção (3,9% de P1 para P5) foi inferior ao incremento dos preços médios praticados pela indústria doméstica.

O resultado bruto foi positivo em todos os períodos da série, apresentando crescimento de 18,1% de P1 para P5, porém sendo observada contração de 8% de P4 para P5. A margem bruta apresentou evolução parecida, com estabilidade de P1 para P5, com incremento de [CONFIDENCIAL] p.p. e contração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Já o resultado operacional se apresentou negativo em todos períodos, apresentando contração de 27,2% de P1 para P5 e 75,2% de P4 para P5. A margem operacional apresentou redução de [CONFIDENCIAL]p.p. de P1 para P5 e [CONFIDENCIAL]p.p. de P4 para P5. Comportamento semelhante foi apresentado pelo resultado operacional exceto o resultado financeiro, o qual apresentou redução de 81,5% de P1 para P5 e 20,1% de P4 para P5. A margem operacional sem as despesas financeiras reduziu [CONFIDENCIAL]p.p. de P1 para P5 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Por sua vez o resultado operacional exceto o resultado financeiro e as outras despesas diminuiu 66,3% de P1 para P5 e cresceu 135,3% de P4 para P5, e a margem operacional sem as despesas financeiras e as outras despesas, a qual apresentou diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p. de para P5, apresentando crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5.

Verificou-se que de P1 para P5, a indústria doméstica apresentou redução no volume de vendas, porém em proporção inferior à contração ao mercado brasileiro, o que permitiu crescimento na participação no mercado brasileiro. Tal crescimento decorreu com incremento do preço, porém tal melhoria não foi refletida no nas margens operacionais, que apresentaram deterioração no período, sendo necessário destacar que em P5 [CONFIDENCIAL].

Ao se observar o período de P4 para P5, verificou-se que as melhorias dos indicadores da indústria doméstica de P1 para P4 quase foram neutralizadas pela evolução no último interstício da análise, onde se observou contração de 0,3%, no volume de vendas da indústria doméstica, com incremento no preço de venda em 12,9% acompanhado por incremento no CPV em 16,2%, o que impactou negativamente as margens operacionais. Adicionalmente, a participação da indústria doméstica também apresentou forte retração, com queda de 9,1 p.p.

Dessa forma, pôde-se concluir pela continuidade do dano, uma vez constatada deterioração dos indicadores da indústria doméstica, especialmente quanto à lucratividade.

8. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO DANO

O art. 108 c/c o art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que a determinação de que a extinção do direito levará muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano à indústria doméstica deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo: a situação da indústria doméstica durante a vigência definitiva do direito; o impacto provável das importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica; o comportamento das importações do produto objeto da medida durante sua vigência e a provável tendência; o preço provável das importações objeto de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro; alterações nas condições de mercado no país exportador; e o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica

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

O art. 108 c/c o inciso I do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinada a situação da indústria doméstica durante a vigência do direito.

Nesse sentido, verificou-se que a indústria doméstica apresentou contração em seu volume de vendas, sendo a contração acumulada de 4,2% de P1 para P5. Por outro lado, essa contração foi em proporção inferior a contração do mercado brasileiro no mesmo período, que reduziu 20,1%. A evolução de tais indicadores, acarretou em crescimento na participação do produto similar nacional no mercado brasileiro, que atingiu 69,4% em P5, 11,5 p.p. superior a participação observada em P1. Ressalta-se, entretanto, que o maior nível de participação da indústria doméstica aconteceu em P4, quando essas vendas representaram 78,5% do mercado brasileiro. Essa evolução de P4 para P5, ocorreu em decorrência da contração das vendas da indústria doméstica, em 0,3%, apesar do crescimento de 12,7% no mercado brasileiro. Quanto à produção, acompanhando a evolução das vendas ao longo do período, este indicador apresentou contração de 2% de P1 para P5, o que não impediu que o estoque observado no final de P5 fosse 17,1% superior ao mesmo indicador em P1, sendo necessário destacar que a produção de P4 para P5 não acompanhou as vendas internas, o que acarretou em incremento nos estoques.

Ressalta-se que o crescimento relativo no mercado brasileiro foi acompanhando pelo incremento na receita líquida e no preço médio de venda no mercado interno, que cresceram 10,4% e 15,2%, respectivamente, de P1 para P5, que refletiram em incremento na margem bruta, [CONFIDENCIAL] p.p. no mesmo período. Por outro lado, a margem operacional líquida, a margem operacional líquida de receitas financeiras e a margem operacional líquida de receita financeiras e outras despesas apresentaram contração de [CONFIDENCIAL] p.p., [CONFIDENCIAL] p.p. e [CONFIDENCIAL] p.p., respectivamente. Tal evolução reflete a evolução do CPV que de P1 para P5 apresentou crescimento de 14,8%. Nesse sentido, necessário destacar que tal evolução ocorreu em decorrência, principalmente, do crescimento de 14,8% de P4 para P5.

Diante de todo exposto, considerando que a indústria doméstica apresentou crescimento na sua participação no mercado brasileiro de P1 para P5, com incremento de preço e pequena deterioração de sua lucratividade, restou evidenciado que o direito antidumping imposto ajudou a neutralizar o dano causado pelas importações objeto de dumping à indústria doméstica. Entretanto, verifica-se deterioração de P4 para P5 de indicadores da indústria doméstica, acompanhada pelo crescimento das importações objeto do direito, que cresceram 476,9%, representando ganho de 1,5 p.p. no mercado brasileiro, e das outras importações, que cresceram 52%, com ganho de 7,4 p.p., sendo necessário destacar que o preço

internado das demais origens, com exceção da Argentina que apresenta preço próximo ao da indústria doméstica, é inferior ao preço do produto chinês internado.

8.2. Do comportamento das importações

O art. 108 c/c o inciso II do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o volume de tais importações durante a vigência do direito e a provável tendência de comportamento dessas importações, em termos absolutos e relativos à produção ou ao consumo do produto similar no mercado interno brasileiro.

Conforme o exposto no item 6 deste documento, verificou-se que, de P1 a P5, houve redução do volume das importações objeto do direito antidumping, na proporção de 77,5%, o que ocasionou redução na participação no mercado brasileiro de 5,5 p.p., passando a representar 2,1 p.p. do mercado em P5.

Verificou-se que em P1 as importações objeto do direito antidumping somaram 10.793,10 toneladas. Em P5 esse montante foi reduzido a 2.362,5 toneladas. Observa-se que a participação dessas importações no mercado brasileiro correspondia a 7,6% no primeiro período analisado, sendo que essa participação em P5 equivale a 2,1%.

Ressalte-se que o preço das importações de pneus de automóvel da origem objeto do direito foi menor do que as demais origens em todos os períodos objeto da análise, estando inclusive subcotado em relação ao preço da indústria doméstica mesmo considerado o direito antidumping, conforme será detalhado no item 8.3.

Considerando o potencial exportador da origem investigada, conforme mencionado no item 5.2 deste documento, concluiu-se que caso o direito antidumping fosse extinto, muito provavelmente as importações de pneus de automóveis sujeitas ao direito antidumping cresceriam a preços subcotados, voltando a deslocar as vendas e a agravar o dano à indústria doméstica.

8.3. Do preço provável das importações com indícios de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro

O art. 108 c/c o inciso III do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o preço provável das importações a preços de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro.

Para esse fim, buscou-se avaliar, inicialmente, o efeito das importações objeto do direito antidumping sobre o preço da indústria doméstica no período de revisão. De acordo com o disposto no § 2º do art. 30 do Decreto nº 8.058, de 2013, o efeito das importações a preços 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 importado a preços 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 automóveis 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 da China no mercado brasileiro.

Para o cálculo dos preços internados do produto importado da origem investigada, 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 unitário, em reais, do Imposto de Importação efetivamente pago, obtido também dos dados de importação da RFB; (ii) o valor unitário 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, (iii) os valores unitários das despesas de internação retirados da petição, conforme estimativa calculada pela petionária (3% do valor CIF); e (iv) o valor unitário, em reais, do direito antidumping recolhido durante cada período, obtido também dos dados de importação da RFB.

Cumprе 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 realizadas ao amparo do regime especial de *drawback*.

Por fim, os preços internados do produto exportado pela origem objeto do direito antidumping foram atualizados com base no IPA-OG, a fim de se obter os valores em reais atualizados 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 atualizados, e a quantidade vendida no mercado interno durante o período de investigação de continuação/retomada do dano.

A tabela a seguir demonstra o cálculo efetuado para cada período de investigação de continuação/retomada do dano:

Preço Médio CIF Internado e Subcotação (em número índice, P1 = 100)

	P1	P2	P3	P4	P5
Preço CIF (R\$/t)	100,0	99,0	115,4	121,9	107,6
Imposto de Importação (R\$/t)	100,0	97,7	117,1	118,8	47,4
AFRMM (R\$/t)	100,0	94,2	95,2	71,2	96,5
Despesas de internação (R\$/t)	100,0	99,0	115,4	121,9	107,6
Direito Antidumping (R\$/t)	100,0	121,3	228,7	277,5	473,6
CIF Internado (R\$/t)	100,0	100,7	124,8	133,9	131,3
CIF Internado (R\$ atualizados/t) (a)	100,0	95,9	113,3	112,6	107,1
Preço da Indústria Doméstica (R\$ atualizados/t) (b)	100,0	98,8	98,3	102,0	115,2
Subcotação (R\$ atualizados/t) (b-a)	100,0	135,6	(93,0)	(33,0)	219,5

Da análise da tabela anterior, constatou-se que o preço médio CIF internado no Brasil do produto importado da China, quando considerado o direito antidumping, esteve subcotado em relação ao preço da indústria doméstica em P1, P2 e P5. De P4 para P5, destaca-se que a ausência de subcotação evoluiu para a subcotação de todo o período de análise de dano, uma vez que o preço da indústria doméstica cresceu 12,9% e o preço CIF internado do produto objeto da medida reduziu 5%.

Considerando a evolução do preço da indústria doméstica, não foi possível observar depressão, uma vez que de P1 para P5 e de P4 para P5 houve incremento neste indicador. Por fim, não foi observada supressão, uma vez que os incrementos nos custos, de P1 para P5 (3,9%) e P4 para P5 (4,2%), foram acompanhados por incrementos de preços.

A tabela a seguir demonstra o cálculo efetuado para a origem objeto do direito antidumping, para cada período de investigação de continuação/retomada do dano, caso não houvesse cobrança do direito antidumping.

Subcotação sem direito antidumping – em número índice, P1 = 100

	P1	P2	P3	P4	P5
CIF Internado - sem direito antidumping	100,0	94,1	104,7	101,6	81,6
Preço da indústria doméstica	100,0	98,8	98,3	102,0	115,2
Subcotação (R\$ atualizados/t)	100,0	125,2	62,2	104,5	305,5

Constata-se da análise da tabela anterior, que caso não houvesse a cobrança do direito antidumping, as importações do produto objeto da medida apresentariam subcotação em todos os períodos da análise de dano, sendo necessário destacar que a subcotação em P5, último período de análise de dano, seria a mais elevada, com um preço do produto investigado 40% inferior ao preço da indústria doméstica. Ademais, o preço CIF em dólares do produto objeto do direito em tela em P5 foi inferior ao preço de todas as demais origens que exportaram para o Brasil no mesmo período (vide item 6.1.2). Dessa forma, conclui-se que, na ausência do direito, as importações da origem gravada poderiam voltar a causar dano à indústria doméstica de forma significativa, dada a grande subcotação observada.

8.4. Do impacto provável das importações com indícios de dumping sobre a indústria doméstica

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

Assim, para fins de início da presente revisão, buscou-se avaliar inicialmente o impacto das importações objeto do direito antidumping sobre a indústria doméstica durante o período de revisão.

Verificou-se que o volume das importações de pneus de automóveis da origem objeto do direito antidumping diminuiu consistentemente ao longo do período investigado. Com efeito, de P1 a P5, o volume dessas importações diminuiu em 78,1%, de modo que sua participação no mercado brasileiro saiu de 7,6% em P1 para 2,1% em P5.

Acerca dos resultados demonstrados pela indústria doméstica, verificou-se que de P1 para P5, houve aumento na participação no mercado brasileiro e no preço médio do produto similar, porém essa melhoria não foi refletida nas margens operacionais. Destaca-se que essa evolução, como apontado no parágrafo anterior, foi acompanhada pela queda nas importações objeto do direito antidumping. No entanto, no período de P4 para P5, essas importações voltaram a crescer (+476,5%), o que resultou em aumento da participação no mercado brasileiro nesse mesmo período (+1,7 p.p.). Adicionalmente, a sobre-cotação registrada em P4 passou para subcotação em P5, a maior do período de análise de dano.

Ademais, conforme já analisado, a origem investigada apresenta considerável potencial para aumento de sua produção e vendas de pneus de automóveis para o Brasil.

Assim, apesar do direito antidumping imposto ter mitigado o dano causado pelas importações sujeitas à medida, conclui-se que há indícios de que a sua não renovação levaria muito provavelmente à retomada do dano causado pelas importações com indícios de continuação de dumping, dados os preços praticados nas exportações da China para o Brasil, a acentuada subcotação observada no item 8.3 deste documento e o elevado potencial exportador da origem objeto do direito.

8.5. Das alterações nas condições de mercado

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

Conforme evidenciado no item 5.2, verificou-se que a estimativa de aumento da capacidade e da produção da China nos próximos anos deverá alterar as vendas externas da origem investigada, podendo resultar no aumento das exportações do produto objeto do direito para o Brasil.

A não prorrogação da medida antidumping atualmente em vigor, portanto, levaria ao aumento das importações pelo Brasil de pneus de automóveis de origem chinesa, com preços com indícios de continuação de dumping, ocasionando piora nos indicadores da indústria doméstica.

8.6. Do efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica

O art. 108 c/c o inciso VI do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica.

8.6.1. Volume e preço de importação das demais origens

Verificou-se, a partir da análise das importações brasileiras de pneus de automóveis que as importações oriundas das outras origens diminuíram de P1 para P4 (17,8% em P2, 41,4% em P3, e 9,9% em P4, sempre em relação ao período anterior), e aumentaram 52%, de P4 para P5. Dentre essas importações, cabe destacar a existência de direitos antidumping aplicado às importações originárias da Coreia do Sul, Tailândia, Taipé Chinês e Ucrânia, que representaram 22,8% das importações totais em P1, e passaram a representar 0,3% em P5.

Entretanto, necessário destacar que em P5 as importações originárias das demais origens também apresentaram crescimento, com preço inferior ao preço do produto objeto da medida, quando desconsiderado as importações originárias da Argentina, o que pode explicar em parte a deterioração dos indicadores da indústria doméstica em P5.

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

A alíquota do imposto de importação aplicado às importações de pneus de automóveis esteve em 16% durante o período da revisão. Desse modo, eventual dano à indústria doméstica não poderia ser atribuído ao processo de liberalização dessas importações.

8.6.3. Contração na demanda ou mudanças nos padrões de consumo

O mercado brasileiro de pneus de automóveis apresentou contração ao longo do período de análise de dano, contraindo 20,1% de P1 para P5. Apesar dessa redução, a indústria doméstica foi capaz de apresentar ganhos relativos, aumentando sua participação em 11,5 p.p., uma vez que suas vendas apresentaram redução em menor intensidade, -4,2%. Destaca-se que no último interstício da análise, de P4 para P5, o mercado brasileiro apresentou recuperação, com crescimento de 12,7%, porém a indústria doméstica não foi capaz de acompanhar esse crescimento, apresentando contração de 0,3% no mesmo período, o que ocasionou redução de 9,1 p.p. na participação no mercado brasileiro nesse mesmo interstício.

De todo modo, não é possível descartar que a contração do mercado brasileiro ao longo do período de revisão tenha afetado os indicadores da indústria doméstica nesse mesmo período.

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

Não foram identificadas práticas restritivas ao comércio de pneus de automóveis pelo produtor doméstico e pelos produtores estrangeiros, nem fatores que afetassem a concorrência entre eles.

8.6.5. Progresso tecnológico

Tampouco foi identificada a adoção de evoluções tecnológicas que pudessem resultar na preferência do produto importado ao nacional. O pneu de automóvel originário da China sujeito ao pagamento do direito antidumping e o fabricado no Brasil são concorrentes entre si, disputando o mesmo mercado.

8.6.6. Desempenho exportador

Como apresentado neste documento, o volume de vendas de pneus de automóveis ao mercado externo pela indústria doméstica caiu tanto de P1 para P5 (-15,8%) quanto de P4 para P5 (-9,8%). Ressalte-se que, ao longo do período de análise de probabilidade de continuação ou retomada do dano, embora as exportações possam ter contribuído para o desempenho dos custos da indústria doméstica, sempre representaram percentual pequeno em relação às vendas totais da empresa, em torno de 4,4%.

8.6.7. Produtividade da indústria doméstica

A produtividade da indústria doméstica, calculada como o quociente entre a quantidade produzida e o número de empregados envolvidos na produção no período, retrocedeu 2,4% de P1 para P5, apresentando leve recuperação no último período de análise. Essa redução está relacionada ao aumento do número de empregado (0,4%) ao longo de todo o período de análise de dano vis-à-vis à queda da produção (-2,0%) no mesmo período. Dessa forma, devido a melhora desse indicador no final do período, não se pode atribuir o dano à indústria doméstica à produtividade.

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

A indústria doméstica não registrou importação ou revenda de pneus de automóveis ao longo do período de investigação de continuação/retomada de dano. Portanto, eventual dano à indústria doméstica não poderia ser atribuído a tais importações/revendas.

8.6.9. Dos outros produtores nacionais

Como apontando no item 3 deste documento, a peticionária apresentou dados de três produtores nacionais do produto similar que representam em conjunto cerca de 65% da produção nacional, não tendo sido apresentados indicadores dos outros produtores nacionais. Considerando que o desempenho desses outros produtores nacionais pode ser relevante para a situação da indústria doméstica, ao longo do processo serão feitos esforços para obtenção e análise dessas informações.

8.7. Da conclusão sobre os indícios de continuação ou retomada do dano

Ante a todo o exposto, percebe-se que o direito antidumping imposto foi suficiente para neutralizar o dano causado pelas importações objeto do direito antidumping, porém no último interstício, de P4 para P5, verifica-se incremento nessas importações com impactos sobre a lucratividade da indústria doméstica.

Considerando-se a existência de potencial para que a China incremente sua produção e vendas de pneus de automóveis para o Brasil e o preço provável dessas exportações para o Brasil na ausência do direito antidumping, concluiu-se que a não renovação do direito antidumping levaria muito provavelmente ao agravamento dos indicadores econômico-financeiros da indústria doméstica e à retomada do dano causado por tais importações.

Em face de todo o exposto, pode-se concluir, para fins de início desta revisão, pela existência de indícios suficientes de que, caso o direito antidumping não seja prorrogado, haverá probabilidade de retomada do dano à indústria doméstica decorrente das importações objeto do direito.

9. DA RECOMENDAÇÃO

Consoante a análise precedente, há indícios de que a extinção do direito antidumping muito provavelmente levaria à continuação da prática de dumping nas exportações de pneus de automóveis originárias da China e à retomada do dano dela 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 de automóveis, comumente classificadas no item 4011.10.00 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.