



MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
SECRETARIA ESPECIAL DE COMÉRCIO EXTERIOR E ASSUNTOS INTERNACIONAIS  
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

CIRCULAR Nº 63, DE 21 DE NOVEMBRO DE 2019  
(Publicada no D.O.U. de 22/11/2019)

O SECRETÁRIO DE COMÉRCIO EXTERIOR, SUBSTITUTO, DA SECRETARIA ESPECIAL DE COMÉRCIO EXTERIOR E ASSUNTOS INTERNACIONAIS DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 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 SECEX 52272.003538/2019-98 e do Parecer nº 39, 21 de novembro de 2019, elaborado pela Subsecretaria de Defesa Comercial e Interesse Público – SDCOM 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 107, de 21 de novembro de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 24 de novembro de 2014, aplicado às importações brasileiras de pneus novos radiais para ônibus ou caminhão, aros 20”, 22” e 22,5”, doravante também denominados “pneus de carga”, comumente classificadas no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originárias de República da África do Sul, República da Coreia, Federação da Rússia, Japão, Reino da Tailândia e Taipé Chinês.

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 abril de 2018 a março de 2019. Já a análise da probabilidade de continuação ou retomada do dano que antecedeu o início da revisão considerou o período de abril de 2014 a março de 2019.

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 30, de 7 de junho de 2018. 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 à SDCOM, 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 30, de 2018. 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 à SDCOM 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 data de ciência. Presume-se que as partes interessadas terão ciência de documentos impressos enviados pela SDCOM 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 neste processo 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, no caso específico do Reino da Tailândia e de Taipé Chinês, 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, a SDCOM 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.

(Fls. 3 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

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 107, de 2014, permanecerão em vigor, no curso desta revisão.

14. Conforme previsto no § 2 do art. 5 e da Portaria SECEX nº 8, de 2019, a avaliação de interesse público será facultativa, a critério da SDCOM ou com base em questionário de interesse público apresentado por partes interessadas.

15. As partes interessadas no processo de avaliação de interesse público disporão, para a submissão da resposta ao questionário de interesse público, do mesmo prazo inicial concedido para a restituição dos questionários de importador da revisão de final de período em curso.

16. O interesse público existirá, nos termos do art. 3º da Portaria SECEX nº 8, de 2019, quando o impacto da imposição da medida antidumping sobre os agentes econômicos como um todo se mostrar potencialmente mais danoso, se comparado aos efeitos positivos da aplicação da medida de defesa comercial.

17. Os questionários de interesse público estão disponíveis no endereço eletrônico <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/defesa-comercial/306-interesse-publico/3888-questionario-de-interesse-publico>.

18. Eventuais pedidos de prorrogação de prazo para submissão do questionário de interesse público, bem como respostas ao próprio questionário de interesse público deverão ser protocolados no âmbito dos processos nº 19972.102474/2019-44 (confidencial) ou nº 19972.102473/2019-08 (público) do Sistema Eletrônico de Informações do Ministério da Economia - SEI/ME, observados os termos dispostos na Portaria SECEX nº 8, de 2019.

19. Esclarecimentos adicionais podem ser obtidos pelo telefone +55 61 2027-9366/9339 ou pelo endereço eletrônico **pneusdecargarev@mdic.gov.br**.

LEONARDO DINIZ LAHUD

## ANEXO

### 1. DOS ANTECEDENTES

#### 1.1. Da investigação original

Em 31 de julho de 2012 foi protocolada, no então Departamento de Defesa Comercial (Decom) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, petição pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP, doravante também denominada peticionária ou ANIP, solicitou abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneus novos radiais para ônibus ou caminhão, aros 20”, 22” e 22,5”, doravante também denominados “pneus de carga”, originárias da República da Coreia, Reino da Tailândia, República da África do Sul, Federação Russa e Taipé Chinês, doravante denominados, respectivamente, Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia e Taipé Chinês.

A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 28, de 7 de junho de 2013, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 10 de junho de 2013, e foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 107, de 21 de novembro de 2014, publicada no D.O.U. de 24 de novembro de 2014, com aplicação, por 5 anos, de direito antidumping definitivo, na forma de alíquota específica, às importações do produto em questão, conforme segue:

Origem	Produtor/Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/t)
África do Sul	Todas as empresas	1.751,93
Coreia do Sul	Kumho Tires Co. Inc.	317,11
Coreia do Sul	Hankook Tire Co., Ltd.	1.794,73
Coreia do Sul	Demais empresas	2.031,31
Japão	Todas as empresas, exceto Sumitomo Rubber Industries	4.058,74
Rússia	OAO Cordiant	1.097,13
Rússia	Demais empresas	2.933,96
Tailândia	Todas as empresas	550,52
Taipé Chinês	Todas as empresas	723,62

#### 1.2. Do compromisso de preços em vigor

O compromisso de preços firmado pela Sumitomo Rubber Industries, LTD. ("SRI"), homologado pela Resolução CAMEX no 107, de 21 de novembro de 2014, a ser aplicado às exportações do produto objeto da medida antidumping, estabeleceu preço de exportação igual ou superior a US\$ 5.369,04/tonelada (cinco mil, trezentos e sessenta e nove dólares dos Estados Unidos da América e quatro centavos por tonelada do produto), em base CIF, conforme expresso no Termo de Compromisso de Preços (TCP) constante do Anexo I da referida resolução.

(Fls. 5 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

No âmbito do compromisso firmado, também foi definido que, para uma quantidade máxima anual de 18.000 toneladas (dezoito mil toneladas) do produto objeto do Compromisso de Preços originário do Japão e fabricado pela SRI, exportado exclusivamente para sua parte relacionada Sumitomo Rubber do Brasil Ltda. - SRB, o preço deveria ser igual ou superior a US\$ 2.901,00/tonelada (dois mil e novecentos e um dólares dos Estados Unidos da América por tonelada do produto), em base CIF.

A SRI, assumindo obrigação em nome de terceiro, se comprometeu a que, sua parte relacionada, a SRB, inclusive suas filiais, revenda o produto objeto do Compromisso de Preços, importado da SRI, para o primeiro comprador independente no Brasil por um preço igual ou superior a US\$ 4.200,30/tonelada (quatro mil e duzentos dólares dos Estados Unidos da América e trinta centavos, por tonelada), em base *ex fabrica*, considerando o preço médio ponderado mensal das vendas. As vendas da SRB no mercado brasileiro seriam feitas nas modalidades *ex fabrica* ou entregue ou posto no cliente. O referido preço previsto seria pago em duas parcelas, sendo a primeira em até 28 (vinte e oito) dias e a segunda em até 56 (cinquenta e seis) dias da data da venda.

Nos termos dos itens 5.7 e 7.4 do TCP, foi estabelecido pelo referido compromisso que os preços previstos supracitados deveriam ser reajustados no início de cada ano civil, a partir de janeiro de 2016, com base na variação do IGP-DI dos 12 (doze) meses imediatamente anteriores, com efeito a partir da publicação no D.O.U. de Circular correspondente .

Para a aplicação dos preços previstos, a SRI e a SRB (inclusive suas filiais) se comprometeram a fornecer à SDCOM, para os períodos de 1º de janeiro a 30 de junho e de 1º de julho a 31 de dezembro, de cada ano civil, informações referentes às exportações da SRI para o Brasil e às vendas da SRB para os primeiros compradores independentes do produto objeto do Compromisso de Preços importado da SRI.

A tabela a seguir indica os preços vigentes ao longo do período de revisão até o momento, conforme os reajustes previstos nos itens 5.7 e 7.4 do TCP:

(Fls. 6 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

Circulares	Nº 12, de 23/02/2016	Nº 16, de 10/03/2016	Nº 13, de 03/03/2017	Nº 12, de 12/03/2018	Nº 16, de 02/04/2019
Período de acúmulo do IGP-DI	Janeiro a dezembro de 2015	Metodologia de atualização de preços (decisão judicial)	Janeiro de 2015 a dezembro de 2016	Janeiro de 2015 a dezembro de 2017	Janeiro de 2015 a dezembro de 2018
IGP-DI acumulado	10,70%	Liminar	18,65%	18,09%	26,54%
Preço a ser aplicado às exportações do produto objeto do Compromisso de Preços do Japão para o Brasil pela Sumitomo Rubber Industries	US\$ 5.943,53/t	US\$ 3.876,93/t	US\$ 5.067,45/t	US\$ 5.048,79/t	US\$ 4.583,16/t
Preço praticado para a quantidade máxima anual do produto objeto do Compromisso de Preços originário do Japão e fabricado pela SRI exportado exclusivamente para sua parte relacionada Sumitomo Rubber do Brasil Ltda.	US\$ 3.211,41/t	US\$ 2.094,78/t	US\$ 2.738,04/t	US\$ 2.727,96/t	US\$ 2.476,37/t
Preço praticado pela Sumitomo Rubber do Brasil Ltda. na revenda do produto objeto do Compromisso de Preços, importado da SRI, para o primeiro comprador independente no Brasil	US\$ 4.649,73/t	US\$ \$3.032,99/t	US\$ 3.964,36/t	US\$ 3.949,77/t	US\$ 3.585,49/t

Em face de decisão judicial proferida em 1º de março de 2016, no âmbito do Processo nº 1001606-07.2016.4.01.3400 - 2ª VF/SJDF, em relação à Circular SECEX nº 12, de 23 de fevereiro de 2016, que efetuou a primeira atualização dos preços a serem praticados no âmbito do compromisso de preços em tela, foi deferido pedido liminar apresentado pela Sumitomo para aplicação de metodologia de atualização monetária que leve em consideração os efeitos da variação cambial e intimou-se a SECEX para o imediato cumprimento da decisão. Dessa forma, em 10 de março de 2016, foi publicada a Circular SECEX nº 16, de 10 de março de 2016, que atualizou, seguindo a metodologia preceituada na referida decisão liminar, os preços a serem praticados no âmbito do compromisso de preços. Posteriormente, em sentença de 28 de junho de 2017, restou determinado que a atualização monetária prevista no TCP continuasse a seguir a metodologia estabelecida na liminar.

Em face da necessidade de cumprir as decisões judiciais, as atualizações dos compromissos de preços pela SECEX adotaram a seguinte metodologia: a) conversão dos preços para Real pela taxa de câmbio diária de venda, disponibilizada pelo Banco Central do Brasil, de 17 de novembro de 2014 – data em que o Compromisso de Preços foi pactuado; b) atualização de tais valores pelo IGP-DI acumulado de janeiro de 2015 a dezembro do ano anterior à cada atualização; c) conversão dos valores atualizados referidos no item “b” novamente para dólares dos Estados Unidos, com base na taxa de câmbio de venda, disponibilizada pelo Banco Central do Brasil, do primeiro dia útil do ano de cada ano em que foi efetuada a atualização.

Ao longo do período de vigência do compromisso de preços, foram recebidos tempestivamente relatórios de vendas do produto objeto da medida, tendo sido inclusive realizadas verificações **in loco** nas empresas SRI e SRB, respectivamente, em Tóquio e em São Paulo, nos períodos de 20 a 22 de novembro e de 11 a 13 de dezembro de 2017. Dessa forma, até o presente momento, constatou-se,

(Fls. 7 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

com base nas informações oficiais da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e nos dados fornecidos pela SRI, que o produtor/exportador japonês cumpriu o previsto no Compromisso homologado, nos termos da referida decisão judicial.

### **1.3. Das outras investigações**

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

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

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

Em 31 de janeiro de 2014, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP protocolou, em nome de suas associadas Pirelli Pneus Ltda., Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda. e Sociedade Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda., no então Departamento de Defesa Comercial (DECOM), petição de revisão para fins de prorrogação do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga, quando originárias da China, consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 2013. Por meio da Circular SECEX nº 32, de 16 de junho de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 17 de junho de 2014, foi iniciada a revisão.

Em 4 de maio de 2015, foi publicada no Diário Oficial da União a Resolução nº 32, de 29 de abril de 2015, que prorrogou a aplicação do direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, aplicado às mencionadas importações originárias da China, a ser recolhido sob a forma de alíquota específica fixada em dólares estadunidenses por quilograma, nos montantes abaixo especificados:

<b>Produtor/Exportador</b>	<b>Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)</b>
Hangzhou Zhongce Rubber Co Ltd,	US\$ 1,12/kg
Double Coin Holding Ltd	US\$ 1,12/kg
Giti Tire (Anhui) Co., Ltd.	US\$ 1,31/kg
Giti Tire (Chongqing) Company Ltd	US\$ 1,31/kg
Giti Tire (Fujian) Company Ltd	US\$ 1,31/kg
Aeolus Tyre Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Chaoyang Long March Tyre Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Cooper Chengshan (Shandong) Tire Co.	US\$ 1,42/kg
Guangming Tyre Group Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Sailun Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Shandong Jinyu Tyre Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Triangle Tyre Co. Ltd.	US\$ 1,42/kg
Shandong Bayi Tyre Manufacture Co.Ltd	US\$ 1,55/kg
Demais empresas	US\$ 2,59/kg

## **2. DA PRESENTE REVISÃO (1ª)**

### **2.1. Dos procedimentos prévios**

Em 22 de novembro de 2018, foi publicada, no D.O.U., a Circular SECEX nº 55, de 21 de novembro de 2018, dando conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping às importações brasileiras de pneus novos radiais para ônibus ou caminhão, aros 20", 22" e 22,5", comumente classificadas no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL – NCM, originárias da República da África do Sul, da República da Coreia, do Japão, da Federação da Rússia, do Reino da Tailândia e de Taipé Chinês, encerrar-se-á no dia 24 de novembro de 2019.

### **2.2. Da petição**

Em 24 de julho de 2019, a ANIP protocolou, por meio do 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 radiais para ônibus ou caminhão, aros 20", 22" e 22,5", comumente classificadas no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL – NCM, originárias da República da África do Sul, da República da Coreia, do Japão, da Federação da Rússia, do Reino da Tailândia e de Taipé Chinês, consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, doravante também denominado Regulamento Brasileiro.

No dia 18 de outubro de 2019, por meio do Ofício nº 5.319/2019/CGMC/SDCOM/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 petionária, após solicitação tempestiva para extensão do prazo originalmente estabelecido para resposta ao referido ofício, apresentou tais informações tempestivamente no dia 04 de novembro de 2019.

### **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 petionária, os produtores domésticos do produto similar, os produtores/exportadores estrangeiros, os importadores brasileiros do produto objeto do direito antidumping e os governos da República da África do Sul, da Coreia do Sul, do Japão, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Rússia.

Ademais, foram consideradas partes interessadas os produtores/exportadores estrangeiros que apresentaram exportações no período de revisão de continuação/retomada do dumping (P5). Na ausência de exportações de determinada origem nesse período, foram considerados como partes interessadas os produtores/exportadores cujas vendas para o Brasil ocorreram ao longo do período de revisão de continuação/retomada do dano (P1 e P5).

Em atendimento ao estabelecido no art. 43 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram identificados, por meio dos dados detalhados das importações brasileiras, fornecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Economia, 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.

Com vistas a identificar outros possíveis produtores domésticos do produto similar, a ANIP foi consultada, por meio do Ofício nº 5.319/2019/CGMC/SDCOM/SECEX, de 18 de outubro de 2019. A associação protocolou, em 4 de novembro de 2019, resposta ao ofício em tela, informando que entre os outros produtores do produto similar encontrar-se-iam a Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda. e a Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda.

Foi solicitado, por meio dos Ofícios nºs 5.406 e 5.407/2019/CGMC/SDCOM/SECEX, de 11 de novembro de 2019, o envio de informações referentes à produção e vendas destas duas empresas. Embora não tenham respondido aos ofícios enviados, tais empresas foram consideradas como possíveis outros produtores.

### **2.4. Da verificação in loco na indústria doméstica**

A verificação **in loco** na indústria doméstica será realizada no curso da revisão em tela, após a publicação de ato da SECEX que dará início ao processo de revisão.

## **3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE**

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

O produto objeto da investigação consiste em pneus novos utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, aros 20", 22" e 22,5", projetados para serem usados com ou sem câmara de ar,

originários da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia, Taipé Chinês, e exportados para o Brasil.

O produto objeto da investigação deve atender ao especificado nas Portarias INMETRO nº 482/2010 e nº 267/2011, e nas Resoluções CONMETRO nº 05/2008 e nº 07/2009.

Estão excluídos os pneus de construção diagonal e aqueles de construção radial com aros distintos daqueles especificados no item anterior.

De acordo com a ANIP, o produto objeto da investigação apresentam as mesmas características físico-químicas, aplicações e processo produtivo, e atendem aos mesmos requisitos técnicos ao descrito pelos produtores nacionais domésticos do produto similar, conforme exposto no item 3.2 infra.

A petionária destacou que os pneus importados – em especial os pneus asiáticos de baixo custo - têm menos borracha em sua banda e/ou composto que gera um rendimento quilométrico inferior. Se durante a primeira vida esse rendimento inferior é compensado pelo menor custo de aquisição, a conta se inverte quando contabilizamos as reformas. Apesar de ter uma estrutura (“carcaça”) perfeitamente apta a atender os requisitos técnicos vigentes para a primeira vida do pneu, são raras as marcas que suportam uma reforma, enquanto a média dos fabricantes nacionais gira em torno de 2 a 3.

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

O produto similar vendido no Brasil consiste em pneus radiais utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, aros 20”, 22” e 22,5”, projetados para serem usados com ou sem câmara de ar, classificados no item 4011.20.90 da NCM/SH.

Os pneus produzidos pela indústria doméstica, segundo a petionária, têm como principais matérias-primas borracha sintética (SBR), borracha natural, negro de fumo, arame, tecidos e químicos. Os principais elementos dos pneus de carga são:

a) Estrutura: os reforços estruturais que determinam a geometria do pneu inflado são dados pela carcaça. Os fios da carcaça embutidos no corpo do pneu transformam-no em composto anisotrópico. O cálculo estrutural do pneu é importante, porque o produto, quando em uso, é submetido a grandes deflexões e deformações, isto é, passa por processo de desintegração física, o que pode levar à fadiga dos materiais;

b) Banda de rodagem: constituída de elastômeros e tem a função de entrar em contato com o solo. Serve para proporcionar dirigibilidade, tração e drenagem de água em solo molhado, devendo atender a requisitos, como aderência em local seco e molhado, conforto, resistência a abrasão e laceração, além de apresentar alto rendimento quilométrico. Quando se estuda segurança e dirigibilidade, tende-se a analisar o composto da banda de rodagem, que deve contemplar a otimização de propriedades divergentes, que normalmente entram em conflito; e

c) Composto de borracha: o comportamento dos compostos de borracha depende das condições ambientais e operacionais de processo e uso. Os compostos são materiais que possuem comportamento elástico e viscoso, assim, apresentam propriedades mecânicas variando com a frequência e temperatura. Os compostos são especificados de acordo com a aplicação do pneu quanto ao tipo de

solo, potência e peso ao qual será submetido. Normalmente, para um pneu são formulados três tipos de compostos distintos, referentes a banda de rodagem, lona e talão. Os compostos de borracha passam pelo processo de vulcanização, no qual se evita a fluência do material em altas temperaturas e perante grandes deformações. São realizados estudos para determinar o ponto ótimo de vulcanização e garantir as propriedades físicas dos compostos. São três os fatores críticos: temperatura, pressão e tempo (ciclo).

O processo produtivo na indústria doméstica, de acordo com a peticionária, pode ser dividido nas seguintes etapas:

a) Elaboração do composto de borracha: na produção do composto são monitorados, por meio de instrumentos de medição acoplados ao equipamento que processa a mistura (*bambury*), a temperatura, a amperagem e o tempo do ciclo. Durante o processo, são coletadas amostras para realização de ensaios para aprovação do composto quanto às especificações pré-determinadas e liberação ao uso;

b) Lona: a confecção é controlada pelo operador com base em planos de controle e com instrumentos de precisão (micrômetros) em que se monitora a espessura da lona (conjunto de borracha e matérias têxteis);

c) Banda de rodagem: a extrusão da banda de rodagem é controlada por intermédio de instrumentos acoplados ao equipamento (extrusora), em que se controlam largura, espessura, comprimento e peso;

d) Talão: construído de acordo com especificações do diâmetro, para garantir que o pneu não se solte do aro quando submetido a esforços laterais;

e) Corte de lona: processo realizado com dispositivos acoplados ao equipamento que asseguram tanto o ângulo de corte como a largura com exatidão;

f) Construção da carcaça: o processo de construção da carcaça é responsável por aspectos como dirigibilidade, balanceamento, geometria e simetria do pneu. Existem especificações com tolerâncias mínimas a respeito de amarração de lonas, distribuição de peso e aplicação da banda de rodagem com o auxílio de dispositivos a laser; e

g) Vulcanização: processo monitorado por meio de dispositivos interligados e *softwares* que registram temperatura, pressão e tempo durante o processo. O controlador verifica a ocorrência de eventuais divergências entre as especificações e os registros e, caso ocorram, o pneu em processo é refogado da linha logo após o término do ciclo de vulcanização.

Os pneus de carga podem ser classificados em:

a) Quanto ao suporte: (i) Pneu sem câmara: pneu projetado para uso sem câmara do ar, e (ii) 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: (i) Pneu normal: pneu projetado para uso predominante em estradas pavimentadas; (ii) Pneu para uso misto: pneu próprio para utilização em veículos que trafegam alternadamente por estradas pavimentadas ou não; (iii) Pneu para uso fora estrada: pneu com banda de rodagem especial para utilização fora de

rodovias públicas; (iv) Pneu para competição: pneu destinado para uso exclusivo em competições, sendo proibida sua utilização em rodovias públicas; (v) Pneu para uso em veículo de coleção: pneu para ser empregado apenas em veículos antigos, aqueles que, mesmo tendo sido fabricados há mais de trinta anos, conservam suas características originais de fabricação e possuem valor histórico próprio;

c) Quanto à estrutura (ou construção): indica a forma de construção e a disposição das lonas da estrutura resistente do pneu: (i) 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 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem e (ii) Pneu radial: aquele cuja estrutura é constituída de uma ou mais lonas cujos fios estão dispostos de talão a talão e colocados aproximadamente a 90º, em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada circunferencialmente por duas ou mais lonas essencialmente inextensíveis; e

d) Quanto ao desenho da Banda de Rodagem: (i) Desenho de Banda de Rodagem Direcional: desenho com sulcos, predominantemente, dispostos no sentido longitudinal ao sentido de rodagem; (ii) Desenho de Banda de Rodagem Tratativa (de tração): desenho formado, predominantemente, por blocos separados por sulcos longitudinais e transversais, com objetivo de favorecer as características de tração do pneu, e (iii) Desenho de Banda de Rodagem com sentido de rotação: desenho concebido para único sentido de rotação, vinculado à estrutura de carcaça específica ou não.

No que diz respeito às características a serem identificadas nos pneus, pode-se mencionar que cada unidade de pneu de carga deve apresentar informações quanto a especificações técnicas, identificação e rastreabilidade, bem como outras obrigatórias por lei. Tais informações deverão ser afixadas de forma indelével sobre pelo menos um de seus flancos, contemplando:

a) Marca e denominação registrada do fabricante;

b) Designação da dimensão do pneu;

c) Tipo de estrutura ou tipo de construção do pneu: (i) para os pneus de estrutura diagonal, a simbologia “-” ou a letra “D” situada antes da indicação do diâmetro do aro, e (ii) para os pneus de estrutura radial, a letra “R” situada antes da indicação do diâmetro do aro e, eventualmente, a palavra “RADIAL”;

d) Sigla “SEM CÂMARA” e/ou “TUBELESS”, quando se tratar de pneu projetado para uso sem câmara. Sigla “C” ou “LT” junto a identificação da designação do pneu, no caso de pneus destinados a veículos comerciais;

e) A pressão máxima especificada para a carga máxima admissível do pneu, indicadas pelo fabricante;

f) No caso de pneus com desenho de banda de rodagem com sentido de rotação, um símbolo indicando sentido correto;

g) No caso de pneus que permite à operação de ressulcagem a sigla “RESSULCÁVEL” e/ou “REGROOVABLE”;

h) Data de fabricação: indica a data de fabricação do pneu, mediante um grupo de quatro algarismos. Os dois primeiros indicam cronologicamente a semana de fabricação, os dois últimos indicam o ano de produção;

i) País de fabricação;

j) Indicadores de Índice de Capacidade de Carga: corresponde a carga que o pneu deve suportar quando montado em um veículo e utilizado em conformidade com as especificações estabelecidas pelo fabricante do pneu, podendo ser expresso por: (i) índice de carga e (ii) pelo seu equivalente em quantidade de lonas, definido por uma das seguintes expressões: “cap. lonas”, “cap. carga”, “lonas cap.”, “cap. telas”, “ply rating”, “PR”, “load range” ou “load capacity”;

k) Indicadores de Símbolo de Categoria de Velocidade: é expresso pelo símbolo da categoria de velocidade, que correspondem à máxima velocidade que o pneu pode suportar; e

l) Indicadores de Desgaste da Banda de Rodagem: a banda de rodagem é limitada a um desgaste máximo (RESOLUÇÃO CONTRAN Nº. 558/80), o qual será determinado por indicadores visuais colocados nos pneus. A banda de rodagem deve incluir, pelo menos, seis filas transversais de indicadores de desgaste, dispostas aproximadamente a intervalos iguais e situadas nas cavidades em sua zona central que cobre aproximadamente  $\frac{3}{4}$  (três quartos) da largura da mesma. Os indicadores de desgaste devem ser colocados de maneira a não serem confundidos com saliências de borracha entre os blocos da banda de rodagem. No caso de pneus de dimensões adequadas para montagem em aros de diâmetro nominal inferior ou igual a 12” (304,8 mm), se aceitará quatro filas de indicadores de desgaste da banda de rodagem. Os indicadores de desgaste da banda de rodagem devem advertir visualmente quando a profundidade das cavidades correspondentes da banda de rodagem estiver reduzida a 1,6 mm, com tolerância de (+0,6/ - 0,0) mm.

A produção brasileira de pneus de carga do tipo diagonal é, de acordo com a petionária, decrescente (“projetos antigos”) e está sendo substituída pela produção de pneus do tipo radial devido a questões de desempenho e segurança do usuário. A indústria brasileira produz, em sua grande maioria, pneus de carga do tipo radial para o mercado interno. Destaca-se que pneus de tipo diagonal não fazem parte do escopo do produto objeto desta revisão.

No que toca a usos e aplicações do produto, os pneus objeto da presente petição se limitam aos pneus novos de borracha dos tipos utilizados em ônibus e caminhões.

Para a petionária, o preço seria fator preponderante na decisão do consumidor para escolher entre o pneu importado e o nacional. Além disso, diferenciação do produto, assistência técnica, rede de distribuição, propaganda, qualidade, etc. também são fatores importantes que influenciam na tomada de decisão entre a escolha pelo similar nacional ou pelo produto objeto. A disponibilidade de rede de distribuição é fator importante em função da disponibilidade imediata do produto quando necessário. Garantia e suporte técnico também são elementos importantes serem considerados. Fator de grande relevância na demanda deste produto se refere às características de cada ônibus ou caminhão, exigindo assim a produção e oferta de uma linha mais ampla com os devidos efeitos sobre seus custos.

Em relação à diferenciação de produto, esta é uma característica da concorrência no mercado e implica elevados gastos com pesquisa e desenvolvimento de novos tipos de produto, além de gastos com teste de desempenho. No que se refere à rede de distribuição, é necessária a manutenção de estrutura eficiente para atender a demanda de pneus.

Segundo a peticionária, o processo de fabricação dos pneus de carga é controlado e ocorre segundo o cumprimento de especificações técnicas e procedimentos pré-determinados para garantir segurança, uniformidade de peso e geometria, simetria, controle de compostos de borracha, grau de vulcanização dos compostos, repetição do processo, rastreabilidade, entre outros.

O produto similar nacional deve atender ao especificado no Manual de Normas Técnicas ALAPA, na Portaria Inmetro nº 118/2015 (RGCP), e na Portaria Inmetro 165/2008 (RTQ), na Portaria INMETRO/MDIC nº 205/2008 (Aprovar o Regulamento Técnico da Qualidade para Pneus Novos para Veículos Comerciais, Comerciais Leves e Rebocados), Portaria INMETRO/MDIC nº 544/2012 (Revisão dos Requisitos de Avaliação da Conformidade para Pneus Novos); Portaria INMETRO/MDIC nº 538/2013; Portaria INMETRO/MDIC nº 365/2015; Portaria INMETRO/INMETRO nº 251/2016 e Portaria INMETRO nº 512/2016 (Regulamento para o registro de objeto). O que diz respeito a canais de distribuição, a empresa Continental afirmou que comercializa o produto similar nos seguintes canais de venda: [CONFIDENCIAL]. Já a Michelin informou vender [CONFIDENCIAL]. A Prometeon, por sua vez, informou que suas vendas para o mercado interno são compostas por [CONFIDENCIAL].

### 3.3. Da classificação e do tratamento tarifário

O produto objeto da investigação são pneus novos utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, aros 20", 22" e 22,5", comumente classificados no item tarifário 4011.20.90 da NCM/SH.

A alíquota do Imposto de Importação aplicável ao produto objeto da investigação manteve-se em 16% no período entre abril de 2014 a março de 2018, conforme na Tarifa Externa Comum – TEC, dos anos acima elencados, disponível no endereço [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br).

Cabe destacar que a referida classificação tarifária é objeto das seguintes preferências tarifárias nas importações brasileiras de produto similar:

Preferências tarifárias		
País/Bloco	Base legal	Preferência tarifária
Argentina	ACE14 – Brasil - Argentina	100%
Egito	ALC – Mercosul - Egito	37,5%
Israel	ALC-Mercosul - Israel	10%

### 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 deve ser avaliada a similaridade entre produto objeto da investigação e produto similar fabricado no Brasil. O § 2º do mesmo artigo instrui que esses critérios não constituem lista exaustiva e que nenhum deles, isoladamente ou em conjunto, será necessariamente capaz de fornecer indicação decisiva quanto à similaridade.

O produto objeto da investigação, o fabricado no Brasil e os destinados ao consumo interno no mercado dos países investigados apresentam as mesmas características físico-químicas, aplicações e processo produtivo. Ambos atendem aos mesmos requisitos técnicos, não havendo, portanto, fatores impeditivos de substituição de um pelo outro.

Dessa forma, considera-se, para fins de início, que o produto fabricado no Brasil e os destinados ao consumo interno nos mercados dos países investigados são similares ao produto objeto da investigação exportado para o Brasil das origens investigadas.

#### **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 e instrui que, nos casos em que não for possível reunir a totalidade destes produtores, o termo indústria doméstica será definido como o conjunto de produtores cuja produção conjunta constitua proporção significativa da produção nacional total do produto similar doméstico.

A peticionária, Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP, possui, entre seus associados, cinco fabricantes do produto similar nacional, a saber: Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Prometeon Tyre Group Brasil Indústria Ltda. e Sociedade Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda.

As empresas Continental, Michelin e Prometeon apresentaram os dados necessários para análise do dano. Em sede de informação complementar à petição, a ANIP informou não possuir estimativas de produção e vendas da Bridgestone e da Goodyear. Desse modo, a solicitou-se, por meio dos Ofícios nºs 5.406 e 5.407/2019/CGMC/SDCOM/SECEX, de 11 de novembro de 2019, o envio de informações referentes à produção e vendas destas duas empresas. Informa-se que não houve resposta por parte dessas empresas.

Consideraram-se, portanto, as empresas associadas à ANIP como sendo a totalidade dos produtores nacionais de pneus de carga. Para fins de análise dos indícios de retomada/continuação de dano, foi definida como indústria doméstica as linhas de produção de pneus de carga das empresas Goodyear, Prometeon e Michelin, responsáveis, segundo a peticionária, por 53% da produção nacional brasileira de pneus de automóveis durante o período de abril de 2014 a março de 2018.

#### **5. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO 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.

De acordo com os arts. 103 e 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, a determinação de que a extinção do direito levaria muito provavelmente à continuação ou à retomada do dumping deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo a existência de dumping durante a vigência da medida; o desempenho do produtor ou exportador; alterações nas condições de mercado, tanto do país

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

Para fins do início desta revisão, utilizou-se o período de abril de 2018 a março de 2019 (P5) a fim de se verificar a existência de indícios de continuação/retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga originárias da África do Sul, da Coreia do Sul, do Japão, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Rússia.

De acordo com os dados detalhados de importação disponibilizados pela RFB, as importações brasileiras de pneus de automóveis originárias desses países, no período mencionado, somaram [CONFIDENCIAL] toneladas, sendo [CONFIDENCIAL]t importadas da Coreia do Sul, [CONFIDENCIAL]t do Japão e [CONFIDENCIAL]t da Tailândia. África do Sul, Taipé Chinês e Rússia não exportaram para o Brasil o produto objeto da presente revisão durante o período em tela.

As importações do produto objeto da revisão para o Brasil originárias da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia representaram, respectivamente 4,1%, 19% e 4,8% quando comparadas com às importações totais relativas a pneus de carga englobados pelo escopo desta revisão. Muito embora os volumes importados da Coreia do Sul e da Tailândia tenham representado, de forma respectiva, 1,1% e 1,3% do mercado brasileiro e 1,6% e 1,8% das vendas da indústria doméstica em P5, para fins de início de revisão, as importações desses dois países, juntamente com o Japão, foram consideradas como sendo realizadas em quantidades representativas durante o período de revisão de continuação/retomada de dumping.

Por essa razão, procedeu-se à análise de indícios de continuação de dumping nas importações originárias da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia, em consonância com o § 1º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, tendo sido apurada sua margem de dumping para o período de revisão.

Já para África do Sul, Taipé Chinês e Rússia, que não exportaram no período de revisão de continuação/retomada de dumping, verificou-se a probabilidade de retomada do dumping com base, dentre outros fatores, na comparação entre o valor normal médio desses países internado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, em P5, em atenção ao art. 107, §3º, I, do Decreto nº 8.058, de 2013.

## **5.1 Da existência de indícios de dumping durante a vigência do direito**

### **5.1.1 Da Coreia do Sul**

#### **5.1.1.1 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 pelos 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, o valor normal foi estimado a partir do valor normal construído com base em metodologia proposta pela peticionária acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição e nas informações complementares. 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 Coreia do Sul foi construído a partir das seguintes rubricas:

- a) Matérias-primas;
- b) Mão de obra;
- c) Insumos;
- d) Manutenção;
- e) Depreciação;
- f) Energia elétrica;
- g) 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 os coeficientes técnicos da composição dos pneus mais representativos, de cada aro, de cada uma das empresas que integram a indústria doméstica, e a estrutura de custo dessas mesmas empresas, quais sejam: Continental – pneus [CONFIDENCIAL]; Michelin – pneus [CONFIDENCIAL]; e Prometeon [CONFIDENCIAL]. A média dos coeficientes técnicos dos produtos apresentados correspondeu a:

#### Coeficientes Técnicos

Material	Kg/pneu	Coef. técnico (Kg/kg de pneu)
Borracha Sintética	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Reforço Metálico	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Total	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos) foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação para a origem analisada neste item, fornecidos pelo *TradeMap*, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Para calcular os preços, foi levado em conta o preço médio das subposições de cada matéria-prima para os períodos de abril/2018 a março/2019, conforme segue:

### Preço das Matérias-primas – Coreia do Sul

Produto	Classificação tarifária (SH)	Preço CIF internado* (US\$/kg)
Borracha Sintética	4002.19	2,73
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
Borracha Natural	4001.22	1,52
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	2,38
Arames	7213.91	0,95
	7217.10	
	7312.10	
Tecidos	5902.10	3,63
	5902.20	

\* Preço CIF US\$/kg internado na porta da fábrica ponderado com base na quantidade importada de cada classificação tarifária (SH)

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: impostos de importação, obtido com base no sítio eletrônico *Market Access Map*, despesas de internação e frete, obtido com base no sítio eletrônico *Doing Business* do Banco Mundial.

No que diz respeito a “Químicos e outros”, o custo foi apurado considerando-se a participação dessa rubrica no custo dos materiais das empresas que integram a indústria doméstica.

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

### Custo Matérias-primas – Coreia do Sul

Matéria-prima	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coefficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg de pneu
Borracha Sintética	2,73	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	1,52	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	2,38	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Arames	0,95	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	3,63	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	-	-	[CONFIDENCIAL]
<b>Total</b>			[CONFIDENCIAL]

Após obtenção dos custos de materiais, foram estimados os gastos referentes ao custo de utilidades, considerando o consumo de energia elétrica por kg de pneu e gás, de acordo com informações prestadas pelas empresas [CONFIDENCIAL]. Segundo a petionária, “[CONFIDENCIAL]”. Os preços de energia elétrica e de gás natural foram obtidos por meio dos sítios eletrônicos do Doing Business e do Trade Map, respectivamente. Com relação às demais utilidades (outros combustíveis e

(Fls. 19 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

água), foram consideradas a participação dessas rubricas no custo de utilidades das empresas que apresentaram dados.

#### Custo das Utilidades - Coreia do Sul

Utilidades	Coeficiente Técnico (kWh/kg)			Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONFIDENCIAL]	0,08	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m <sup>3</sup> /kg)	[CONFIDENCIAL]	0,48	US\$/m <sup>3</sup>	[CONF.]
Outras Utilidades				[CONF.]
<b>TOTAL</b>				[CONF.]

A fim de se calcular o custo de mão-de-obra direta e indireta por kg de pneu, também foram considerados os coeficientes dessas rubricas nos dados das empresas que integram a indústria doméstica, tendo em conta produção e número de empregados diretos e indiretos, incluindo terceirizados, para o último mês de P5. Os coeficientes foram, então, multiplicados pelo custo mensal por empregado, considerando o país objeto de análise. As taxas de câmbio utilizadas para conversão do custo mensal em US\$ foram apuradas a partir das informações disponibilizadas no site do Banco Central.

#### Custo de Mão-de-obra direta e indireta

	Coreia do Sul
Produção Mensal (Março/2019)	[CONFIDENCIAL]
Empregados diretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Empregados indiretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Total empregados – Produção	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado direto/kg	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado indireto/kg	[CONFIDENCIAL]
Salário Indústria (P5) - US\$	3.637,93
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]

No tocante a outros custos variáveis e custos fixos (exclusive mão-de-obra), estes foram calculados considerando sua participação no custo de produção/kg de pneu, em P5, das empresas que integram a indústria doméstica, obtendo-se assim o custo de fabricação/kg de pneu, segundo tabela a seguir:

### Custo de Fabricação - US\$/kg

Rubricas	Coreia do Sul
<b>1. Materiais</b>	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
Borracha sintética	[CONFIDENCIAL]
Borracha natural	[CONFIDENCIAL]
Negro de carbono	[CONFIDENCIAL]
Arames (Reforço metálico)	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]
<b>2. Utilidades</b>	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
Energia elétrica	[CONFIDENCIAL]
Gás	[CONFIDENCIAL]
Outros combustíveis	[CONFIDENCIAL]
<b>3. Mão-de-obra (CV e CF)</b>	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
- MDO direta	[CONFIDENCIAL]
- MDO indireta	[CONFIDENCIAL]
<b>4. Outros custos variáveis</b>	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
<b>5. Custos fixos (excl. MDO)</b>	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
<b>6. Custo de fabricação</b>	<b>3,30</b>

Ao custo de fabricação, foram acrescentados montantes referentes a despesas de vendas, gerais e administrativas e margem de lucro, apurados, no caso da Coreia do Sul, com base no demonstrativo de resultados da empresa coreana *Kumho Tire* para o segundo e terceiro trimestre de 2018, considerada, pela peticionária a melhor informação disponível para estimar tais rubricas apuradas sobre custo dessa empresa. Ressalta-se que até a data final de elaboração deste documento, não havia dados mais atualizados no sítio eletrônico oficial da empresa.

Para as despesas gerais, administrativas e de vendas (SG&A), foi considerada a média entre os dois períodos. Já para a margem de lucro, considerando que o terceiro trimestre apresentou prejuízo e que a soma do segundo com o terceiro trimestre também resultava em prejuízo, a peticionária sugeriu apenas a margem de lucro obtida no segundo trimestre, conforme apresentado a seguir:

#### Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Coreia do Sul Kumho Tire

Itens	2018 (2T) KRW\$ (mil)	2018 (3T) KRW\$ (mil)	%/Custo (2T)	%/Custo (2T+3T)
Sales	5.108	4.457	-	-
Cost of Goods Sales	4.484	4.001	-	-
Gross Profit	624	456	-	-
SG&A	597	712	13%	15%
Lucro Operacional	27	-256	1%	-3%

Tendo em vista que as demonstrações financeiras sugeridas pela peticionária englobam despesas de vendas, gerais e administrativas (SG&A), o valor normal construído para a Coreia do Sul foi considerado na condição **FOB**, conforme apresentado a seguir:

**Valor normal construído - US\$/kg**

<b>Itens</b>	<b>Coreia do Sul</b>
<b>Custo de fabricação</b>	<b>3,30</b>
<b>Despesas operacionais</b>	<b>0,51</b>
- Desp Venda, Adm e Ger	0,51
<b>Lucro operacional</b>	<b>0,02</b>
<b>Valor normal construído</b>	<b>3,83</b>

**5.1.1.2. 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.

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

Para fins de apuração do preço de exportação de pneus de carga da Coreia do Sul para o Brasil, foram consideradas as respectivas exportações destinadas ao mercado brasileiro, efetuadas no período de revisão de indícios de continuação de dumping, ou seja, de abril de 2018 a março de 2019. Os dados referentes aos preços de exportação foram apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos não abrangidos pelo escopo da investigação, conforme definição constante do item 3.1.

**Preço de Exportação – Coreia do Sul**

<b>Valor FOB (US\$)</b>	<b>Volume (kg)</b>	<b>Preço de Exportação FOB (US\$/kg)</b>
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	2,97

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 quilogramas, apurou-se o preço de exportação de US\$ 2,97/kg na condição FOB.

**5.1.1.3. 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 Coreia do Sul, 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.

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

#### Margem de Dumping – Coreia do Sul

Valor Normal US\$/kg	Preço de Exportação US\$/kg	Margem de Dumping Absoluta US\$/kg	Margem de Dumping Relativa (%)
3,83	2,97	0,86	28,9%

### 5.1.2. Do Japão

#### 5.1.2.1. 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, o valor normal foi estimado a partir do valor normal construído com base em metodologia proposta pela peticionária acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição e nas informações complementares. 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 o Japão foi construído a partir das seguintes rubricas:

- a) Matérias-primas;
- b) Mão de obra;
- c) Insumos;
- d) Manutenção;
- e) Depreciação;
- f) Energia elétrica;
- g) Outros custos fixos;
- h) Despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento; e
- i) Lucro.

Para construção do valor normal para o Japão, a peticionária tomou como base, assim como feito na construção do valor normal para a Coreia do Sul, os coeficientes técnicos da composição dos pneus mais representativos, de cada aro, de cada uma das empresas que integram a indústria doméstica, e a estrutura de custo dessas mesmas empresas, quais sejam: Continental – pneus [CONFIDENCIAL];

Michelin – pneus [CONFIDENCIAL]; e Prometeon [CONFIDENCIAL]. A média dos coeficientes técnicos dos produtos apresentados correspondeu a:

<b>Coeficientes Técnicos</b>		
<b>Material</b>	<b>Kg/pneu</b>	<b>Coef. técnico (Kg/kg de pneu)</b>
Borracha Sintética	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Reforço Metálico	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Total	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos) foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação para o Japão, fornecidos pelo *TradeMap*, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Para calcular os preços, foi levado em conta o preço médio das subposições de cada matéria-prima para os períodos de abril/2018 a março/2019, conforme segue:

<b>Preço das matérias-primas – Japão</b>		
<b>Produto</b>	<b>Classificação tarifária (SH)</b>	<b>Preço CIF internado* (US\$/kg)</b>
Borracha Sintética	4002.19	2,66
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
Borracha Natural	4001.22	1,53
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	1,61
Arames	7213.91	1,12
	7217.10	
	7312.10	
Tecidos	5902.10	3,40
	5902.20	

\* Preço CIF US\$/kg internado na porta da fábrica ponderado com base na quantidade importada de cada

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: imposto de importação, obtido com base no sítio eletrônico *Market Access Map*, despesas de internação e frete, obtido com base no sítio eletrônico *Doing Business* do Banco Mundial.

No que diz respeito a “Químicos e outros”, o custo foi apurado considerando-se a participação dessa rubrica no custo dos materiais das empresas que integram a indústria doméstica.

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

**Custo Matérias-primas – Japão**

<b>Matérias-primas</b>	<b>Preço na Fábrica (US\$/kg)</b>	<b>Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)</b>	<b>US\$/kg de pneu</b>
Borracha Sintética	2,66	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	1,53	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	1,61	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Arames	1,12	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	3,40	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	-	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
<b>Total</b>			[CONFIDENCIAL]

Após obtenção dos custos de matérias-primas, foram estimados os gastos referentes ao custo de utilidades, considerando o consumo de energia elétrica por kg de pneu e gás, de acordo com informações prestadas pelas empresas [CONFIDENCIAL]. Segundo a petionária, “[CONFIDENCIAL]”. Os preços de energia elétrica e de gás natural foram obtidos por meio dos sítios eletrônicos do Doing Business e do Trade Map, respectivamente. Com relação às demais utilidades (outros combustíveis e água), foram consideradas a participação dessas rubricas no custo de utilidades das empresas que apresentaram dados.

**Custo das utilidades - Japão**

<b>Utilidades</b>	<b>Coeficiente Técnico (kWh)</b>	<b>US\$</b>	<b>Unid</b>	<b>Custo / kg Pneus</b>
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONFIDENCIAL]	0,20	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m <sup>3</sup> /kg)	[CONFIDENCIAL]	0,45	US\$/m <sup>3</sup>	[CONF.]
Outras Utilidades	-	-	-	[CONF.]
<b>TOTAL</b>				[CONF.]

A fim de se calcular o custo de mão-de-obra direta e indireta por kg de pneu, também foram considerados os coeficientes dessas rubricas nos dados das empresas que integram a indústria doméstica, tendo em conta produção e número de empregados diretos e indiretos, incluindo terceirizados, para o último mês de P5. Os coeficientes foram, então, multiplicados pelo custo mensal por empregado no Japão. As taxas de câmbio utilizadas para conversão do custo mensal em US\$ foram apuradas a partir das informações disponibilizadas no site do Banco Central.



### Custo de Mão-de-obra direta e indireta

	Japão
Produção Mensal (Março/2019)	[CONFIDENCIAL]
Empregados diretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Empregados indiretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Total empregados – Produção	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado direto/kg	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado indireto/kg	[CONFIDENCIAL]
Salário Indústria (P5) - US\$	3.908,09
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]

No tocante a outros custos variáveis e custos fixos (exclusive mão-de-obra), estes foram calculados considerando sua participação no custo de produção/kg de pneu, em P5, das empresas que integram a indústria doméstica, obtendo-se assim o custo de fabricação/kg de pneu, segundo tabela a seguir:

### Custo de Fabricação - US\$/kg

Rubricas	Japão
<b>1. Matérias-primas</b>	[CONFIDENCIAL]
Borracha sintética	[CONFIDENCIAL]
Borracha natural	[CONFIDENCIAL]
Negro de carbono	[CONFIDENCIAL]
Arames (Reforço metálico)	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]
<b>2. Utilidades</b>	[CONFIDENCIAL]
Energia elétrica	[CONFIDENCIAL]
Gás	[CONFIDENCIAL]
Outros combustíveis	[CONFIDENCIAL]
<b>3. Mão-de-obra (CV e CF)</b>	[CONFIDENCIAL]
- MDO direta	[CONFIDENCIAL]
- MDO indireta	[CONFIDENCIAL]
<b>4. Outros custos variáveis</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>5. Custos fixos (excl. MDO)</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>6. Custo de fabricação</b>	<b>3,39</b>

Ao custo de fabricação, foram acrescentados montantes referentes a despesas de vendas, gerais e administrativas e margem de lucro, apurados, no caso do Japão, com base nos demonstrativos de resultados das empresas japonesas Sumitomo Rubber Industries, Ltd. e Toyo Tire Corporation. Tendo em vista que há dados disponíveis, em ambas empresas, para o primeiro trimestre de 2018 e de 2019 e, também, para o ano de 2018, foi possível estimar as rubricas em comento para o período de análise de continuação/retomada de dumping (P5). As rubricas foram apuradas sobre custo dessas empresas:

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Japão  
Sumitomo (Consolidado) – Em mil ienes**

Itens	2018 (1T) Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	2018 Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	2019 (1T) Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	TOTAL P5	%/Custo
Sales	212.658	894.243	211.283	892.868	-
Cost of Goods Sales	-147.100	-632.756	-155.407	-641.063	-
Gross Profit	65.558	261.487	55.876	251.805	-
SG&A	-51.290	-200.806	-50.195	-199.711	31%
Financial Result	-1.975	-6.854	-1.087	-5.966	1%
- Financial Income	571	2.786	891	3.106	-
- Financial expenses	-2.546	-9.640	-1.978	-9.072	-
Lucro Operacional	12.293	53.827	4.594	46.128	7%

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Japão  
Toyo (Consolidado) - Em mil ienes**

Itens	2018 (1T) Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	2018 Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	2019 (1T) Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	TOTAL P5	%/Custo
Sales	93.741	393.220	90.143	389.622	-
Cost of Goods Sales	-60.997	-259.050	-58.453	-256.506	-
Gross Profit	32.744	134.170	31.690	133.116	-
SG&A	-22.147	-91.779	-21.515	-91.147	36%
Financial Result	-504	-2.185	-404	-2.085	1%
- Financial Income	119	415	129	425	-
- Financial expenses	-623	-2.600	-533	-2.510	-
Lucro Operacional	10.093	40.206	9.771	39.884	16%

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Japão  
Sumitomo + Toyo (Consolidado) - Em mil ienes**

Itens	2018 (1T) Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	2018 Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	2019 (1T) Yen\$ (10 <sup>6</sup> )	TOTAL P5	%/Custo
Sales	306.399	1.287.463	301.426	1.282.490	
Cost of Goods Sales	-208.097	-891.806	-213.860	-897.569	
Gross Profit	98.302	395.657	87.566	384.921	
SG&A	-73.437	-292.585	-71.710	-290.858	32%
Financial Result	-2.479	-9.039	-1.491	-8.051	1%
- Financial Income	690	3.201	1.020	3.531	
- Financial expenses	-3.169	-12.240	-2.511	-11.582	
Lucro Operacional	22.386	94.033	14.365	86.012	10%

Cabe mencionar que a petionária apresentou demonstrações financeiras de 2018 de outras duas empresas japonesas, a Bridgestone Corporation e a Yokohama Rubber Co., Ltd., a serem utilizadas respectivamente para a construção do valor normal para a África do Sul e para a Tailândia. Tendo em vista que ambas empresas apresentam montantes maiores do que a média sugerida pela petionária a título de despesas operacionais e margem de lucro, respectivamente, 44% e 17% (Bridgestone) e 37% e

(Fls. 27 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

13% (Yokohama), de forma conservadora, optou-se por não considerar também estas duas empresas no cálculo das rubricas em tela para o Japão.

Ressalta-se também que não foram adicionados montantes a título de despesas com frete interno e despesas de exportação, conforme sugestão da petionária, tendo em vista que tais gastos teoricamente estariam incluídos na rubrica SG&A das demonstrações financeiras consideradas.

O valor normal construído foi considerado, então, na condição **FOB**, conforme apresentado a seguir:

<b>Valor normal construído - US\$/kg</b>	
<b>Itens</b>	<b>Japão</b>
<b>Custo de fabricação</b>	<b>3,39</b>
<b>Despesas operacionais</b>	<b>1,13</b>
- Desp Venda, Adm e Ger	1,10
- Resultado Financeiro	0,03
<b>Lucro operacional</b>	<b>0,32</b>
<b>Valor normal construído</b>	<b>4,84</b>

#### **5.1.2.2. 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.

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

Para fins de apuração do preço de exportação de pneus de carga do Japão para o Brasil, foram consideradas as respectivas exportações destinadas ao mercado brasileiro, efetuadas no período de revisão de indícios de continuação de dumping, ou seja, de abril de 2018 a março de 2019. Os dados referentes aos preços de exportação foram apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos não abrangidos pelo escopo da investigação, conforme definição constante do item 3.1. Cabe destacar que, consoante disposto no item 1.2 **supra**, as importações de pneus de carga originárias do Japão estiveram condicionadas ao compromisso de preços em vigor.

#### Preço de Exportação – Japão

Valor FOB (US\$)	Volume (kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	2,66

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 quilogramas, apurou-se o preço de exportação de **US\$ 2,66/kg** na condição FOB.

#### 5.1.2.3. 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 o Japão, 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.

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

#### Margem de Dumping – Japão

Valor Normal US\$/kg	Preço de Exportação US\$/kg	Margem de Dumping Absoluta US\$/kg	Margem de Dumping Relativa (%)
4,84	2,66	2,18	81,9%

Destaca-se novamente que o preço de exportação apresentado no quadro anterior reflete os efeitos do compromisso de preço estabelecido, descrito no item 1.2 **supra** deste documento.

#### 5.1.3. Da Tailândia

##### 5.1.3.1. 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, o valor normal foi estimado a partir do valor normal construído com base em metodologia proposta pela peticionária acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição e nas informações complementares. 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 Tailândia foi, então, construído a partir das seguintes rubricas:

- a) Matérias-primas;
- b) Mão de obra;
- c) Insumos;
- d) Manutenção;
- e) Depreciação;
- f) Energia elétrica;
- g) Outros custos fixos;
- h) Despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento; e
- i) Lucro.

Para construção do valor normal para a Tailândia, a peticionária tomou como base, assim como feito na construção do valor normal para as origens anteriormente descritas, os coeficientes técnicos da composição dos pneus mais representativos, de cada aro, de cada uma das empresas que integram a indústria doméstica, e a estrutura de custo dessas mesmas empresas, quais sejam: Continental – pneus [CONFIDENCIAL]; Michelin – pneus [CONFIDENCIAL]; e Prometeon [CONFIDENCIAL]. A média dos coeficientes técnicos dos produtos apresentados correspondeu a:

#### Coeficientes Técnicos

Material	Kg/pneu	Coefficiente técnico (Kg/kg de pneu)
Borracha Sintética	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Reforço Metálico	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Total	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos) foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação para a Tailândia, fornecidos pelo *TradeMap*, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Para calcular os preços, foi levado em conta o preço médio das subposições de cada matéria-prima para os períodos de abril/2018 a março/2019, conforme segue:

#### Preço das matérias-primas – Tailândia

Produto	Classificação tarifária (SH)	Preço CIF internado* (US\$/kg)
Borracha Sintética	4002.19	2,15
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
Borracha Natural	4001.22	1,72
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	1,32
Arame	7213.91	1,11
	7217.10	
	7312.10	
Tecidos	5902.10	3,59
	5902.20	

\* Preço CIF US\$/kg internado na porta da fábrica ponderado com base na quantidade importada de cada classificação tarifária (SH)

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: imposto de importação, obtido com base no sítio eletrônico *Market Access Map*, despesas de internação e frete, obtido com base no sítio eletrônico *Doing Business* do Banco Mundial.

No que diz respeito a “Químicos e outros”, o custo foi apurado considerando-se a participação dessa rubrica no custo dos materiais das empresas que integram a indústria doméstica.

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

#### Custo Matérias-primas – Tailândia

Produto	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coefficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg de pneu
Borracha Sintética	2,15	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	1,72	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	1,32	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Arame	1,11	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	3,59	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	-	-	[CONFIDENCIAL]
<b>Total</b>			[CONFIDENCIAL]

Após obtenção dos custos de matérias-primas, foram estimados os gastos referentes ao custo de utilidades, considerando o consumo de energia elétrica por kg de pneu e gás, de acordo com informações prestadas pelas empresas [CONFIDENCIAL]. Segundo a petionária, “[CONFIDENCIAL]”. Os preços de energia elétrica e de gás natural foram obtidos por meio dos sítios eletrônicos do Doing Business e do Trade Map, respectivamente. Com relação às demais utilidades (outros combustíveis e

(Fls. 31 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

água), foram consideradas a participação dessas rubricas no custo de utilidades das empresas que apresentaram dados.

#### Custo das utilidades - Tailândia

Utilidades	Coeficiente Técnico (kWh)	Preço Coreia do Sul		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONFIDENCIAL]	0,13	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m <sup>3</sup> /kg)	[CONFIDENCIAL]	0,31	US\$/m <sup>3</sup>	[CONF.]
Outras Utilidades	-	-	-	[CONF.]
<b>TOTAL</b>				[CONF.]

A fim de se calcular o custo de mão-de-obra direta e indireta por kg de pneu, também foram considerados os coeficientes dessas rubricas nos dados das empresas que integram a indústria doméstica, tendo em conta produção e número de empregados diretos e indiretos, incluindo terceirizados, para o último mês de P5. Os coeficientes foram, então, multiplicados pelo custo mensal por empregado na Tailândia. A taxas de câmbio utilizadas para conversão do custo mensal em US\$ foram apuradas a partir das informações disponibilizadas no site do Banco Central.

#### Custo da mão de obra direta e indireta

	Tailândia
Produção Mensal (Março/2019)	[CONFIDENCIAL]
Empregados diretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Empregados indiretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Total empregados – Produção	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado direto/kg	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado indireto/kg	[CONFIDENCIAL]
Salário Indústria (P5) - US\$	399,18
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]

No tocante a outros custos variáveis e custos fixos (exclusive mão-de-obra), estes foram calculados considerando sua participação no custo de produção/kg de pneu, em P5, das empresas que integram a indústria doméstica, obtendo-se assim o custo de fabricação/kg de pneu, segundo tabela a seguir:

**Custo de fabricação - US\$/kg**

<b>Rubricas</b>	<b>Tailândia</b>
<b>1. Materiais</b>	[CONFIDENCIAL]
Borracha sintética	[CONFIDENCIAL]
Borracha natural	[CONFIDENCIAL]
Negro de carbono	[CONFIDENCIAL]
Arames (Reforço metálico)	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]
<b>2. Utilidades</b>	[CONFIDENCIAL]
Energia elétrica	[CONFIDENCIAL]
Gás	[CONFIDENCIAL]
Outros combustíveis	[CONFIDENCIAL]
<b>3. Mão-de-obra (CV e CF)</b>	[CONFIDENCIAL]
- MDO direta	[CONFIDENCIAL]
- MDO indireta	[CONFIDENCIAL]
<b>4. Outros custos variáveis</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>5. Custos fixos (excl. MDO)</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>6. Custo de fabricação</b>	2,13

Ao custo de fabricação, foram acrescidos montantes referentes a despesas de vendas, gerais e administrativas (despesas operacionais) e margem de lucro. Cumpre ressaltar que a petionária, por considerar a melhor informação disponível para estimar tais rubricas, sugeriu a utilização das demonstrações financeiras da empresa japonesa Yokohama Rubber Co., Ltd. de 2018, considerando que tal empresa também possui planta de pneus na Tailândia. Ocorre que a empresa Cheng Shin Rubber Ind. Co., Ltd., utilizada como referência para se estimar tais despesas no caso de Taipé Chinês, também é produtora de pneus na Tailândia. Desse modo, de forma conservadora, julgou-se mais adequado estimar as despesas em comento a partir da média de ambas empresas, Yokohama Rubber e Cheng Shin Rubber, conforme segue:

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Tailândia**  
**Yokohama (2018 Consolidado) - Em mil ienes**

<b>Itens</b>	<b>¥ \$</b>	<b>%/Custo</b>
<b>Revenue</b>	650.239	-
<b>Cost of Sales</b>	-434.497	-
<b>Gross Profit</b>	215.742	-
Despesas Operacionais	-160.022	37%
Lucro Operacional	55.720	13%



**Cheng Shin Rubber (2018) - Em mil dólares taiwaneses novos**

Itens	NTD \$	%/Custo
<b>Sales</b>	19.374.623	-
<b>Cost of Sales</b>	-14.887.361	-
<b>Gross Profit</b>	4.487.262	-
Despesas Operacionais	-4.135.458	28%
Lucro Operacional	351.804	2%

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Tailândia  
Média (Yokohama e Cheng Shin Rubber)**

Itens	%/Custo
Despesas Operacionais	32,3%
Lucro Operacional	7,6%

Sublinha-se que não foram adicionados montantes a título de despesas com frete interno e despesas de exportação, conforme sugestão da peticionária, tendo em vista que tais gastos teoricamente estariam incluídos na rubrica SG&A das demonstrações financeiras consideradas. O valor normal construído para a Tailândia foi considerado então na condição de venda **FOB**, conforme apresentado a seguir:

**Valor normal construído  
US\$/kg**

Itens	Tailândia
<b>Custo de fabricação</b>	2,13
<b>Despesas operacionais</b>	0,69
<b>Lucro operacional</b>	0,16
<b>Valor normal construído</b>	2,98

**5.1.3.2. 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.

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

Para fins de apuração do preço de exportação de pneus de carga da Tailândia para o Brasil, foram consideradas as respectivas exportações destinadas ao mercado brasileiro, efetuadas no período de

revisão de indícios de continuação de dumping, ou seja, de abril de 2018 a março de 2019. Os dados referentes aos preços de exportação foram apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos não abrangidos pelo escopo da investigação, conforme definição constante do item 3.1.

<b>Preço de Exportação – Tailândia</b>		
<b>Valor FOB (US\$)</b>	<b>Volume (kg)</b>	<b>Preço de Exportação FOB (US\$/kg)</b>
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	2,47

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 quilogramas, apurou-se o preço de exportação de **US\$ 2,47/kg** na condição FOB.

### **5.1.3.3. 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 Tailândia, 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.

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

<b>Margem de Dumping – Tailândia</b>			
<b>Valor Normal US\$/kg</b>	<b>Preço de Exportação US\$/kg</b>	<b>Margem de Dumping Absoluta US\$/kg</b>	<b>Margem de Dumping Relativa (%)</b>
2,98	2,47	0,51	20,6%

### **5.2. Da comparação entre o valor normal internado no mercado brasileiro e o preço de venda do produto similar doméstico**

Consoante destacado no item 5, de acordo com os dados detalhados de importação disponibilizados pela RFB, não foram registradas importações brasileiras de pneus de carga originárias da África do Sul, Taipé Chinês e Rússia em P5.

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

## 5.2.1. Da África do Sul

### 5.2.1.1. Do valor normal internado

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, o valor normal foi estimado a partir do valor normal construído com base em metodologia proposta pela peticionária acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição e nas informações complementares. 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 África do Sul foi construído a partir das seguintes rubricas:

- a) Matérias-primas;
- b) Mão-de-obra;
- c) Insumos;
- d) Manutenção;
- e) Depreciação;
- f) Energia elétrica;
- g) Outros custos fixos;
- h) Despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento; e
- i) Lucro.

Para construção do valor normal para a África do Sul, a peticionária tomou como base, assim como feito na construção do valor normal para os demais países, os coeficientes técnicos da composição dos pneus mais representativos, de cada aro, de cada uma das empresas que integram a indústria doméstica, e a estrutura de custo dessas mesmas empresas, quais sejam: Continental – pneus [CONFIDENCIAL]; Michelin – pneus [CONFIDENCIAL]; e Prometeon [CONFIDENCIAL]. A média dos coeficientes técnicos dos produtos apresentados correspondeu a:

#### Coeficientes Técnicos

Material	Kg/pneu	Coeficiente técnico (Kg/kg de pneu)
Borracha Sintética	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Reforço Metálico	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Total	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos) foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação para a África do Sul, fornecidos pelo *TradeMap*, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Para calcular os preços, foi levado em conta o preço médio das subposições de cada matéria-prima para os períodos de abril/2018 a março/2019, conforme segue:

#### Preço das matérias-primas – África do Sul

Produto	Classificação tarifária (SH)	Preço CIF internado* (US\$/kg)
Borracha Sintética	4002.19	2,05
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
Borracha Natural	4001.22	1,62
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	2,11
Arame	7213.91	2,21
	7217.10	
	7312.10	
Tecidos	5902.10	4,42
	5902.20	

\* Preço CIF US\$/kg internado na porta da fábrica ponderado com base na quantidade importada de cada classificação tarifária (SH)

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: imposto de importação, obtido com base no sítio eletrônico *Market Access Map*, despesas de internação e frete, obtido com base no sítio eletrônico *Doing Business* do Banco Mundial.

No que diz respeito a “Químicos e outros”, o custo foi apurado considerando-se a participação dessa rubrica no custo dos materiais das empresas que integram a indústria doméstica.

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

#### Custo Matérias-primas – África do Sul

Produto	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg de pneu
Borracha Sintética	2,05	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	1,62	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	2,11	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Arame	2,21	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	4,42	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	-	-	[CONFIDENCIAL]
<b>Total</b>			[CONFIDENCIAL]

Após obtenção dos custos de matérias-primas, foram estimados os gastos referentes ao custo de utilidades, considerando o consumo de energia elétrica por kg de pneu e gás, de acordo com informações prestadas pelas empresas [CONFIDENCIAL]. Segundo a petionária, “[CONFIDENCIAL]”. Os preços de energia elétrica e de gás natural foram obtidos por meio dos sítios eletrônicos do Doing Business e do Trade Map, respectivamente. Com relação às demais utilidades (outros combustíveis e água), foram consideradas a participação dessas rubricas no custo de utilidades das empresas que apresentaram dados.

#### Custo das utilidades – África do Sul

Utilidades	Coeficiente Técnico (kWh)	Preço Coreia do Sul		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONFIDENCIAL]	0,15	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m <sup>3</sup> /kg)	[CONFIDENCIAL]	1,21	US\$/m <sup>3</sup>	[CONF.]
Outras Utilidades	-	-	-	[CONF.]
<b>TOTAL</b>				[CONF.]

A fim de se calcular o custo de mão-de-obra direta e indireta por kg de pneu, também foram considerados os coeficientes dessas rubricas nos dados das empresas que integram a indústria doméstica, tendo em conta produção e número de empregados diretos e indiretos, incluindo terceirizados, para o último mês de P5. Os coeficientes foram, então, multiplicados pelo custo mensal por empregado na África do Sul. A taxas de câmbio utilizadas para conversão do custo mensal em US\$ foram apuradas a partir das informações disponibilizadas no site do Banco Central.

#### Custo da mão de obra direta e indireta

	África do Sul
Produção Mensal (Março/2019)	[CONFIDENCIAL]
Empregados diretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Empregados indiretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Total empregados – Produção	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado direto/kg	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado indireto/kg	[CONFIDENCIAL]
Salário Indústria (P5) - US\$	1.323,33
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]

No tocante a outros custos variáveis e custos fixos (exclusive mão-de-obra), estes foram calculados considerando sua participação no custo de produção/kg de pneu, em P5, das empresas que integram a indústria doméstica, obtendo-se assim o custo de fabricação/kg de pneu, segundo tabela a seguir:

**Custo de fabricação - US\$/kg**

<b>Rubricas</b>	<b>África do Sul</b>
<b>1. Materiais</b>	[CONFIDENCIAL]
Borracha sintética	[CONFIDENCIAL]
Borracha natural	[CONFIDENCIAL]
Negro de carbono	[CONFIDENCIAL]
Arames (Reforço metálico)	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]
<b>2. Utilidades</b>	[CONFIDENCIAL]
Energia elétrica	[CONFIDENCIAL]
Gás	[CONFIDENCIAL]
Outros combustíveis	[CONFIDENCIAL]
<b>3. Mão-de-obra (CV e CF)</b>	[CONFIDENCIAL]
- MDO direta	[CONFIDENCIAL]
- MDO indireta	[CONFIDENCIAL]
<b>4. Outros custos variáveis</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>5. Custos fixos (excl. MDO)</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>6. Custo de fabricação</b>	3,07

Ao custo de fabricação, foram acrescentados montantes referentes a despesas de vendas, gerais e administrativas e margem de lucro, apurados, no caso da África do Sul, com base nos demonstrativos de resultados da empresa Bridgestone Corporation, de 2018, considerada, pela peticionária a melhor informação disponível para estimar tais rubricas apuradas sobre custo dessa empresa. Cabe notar que a Bridgestone tem planta de produção de pneus na África do Sul, conforme consta em seu sítio eletrônico, razão pela qual esta Subsecretaria acatou a sugestão de utilização das demonstrações financeiras da Bridgestone para fins de início da revisão:

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – África do Sul**  
**Bridgestone (Consolidado) - Em mil ienes**

<b>Itens</b>	<b>¥ \$</b>	<b>%/Custo</b>
<b>NET Sales</b>	3.650.511	
<b>Cost of Sales</b>	2.268.743	
<b>Gross Profit</b>	1.381.768	
Despesas Operacionais	986.992	44%
- <b>SGA Expenses</b>	978.635	43%
- Resultado Financeiro	8.357	0,4%
- Receitas Financeiras	-4.453	
- Despesas Financeiras	12.810	
Lucro Operacional	394.776	17%

Ressalta-se que não foram adicionados montantes a título de despesas com frete interno e despesas de exportação, conforme sugestão da peticionária, tendo em vista que tais gastos teoricamente estariam incluídos na rubrica SG&A das demonstrações financeiras consideradas. O valor

normal construído para a África do Sul foi considerado então na condição de venda **FOB**, conforme apresentado a seguir:

<b>Valor normal construído - Em US\$/kg</b>	
<b>Itens</b>	<b>África do Sul</b>
<b>Custo de fabricação</b>	3,08
<b>Despesas operacionais</b>	1,34
- Desp Venda, Adm e Ger	1,32
- Resultado Financeiro	0,01
<b>Lucro operacional</b>	0,53
<b>Valor normal construído</b>	4,94

Com vistas a determinar a probabilidade de retomada do dumping, caso haja a extinção do direito atualmente em vigor, buscou-se internalizar, no mercado brasileiro, o valor normal construído para África do Sul, a fim de viabilizar sua comparação com o preço médio de venda do produto similar da indústria doméstica no mesmo mercado, uma vez que não houve exportações deste país para o Brasil no período de análise da continuação/retomada do dumping.

Para fins de apuração do valor normal internado no Brasil, adicionaram-se, ao valor normal FOB, o frete e o seguro internacionais, com base nas informações constantes na investigação original, obtendo-se assim o valor normal na condição CIF.

Em seguida, foram acrescidos: a) o Imposto de Importação (II), considerando a aplicação da alíquota de 16% sobre o preço CIF; b) o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), aplicando-se o percentual de 25% sobre o frete marítimo; e c) o montante das despesas de internação no Brasil, considerando o percentual de 2,9% do valor CIF, calculado para fins de determinação final na investigação original de pneus de carga.

Desse modo, apurou-se o valor normal CIF internado no Brasil em dólares estadunidenses por tonelada. Por fim, a fim de viabilizar a comparação do valor normal internado com o preço médio de venda da indústria doméstica, converteu-se o valor encontrado para reais com base na taxa de câmbio média em P5.

<b>Valor Normal CIF internado da África do Sul</b>	
	<b>US\$/kg</b>
Valor Normal FOB (US\$/t) (a)	[CONFIDENCIAL]
Frete internacional (US\$/t) (b)	[CONFIDENCIAL]
Seguro internacional (US\$/t) (c)	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor Normal CIF (US\$/t) (d) = (a) + (b) + (c)</b>	[CONFIDENCIAL]
Imposto de importação (US\$/t) (e) = (d) x 16%	[CONFIDENCIAL]
AFRMM (US\$/t) (f) = frete marítimo x 25%	[CONFIDENCIAL]
Despesas de internação (US\$/t) (g) = (d) x 3,07%	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor Normal CIF internado (US\$/t) (h) = (d) + (e) + (f) + (g)</b>	[CONFIDENCIAL]
Taxa de câmbio (i)	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor normal CIF internado (R\$/t) (j) = (h) x (i)</b>	<b>23,09</b>

Desse modo, para fins de início da revisão, apurou-se o valor normal para a África do Sul, internalizado no mercado brasileiro, de **R\$ 23,09/kg**.

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

Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de carga, novos utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, aros 20", 22" e 22,5", projetados para serem usados com ou sem câmara de ar, da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2018 a março de 2019, segundo dados enviados em sede de petição e de informações complementares sujeitos ainda a verificação *in loco*.

Para garantir a justa comparação, foi apurado o preço de pneus de carga, obtido pela divisão entre a receita operacional líquida da indústria doméstica e a quantidade líquida vendida de pneus de carga, conforme segue:

#### Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro

	Faturamento líquido (em mil R\$)	Volume (Kg)	Preço médio (R\$/kg)
Preço ID	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	14,33

Assim, apurou-se que preço médio de venda do produto similar, apurado no período de análise de continuação/retomada de dumping, correspondeu a **R\$ 14,33** na condição de venda **ex fabrica**.

#### 5.2.1.3. Da diferença entre o valor normal internado no mercado brasileiro e o preço de venda do produto similar doméstico

Para fins de início da revisão, considerou-se que o preço da indústria doméstica, em base **ex fabrica**, seria comparável com o valor normal na condição CIF internado. Isso porque ambas as condições incluem as despesas necessárias à disponibilização da mercadoria em ponto do território brasileiro, para retirada pelo cliente, sem se contabilizar o frete interno no Brasil.

#### Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica – África do Sul - Em R\$/kg

Valor Normal CIF internado da África do Sul	Preço da indústria doméstica	Diferença (C=A-B)
23,09	14,33	8,76

Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se que a diferença na comparação entre o valor normal internalizado no mercado brasileiro e o preço da indústria doméstica foi **R\$ 8,76/kg** (oito reais e setenta e seis centavos por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações sul-africanas sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de automóveis da África do Sul para o Brasil.



## 5.2.2. De Taipé Chinês

### 5.2.2.1. Do valor normal internado

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, o valor normal para o Taipé Chinês foi estimado a partir do valor normal construído com base em metodologia proposta pela peticionária, semelhante à utilizada para as demais origens, acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição e nas informações complementares. 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 o Taipé Chinês foi construído a partir das seguintes rubricas:

- a) Matérias-primas;
- b) Mão-de-obra;
- c) Insumos;
- d) Manutenção;
- e) Depreciação;
- f) Energia elétrica;
- g) Outros custos fixos;
- h) Despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento; e
- i) Lucro.

Para construção do valor normal para o Taipé Chinês, a peticionária tomou como base, assim como feito na construção do valor normal para os demais países, os coeficientes técnicos da composição dos pneus mais representativos, de cada aro, de cada uma das empresas que integram a indústria doméstica, e a estrutura de custo dessas mesmas empresas, quais sejam: Continental – pneus [CONFIDENCIAL]; Michelin – pneus [CONFIDENCIAL]; e Prometeon [CONFIDENCIAL]. A média dos coeficientes técnicos dos produtos apresentados correspondeu a:

#### Coeficientes Técnicos

Material	Kg/pneu	Coeficiente técnico (Kg/kg de pneu)
Borracha Sintética	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Reforço Metálico	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Total	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos) foram obtidos pela petionária a partir dos dados de importação para o Taipé Chinês, fornecidos pelo *TradeMap*, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Para calcular os preços, foi levado em conta o preço médio das subposições de cada matéria-prima para os períodos de abril/2018 a março/2019, conforme segue:

#### Preço das matérias-primas – Taipé Chinês

Produto	Classificação tarifária (SH)	Preço CIF internado* (US\$/kg)
Borracha Sintética	4002.19	2,26
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
Borracha Natural	4001.22	1,57
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	1,51
Arame	7213.91	0,83
	7217.10	
	7312.10	
Tecidos	5902.10	4,14
	5902.20	

\* Preço CIF U\$/kg internado na porta da fábrica ponderado com base na quantidade importada de cada

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: imposto de importação, obtido com base no sítio eletrônico *Market Access Map*, despesas de internação e frete, obtido com base no sítio eletrônico *Doing Business* do Banco Mundial.

No que diz respeito a “Químicos e outros”, o custo foi apurado considerando-se a participação dessa rubrica no custo dos materiais das empresas que integram a indústria doméstica.

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

#### Custo Matérias-primas – Taipé Chinês

Produto	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg de pneu
Borracha Sintética	2,26	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	1,57	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	1,51	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Arame	0,83	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	4,14	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	-	-	[CONFIDENCIAL]
<b>Total</b>			[CONFIDENCIAL]

Após obtenção dos custos de matérias-primas, foram estimados os gastos referentes ao custo de utilidades, considerando o consumo de energia elétrica por kg de pneu e gás, de acordo com informações prestadas pelas empresas [CONFIDENCIAL]. Segundo a petionária, “[CONFIDENCIAL]”. Os preços de energia elétrica e de gás natural foram obtidos por meio dos sítios eletrônicos do Doing Business e do Trade Map, respectivamente. Com relação às demais utilidades (outros combustíveis e água), foram consideradas a participação dessas rubricas no custo de utilidades das empresas que apresentaram dados.

#### Custo das utilidades – Taipé Chinês

Utilidades	Coeficiente Técnico (kWh)	Preço Coreia do Sul		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONFIDENCIAL]	0,12	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m <sup>3</sup> /kg)	[CONF.]	0,40	US\$/m <sup>3</sup>	[CONF.]
Outras Utilidades	[CONF.]	-	-	[CONF.]
<b>TOTAL</b>				[CONF.]

A fim de se calcular o custo de mão-de-obra direta e indireta por kg de pneu, também foram considerados os coeficientes dessas rubricas nos dados das empresas que integram a indústria doméstica, tendo em conta produção e número de empregados diretos e indiretos, incluindo terceirizados, para o último mês de P5. Os coeficientes foram, então, multiplicados pelo custo mensal por empregado em Taipé Chinês. A taxas de câmbio utilizadas para conversão do custo mensal em US\$ foram apuradas a partir das informações disponibilizadas no site do Banco Central.

#### Custo da mão de obra direta e indireta

	Taipé Chinês
Produção Mensal (Março/2019)	[CONFIDENCIAL]
Empregados diretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Empregados indiretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Total empregados – Produção	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado direto/kg	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado indireto/kg	[CONFIDENCIAL]
Salário Indústria (P5) - US\$	1.739,15
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]

No tocante a outros custos variáveis e custos fixos (exclusive mão-de-obra), estes foram calculados considerando sua participação no custo de produção/kg de pneu, em P5, das empresas que integram a indústria doméstica, obtendo-se assim o custo de fabricação/kg de pneu, segundo tabela a seguir:

**Custo de fabricação - US\$/kg**

<b>Rubricas</b>	<b>Taipé Chinês</b>
<b>1. Materiais</b>	[CONFIDENCIAL]
Borracha sintética	[CONFIDENCIAL]
Borracha natural	[CONFIDENCIAL]
Negro de carbono	[CONFIDENCIAL]
Arames (Reforço metálico)	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]
<b>2. Utilidades</b>	[CONFIDENCIAL]
Energia elétrica	[CONFIDENCIAL]
Gás	[CONFIDENCIAL]
Outros combustíveis	[CONFIDENCIAL]
<b>3. Mão-de-obra (CV e CF)</b>	[CONFIDENCIAL]
- MDO direta	[CONFIDENCIAL]
- MDO indireta	[CONFIDENCIAL]
<b>4. Outros custos variáveis</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>5. Custos fixos (excl. MDO)</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>6. Custo de fabricação</b>	2,46

Ao custo de fabricação, foram acrescentados montantes referentes a despesas de vendas, gerais e administrativas e margem de lucro, apurados, no caso de Taipé Chinês Japão, com base nos demonstrativos de resultados da empresa Cheng Shin Rubber Ind. Co., Ltd., de 2018, considerada, pela petionária a melhor informação disponível para estimar tais rubricas apuradas sobre custo dessa empresa:

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Taipé Chinês  
Cheng Shin Rubber (2018) - Em mil dólares taiwaneses novos**

<b>Itens</b>	<b>NTD \$</b>	<b>%/Custo</b>
<b>Sales</b>	19.374.623	
<b>Cost of Sales</b>	-14.887.361	
<b>Gross Profit</b>	4.487.262	
Despesas Operacionais	-4.135.458	28%
- <b>Selling Expenses</b>	-1.811.255	12%
- <b>Genereal and Administrative Expenses</b>	-627.510	4%
- <b>R&amp;D Expenses</b>	-1.338.858	9%
- <b>Finance costs</b>	-357.835	2%
Lucro Operacional	351.804	2%

Ressalta-se que não foram adicionados montantes a título de despesas com frete interno e despesas de exportação, conforme sugestão da petionária, tendo em vista que tais gastos teoricamente estariam incluídos nas despesas operacionais das demonstrações financeiras consideradas. O valor normal construído para Taipé Chinês foi considerado então na condição de venda **FOB**, conforme apresentado a seguir:

<b>Valor normal construído - Em US\$/kg</b>	
<b>Itens</b>	<b>Taipé Chinês</b>
<b>Custo de fabricação</b>	2,46
<b>Despesas operacionais</b>	0,62
- <b>Selling Expenses</b>	0,30
- <b>General and Administrative Expenses</b>	0,10
- <b>R&amp;D Expenses</b>	0,22
<b>Lucro operacional</b>	0,06
<b>Valor normal construído</b>	3,14

Com vistas a determinar a probabilidade de retomada do dumping, caso haja a extinção do direito atualmente em vigor, buscou-se internalizar, no mercado brasileiro, o valor normal construído para o Taipé Chinês, para viabilizar sua comparação com o preço médio de venda do produto similar da indústria doméstica no mesmo mercado, uma vez que não houve exportações deste país para o Brasil no período de análise da continuação/retomada do dumping.

Para fins de apuração do valor normal internado no Brasil, adicionaram-se, ao valor normal FOB, o frete e o seguro internacionais, com base nas informações constantes na investigação original, obtendo-se assim o valor normal na condição CIF.

Em seguida, foram acrescidos: a) o Imposto de Importação (II), considerando a aplicação da alíquota de 16% sobre o preço CIF; b) o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), aplicando-se o percentual de 25% sobre o frete marítimo; e c) o montante das despesas de internação no Brasil, considerando o percentual de 3% do valor CIF, calculado para fins de determinação final na investigação original de pneus de carga.

Desse modo, apurou-se o valor normal CIF internado no Brasil em dólares estadunidenses por tonelada. Por fim, a fim de viabilizar a comparação do valor normal internado com o preço médio de venda da indústria doméstica, converteu-se o valor encontrado para reais com base na taxa de câmbio média em P5, disponibilizada pelo Banco Central do Brasil.

<b>Valor Normal CIF internado de Taipé Chinês</b>	
	<b>US\$/kg</b>
Valor Normal FOB (US\$/t) (a)	[CONFIDENCIAL]
Frete internacional (US\$/t) (b)	[CONFIDENCIAL]
Seguro internacional (US\$/t) (c)	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor Normal CIF (US\$/t) (d) = (a) + (b) + (c)</b>	[CONFIDENCIAL]
Imposto de importação (US\$/t) (e) = (d) x 16%	[CONFIDENCIAL]
AFRMM (US\$/t) (f) = frete marítimo x 25%	[CONFIDENCIAL]
Despesas de internação (US\$/t) (g) = (d) x 3%	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor Normal CIF internado (US\$/t) (h) = (d) + (e) + (f) + (g)</b>	[CONFIDENCIAL]
Taxa de câmbio (i)	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor normal CIF internado (R\$/t) (j) = (h) x (i)</b>	14,95

Desse modo, para fins de início da revisão, apurou-se o valor normal para Taipé Chinês, internalizado no mercado brasileiro, de **R\$ 14,95/t**.

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

Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de carga, novos utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, aros 20", 22" e 22,5", projetados para serem usados com ou sem câmara de ar, da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2018 a março de 2019, segundo dados enviados em sede de petição e de informações complementares sujeitos ainda a verificação *in loco*.

Para garantir a justa comparação, foi apurado o preço de pneus de carga, obtido pela divisão entre a receita operacional líquida da indústria doméstica e a quantidade líquida vendida de pneus de carga, conforme segue:

#### Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro

	Faturamento líquido (em mil R\$)	Volume (Kg)	Preço médio (R\$/kg)
Preço ID	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	14,33

Assim, apurou-se que preço médio de venda do produto similar, apurado no período de análise de continuação/retomada de dumping, correspondeu a R\$ [CONFIDENCIAL] na condição de venda **ex fabrica**.

### 5.2.2.3. Da diferença entre o valor normal internado no mercado brasileiro e o preço de venda do produto similar doméstico

Para fins de início da revisão, considerou-se que o preço da indústria doméstica, em base **ex fabrica**, seria comparável com o valor normal na condição CIF internado. Isso porque ambas as condições incluem as despesas necessárias à disponibilização da mercadoria em ponto do território brasileiro, para retirada pelo cliente, sem se contabilizar o frete interno no Brasil.

#### Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica – Taipé Chinês - Em R\$/kg

Valor Normal CIF internado de Taipé Chinês	Preço da indústria doméstica	Diferença (C=A-B)
14,95	14,33	0,62

Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se que a diferença na comparação entre o valor normal internalizado no mercado brasileiro e o preço da indústria doméstica foi **R\$ 0,62/kg** (sessenta e dois centavos por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações de Taipé Chinês sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de automóveis de Taipé Chinês para o Brasil.

### 5.2.3. Da Rússia

#### 5.2.3.1. Do valor normal internado

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, o valor normal para a Rússia foi estimado a partir do valor normal construído com base em metodologia proposta pela peticionária, semelhante à utilizada para as demais origens, acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição e nas informações complementares. 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 Rússia foi construído a partir das seguintes rubricas:

- a) Matérias-primas;
- b) Mão-de-obra;
- c) Insumos;
- d) Manutenção;
- e) Depreciação;
- f) Energia elétrica;
- g) Outros custos fixos;
- h) Despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento; e
- i) Lucro.

Para construção do valor normal para a Rússia, a peticionária tomou como base, assim como feito na construção do valor normal para os demais países, os coeficientes técnicos da composição dos pneus mais representativos, de cada aro, de cada uma das empresas que integram a indústria doméstica, e a estrutura de custo dessas mesmas empresas, quais sejam: Continental – pneus [CONFIDENCIAL]; Michelin – pneus [CONFIDENCIAL]; e Prometeon [CONFIDENCIAL]. A média dos coeficientes técnicos dos produtos apresentados correspondeu a:

#### Coeficientes Técnicos

Material	Kg/pneu	Coeficiente técnico (Kg/kg de pneu)
Borracha Sintética	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Reforço Metálico	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Total	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos) foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação para a Rússia, fornecidos pelo *TradeMap*, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Para calcular os preços, foi levado em conta o preço médio das subposições de cada matéria-prima para os períodos de abril/2018 a março/2019, conforme segue:

**Preço das matérias-primas – Rússia**

<b>Produto</b>	<b>Classificação tarifária (SH)</b>	<b>Preço CIF internado* (US\$/kg)</b>
Borracha Sintética	4002.19	2,63
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
Borracha Natural	4001.22	1,73
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	2,25
Arame	7213.91	1,09
	7217.10	
	7312.10	
Tecidos	5902.10	4,13
	5902.20	

\* Preço CIF US\$/kg internado na porta da fábrica ponderado com base na quantidade importada de cada classificação tarifária (SH)

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: imposto de importação, obtido com base no sítio eletrônico *Market Access Map*, despesas de internação e frete, obtido com base no sítio eletrônico *Doing Business* do Banco Mundial.

No que diz respeito a “Químicos e outros”, o custo foi apurado considerando-se a participação dessa rubrica no custo dos materiais das empresas que integram a indústria doméstica.

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

**Custo Matérias-primas – Rússia**

<b>Produto</b>	<b>Preço na Fábrica (US\$/kg)</b>	<b>Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)</b>	<b>US\$/kg de pneu</b>
Borracha Sintética	2,63	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Borracha Natural	1,73	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Negro de Carbono	2,25	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Arame	1,09	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	4,13	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	-	-	[CONFIDENCIAL]
<b>Total</b>			[CONFIDENCIAL]



Após obtenção dos custos de matérias-primas, foram estimados os gastos referentes ao custo de utilidades, considerando o consumo de energia elétrica por kg de pneu e gás, de acordo com informações prestadas pelas empresas [CONFIDENCIAL]. Segundo a petionária, “[CONFIDENCIAL]”. Os preços de energia elétrica e de gás natural foram obtidos por meio dos sítios eletrônicos do Doing Business e do Trade Map, respectivamente. Com relação às demais utilidades (outros combustíveis e água), foram consideradas a participação dessas rubricas no custo de utilidades das empresas que apresentaram dados.

#### Custo das utilidades – Rússia

Utilidades	Coeficiente Técnico (kWh)	Preço Coreia do Sul		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONFIDENCIAL]	0,08	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m <sup>3</sup> /kg)	[CONFIDENCIAL]	0,06	US\$/m <sup>3</sup>	[CONF.]
Outras Utilidades	-	-	-	[CONF.]
<b>TOTAL</b>				[CONF.]

A fim de se calcular o custo de mão-de-obra direta e indireta por kg de pneu, também foram considerados os coeficientes dessas rubricas nos dados das empresas que integram a indústria doméstica, tendo em conta produção e número de empregados diretos e indiretos, incluindo terceirizados, para o último mês de P5. Os coeficientes foram, então, multiplicados pelo custo mensal por empregado na Rússia. A taxas de câmbio utilizadas para conversão do custo mensal em US\$ foram apuradas a partir das informações disponibilizadas no site do Banco Central.

#### Custo da mão de obra direta e indireta

	Rússia
Produção Mensal (Março/2019)	[CONFIDENCIAL]
Empregados diretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Empregados indiretos – Produção	[CONFIDENCIAL]
Total empregados – Produção	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado direto/kg	[CONFIDENCIAL]
Produtividade empregado indireto/kg	[CONFIDENCIAL]
Salário Indústria (P5) - US\$	634,22
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONFIDENCIAL]

No tocante a outros custos variáveis e custos fixos (exclusive mão-de-obra), estes foram calculados considerando sua participação no custo de produção/kg de pneu, em P5, das empresas que integram a indústria doméstica, obtendo-se assim o custo de fabricação/kg de pneu, segundo tabela a seguir:

**Custo de fabricação - US\$/kg**

<b>Rubricas</b>	<b>Rússia</b>
<b>1. Materiais</b>	[CONFIDENCIAL]
Borracha sintética	[CONFIDENCIAL]
Borracha natural	[CONFIDENCIAL]
Negro de carbono	[CONFIDENCIAL]
Arames (Reforço metálico)	[CONFIDENCIAL]
Tecidos	[CONFIDENCIAL]
Químicos e outros	[CONFIDENCIAL]
<b>2. Utilidades</b>	[CONFIDENCIAL]
Energia elétrica	[CONFIDENCIAL]
Gás	[CONFIDENCIAL]
Outros combustíveis	[CONFIDENCIAL]
<b>3. Mão-de-obra (CV e CF)</b>	[CONFIDENCIAL]
- MDO direta	[CONFIDENCIAL]
- MDO indireta	[CONFIDENCIAL]
<b>4. Outros custos variáveis</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>5. Custos fixos (excl. MDO)</b>	[CONFIDENCIAL]
<b>6. Custo de fabricação</b>	2,40

Ao custo de fabricação, foram acrescentados montantes referentes a despesas de vendas, gerais e administrativas e margem de lucro, apurados. No caso da Rússia, como não foi possível obter informações relativas ao demonstrativo de resultados pertinentes à empresa e como a única informação de grupo referia-se ao grupo Tafneft, cuja atividade principal é a exploração e extração de petróleo, a petionária sugeriu determinar os montantes de despesas e lucro a partir da média dessas rubricas estimadas para os demais países sob análise, adotando critério utilizado na investigação original, conforme segue:

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais – Rússia**  
**Média das demais origens**

<b>Itens</b>	<b>%/Custo</b>
Despesas Operacionais	
- <b>SGA Expenses</b>	30%
- <b>Finance costs</b>	1%
Lucro Operacional	9%

Ressalta-se que não foram adicionados montantes a título de despesas com frete interno e despesas de exportação, conforme sugestão da petionária, tendo em vista que tais gastos teoricamente estariam incluídos nas despesas operacionais das demonstrações financeiras consideradas. O valor normal construído para a Rússia foi considerado então na condição de venda **FOB**, conforme apresentado a seguir:

**Valor normal construído - Em US\$/kg**

<b>Itens</b>	<b>Rússia</b>
<b>Custo de fabricação</b>	2,40
<b>Despesas operacionais</b>	0,76
- SGA Expenses	0,73
- Finance costs	0,03
<b>Lucro operacional</b>	0,21
<b>Valor normal construído</b>	3,37

Com vistas a determinar a probabilidade de retomada do dumping, caso haja a extinção do direito atualmente em vigor, buscou-se internalizar, no mercado brasileiro, o valor normal construído para a Rússia, a fim viabilizar sua comparação com o preço médio de venda do produto similar da indústria doméstica no mesmo mercado, uma vez que não houve exportações deste país para o Brasil no período de análise da continuação/retomada do dumping.

Para fins de apuração do valor normal internado no Brasil, adicionaram-se, ao valor normal FOB, o frete e o seguro internacionais, com base nas informações constantes na investigação original, obtendo-se assim o valor normal na condição CIF.

Em seguida, foram acrescidos: a) o Imposto de Importação (II), considerando a aplicação da alíquota de 16% sobre o preço CIF; b) o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), aplicando-se o percentual de 25% sobre o frete marítimo; e c) o montante das despesas de internação no Brasil, considerando o percentual de 2,9% do valor CIF, calculado para fins de determinação final na investigação original de pneus de carga.

Desse modo, apurou-se o valor normal CIF internado no Brasil em dólares estadunidenses por tonelada. Por fim, a fim de viabilizar a comparação do valor normal internado com o preço médio de venda da indústria doméstica, converteu-se o valor encontrado para reais com base na taxa de câmbio média em P5, disponibilizada pelo Banco Central do Brasil.

**Valor Normal CIF internado da Rússia**

	<b>US\$/kg</b>
Valor Normal FOB (US\$/t) (a)	[CONFIDENCIAL]
Frete internacional (US\$/t) (b)	[CONFIDENCIAL]
Seguro internacional (US\$/t) (c)	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor Normal CIF (US\$/t) (d) = (a) + (b) + (c)</b>	[CONFIDENCIAL]
Imposto de importação (US\$/t) (e) = (d) x 16%	[CONFIDENCIAL]
AFRMM (US\$/t) (f) = frete marítimo x 25%	[CONFIDENCIAL]
Despesas de internação (US\$/t) (g) = (d) x 3,07%	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor Normal CIF internado (US\$/t) (h) = (d) + (e) + (f) + (g)</b>	[CONFIDENCIAL]
Taxa de câmbio (i)	[CONFIDENCIAL]
<b>Valor normal CIF internado (R\$/t) (j) = (h) x (i)</b>	16,27

Desse modo, para fins de início da revisão, apurou-se o valor normal para Taipé Chinês, internalizado no mercado brasileiro, de **R\$ 16,27**.

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

Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de carga, novos utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, aros 20", 22" e 22,5", projetados para serem usados com ou sem câmara de ar, da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2018 a março de 2019, segundo dados enviados em sede de petição e de informações complementares sujeitos ainda a verificação *in loco*.

Para garantir a justa comparação, foi apurado o preço de pneus de carga, obtido pela divisão entre a receita operacional líquida da indústria doméstica e a quantidade líquida vendida de pneus de carga, conforme segue:

Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro			
	Faturamento líquido (em mil R\$)	Volume (Kg)	Preço médio (R\$/kg)
Preço ID	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	14,33

Assim, apurou-se que preço médio de venda do produto similar, apurado no período de análise de continuação/retomada de dumping, correspondeu a R\$ 14,33 na condição de venda *ex fabrica*.

### 5.2.3.3. Da diferença entre o valor normal internado no mercado brasileiro e o preço de venda do produto similar doméstico

Para fins de início da revisão, considerou-se que o preço da indústria doméstica, em base *ex fabrica*, seria comparável com o valor normal na condição CIF internado. Isso porque ambas as condições incluem as despesas necessárias à disponibilização da mercadoria em ponto do território brasileiro, para retirada pelo cliente, sem se contabilizar o frete interno no Brasil.

#### Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica – Rússia - Em R\$/kg

Valor Normal CIF internado de Taipé Chinês	Preço da indústria doméstica	Diferença (C=A-B)
16,27	14,33	1,94

Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se que a diferença na comparação entre o valor normal internalizado no mercado brasileiro e o preço da indústria doméstica foi R\$ 1,94/kg (um real e noventa de quatro centavos por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações sul-africanas sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de automóveis da Rússia para o Brasil.

### **5.3. Da conclusão sobre os indícios de dumping durante a vigência da medida**

Considerando as margens de dumping encontradas para a Coreia do Sul, o Japão e a Tailândia, 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 carga dessas origens para o Brasil.

Ademais, tendo em vista a diferença obtida entre o valor normal médio da África do Sul, de Taipé Chinês e da Rússia internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, considerou-se, para fins do início da revisão, haver indícios suficientes da probabilidade de retomada de dumping nas exportações de pneus de carga dessas origens para o Brasil.

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

A peticionária alegou que, caso a medida antidumping em vigor não seja renovada, será praticamente certo que as exportações investigadas para o Brasil aumentarão exponencialmente em vista da significativa capacidade de produção desses países, implicando retomada do dano sofrido pela indústria doméstica, causado pelas importações em questão. A peticionária ressaltou não ter sido possível obter informação mais precisa sobre mercado interno, capacidade produtiva e produção de pneus similares ao objeto do direito antidumping para as origens investigadas, razão pela qual não foi apresentado o Apêndice XXI - Capacidade Instalada e Produção (relativo aos países sujeitos à medida).

Os dados de exportação das origens objeto do direito antidumping, apresentados pela peticionária no Apêndice XXII, foram objeto de conferência pela Subsecretaria, por meio do sítio eletrônico *Trade Map*, do *International Trade Center*. Para fins de uniformidade, pelo fato de as diversas origens adotarem níveis diferentes de desagregação, as informações ali obtidas foram referentes ao código de seis dígitos 4011.20 do Sistema Harmonizado (*Rubber; new pneumatic tyres, of a kind used on buses or lorries*), o qual abrange outros produtos além do produto similar. Conforme informações disponíveis, a seguir apresentadas, existiriam evidências da significativa capacidade produtiva do produto similar nestes países, a partir dos volumes exportados.

**Apêndice XXII-Exportações dos Países Sujeitos à Medida**

		<b>África do Sul</b>	<b>Coreia do Sul</b>	<b>Japão</b>	<b>Rússia</b>	<b>Tailândia</b>	<b>Taiwan</b>
P1	Qtde exportada (t)	40.577,79	286.651,98	367.757,62	95.933,06	646.486,20	14.315,93
	Valor exportado (Mil US\$)	91.631,00	1.218.121,00	1.440.015,00	283.525,00	1.109.217,00	58.732,00
P2	Qtde exportada (t)	34.651,49	264.178,00	317.184,70	93.882,43	776.653,44	23.454,93
	Valor exportado (Mil US\$)	60.679,00	958.378,00	1.103.585,00	217.303,00	997.788,00	91.596,00
P3	Qtde exportada (t)	35.582,53	281.535,16	309.169,80	115.541,52	802.135,95	20.428,12
	Valor exportado (Mil US\$)	55.816,00	989.650,00	999.473,00	280.824,00	1.062.124,00	71.370,00
P4	Qtde exportada (t)	30.937,57	269.585,70	324.419,65	116.362,23	1.011.12,64	23.005,47
	Valor exportado (Mil US\$)	58.882,00	994.159,00	1.067.532,00	324.072,00	1.415.375,00	82.724,00
P5	Qtde exportada (t)	28.228,49	249.967,99	314.599,94	126.392,95	1.185.645,90	23.682,43
	Valor exportado (Mil US\$)	48.025,00	940.039,00	1.018.040,00	340.382,00	1.694.885,00	84.512,00

Outras informações sobre potencial exportador das origens objeto do direito, como produção e capacidade produtiva de pneus de carga, bem como de pneumáticos em geral, estão dispostas nos subitens a seguir.

**5.4.1. Da África do Sul**

A petionária apontou que a produção de pneus de carga na África do Sul seria de até 5,7 milhões de unidades, de acordo com informações do *Tire Business 2018*, considerando, ainda, informações de outros tipos de pneus que podem ser produzidos na mesma linha. Após análise da publicação mencionada, corrigiram-se os dados de forma a se considerar que a África do Sul possuiria capacidade produtiva anual de pneus de cerca de 9,9 milhões de unidades. Deste total, 5,9 milhões seriam a capacidade direcionada para a produção de pneus de carga, além de outros tipos de pneus.

De acordo com o resumo do relatório *The Tyre Industry 2017* a indústria de pneus no país valeria cerca de \$ 30 bilhões de Randes por ano, o equivalente a mais de US\$ 2 bilhões, e seria uma das principais indústrias de apoio para a indústria automotiva nacional. Sua relevância para o país seria um grande atrativo para novos investimentos: a indústria recebeu investimentos de mais de \$ 4 bilhões de

Randes – mais de US\$300 milhões – nos últimos quatro anos, incluindo o investimento de \$ 2 bilhões de Randes, ou US\$ 150 milhões, da *Sumitomo Rubber South Africa* para atualizar, modernizar e expandir sua fábrica de pneus em *Ladysmith, KwaZulu-Natal*, sendo que \$ 910 milhões de Randes serão direcionados para planta com produção de pneus de carga. O objetivo da Sumitomo seria produzir, nessa planta, pneus de carga da marca Dunlop e Sumitomo voltados para exportação. A capacidade de produção na fábrica em 2020, segundo informações do *Tire Business* verificadas e corrigidas pela autoridade competente, atingirá 750 unidades de pneus de carga por dia, somando-se, assim, mais de 270.000 unidades à produção por ano. A data estimada para o início da produção teria sido 19 de julho de 2018.

Cabe registrar a tendência de significativa retração das exportações totais sul-africanas de pneus classificados sob a subposição tarifária do SH 4011.20, o que sinalizaria a tendência de incremento do potencial exportador daquele país. Dessa forma, segundo a petionária, a queda nas exportações sinalizaria um aumento da ociosidade e, portanto, do potencial exportador dessa origem.

#### **5.4.2. Da Coreia do Sul**

De acordo também com o *Tire Business 2018*, a Coreia do Sul possuiria capacidade produtiva anual de pneus estimada em cerca de 111 milhões de unidades. Deste total, 77,7 milhões seria a capacidade direcionada para a produção de pneus de carga, além de outros tipos de pneus.

Ressalte-se que, de acordo com a mesma publicação, as empresas de pneumáticos desse país figurariam entre as maiores produtoras do mundo, em 2017, cite-se: *Hankook Tire Co. Ltd.* (7º lugar) e *Kumho Tire Co. Inc.* (14º lugar), ambas identificadas como produtores e exportadores na presente revisão.

A *Hankook Tire*, grande produtora de pneus da Coreia, possuiria uma capacidade de produção de 104 milhões de unidades no ano de 2017, sendo que se estima, com base na publicação **Tire Business**, que ao menos metade desta capacidade corresponda às plantas localizadas na Coreia do Sul. No ano de 2017, a empresa obteve receita de US\$ 6,04 bilhões e aumento de 2,9% da receita em comparação com o ano anterior. A *Hankook* possui oito unidades produtivas ao redor do mundo, sendo duas na Coreia.

A *Kumho*, por sua vez, teria sido a líder no mercado de reposição pelo segundo ano seguido na Coreia, de acordo com a *Korea Tire Manufacturers Association*. De acordo com dados da associação, a *Kumho* teria sido líder de vendas com 6,52 milhões de pneus em 2018, com uma participação de 40,6% dos pneus produzidos localmente vendidos no país, ultrapassando a *Hankook Tire Co. Ltd.* Em seguida, aparecem *Hankook* e *Nexen* com 35,3% e 24,1%. A empresa também seria bastante forte no seguimento de equipamento original.

A petionária apontou que a empresa *Kumho* certamente irá figurar no Top 10 do ranking de 2018, já sendo referida como uma das dez maiores produtoras do mundo. Havia, em 2017, previsão de que a empresa obteria em anos subsequentes aumento substancial de vendas de pneus (passando de aproximadamente US\$ 2,5 para US\$ 3,5 bilhões, aproximando-se do 10º lugar, que, na época, era de empresa com vendas de US\$ 3,6 bilhões, devido à aquisição de 45% da *Kumho Tire Co.* pelo grupo chinês *Qingdao Doublestar*, por US\$ 607 milhões. A aquisição de parte da *Kumho Tire Co.* pelo grupo *Qingdao Doublestar* seria especialmente relevante, pois a *Kumho* poderia utilizar de sua ligação com a empresa chinesa para ampliar sua produção de pneus de carga, considerando o destaque da

*Doublestar* neste setor. Além disso, foi declarado pela *Kumho* que a aquisição teria trazido estabilidade para a empresa, garantindo investimentos para o desenvolvimento de produtos e de tecnologia. Ainda, deve-se ressaltar declarações da *Doublestar* no sentido de que a compra da empresa sul-coreana permitiria que a *Doublestar* se tornasse um “*player*” global, e de que a empresa chinesa iria explorar a posição da *Kumho Tire* para responder à aplicação de direitos antidumping em vários países, aliviando o impacto de possíveis guerras comerciais.

Os dados apresentados acima demonstram que haveria expressiva capacidade produtiva no setor de pneumáticos na Coreia do Sul e que essa produção poderia ser escoada por meio de exportações.

Neste sentido, segundo a petionária, seria relevante considerar que a produção e as vendas domésticas de automóveis, na Coreia, em 2017, apresentaram retração:

*Car production in 2017 decreased 2.7% to a little over 4 million units from a year earlier. Domestic sales inched down 1.8% to around 1.8 million units, according to data from the Korea Automobile Manufacturers Association. Domestic vehicle sales contracted 1.8% year-over-year to around 1.8 million units as a result of a dip in consumer sentiment and the end of consumption tax cuts on cars that lasted from August 2015 to June 2016. The number of cars produced and sold in Korea decreased 1.9% to a little over 1.5 million due to weakened demand for small and compact vehicles.*

Mantido este cenário, que impactaria negativamente a demanda doméstica por pneus fabricados na Coreia, se evidenciaria a necessidade de escoar o excesso de capacidade via exportações. No entanto, torna-se relevante enfatizar que tais dados se referem a produto diferente do escopo da revisão, exclusivamente pneus de carga (para ônibus e caminhão).

Ocorre, todavia, que, conforme pode ser observado no Apêndice XXII, as exportações totais coreanas de pneus classificados sob a suposição 4011.20 do SH, apresentaram retração em P4 e P5. De P3 para P5, a retração acumulada foi de cerca de 32 mil toneladas.

Assim, as informações disponíveis acerca do mercado doméstico sul-coreano, bem como sobre suas exportações seriam indicativas de existência de potencial exportador crescente.

Deste modo, de acordo com a petionária, caso ocorra a não prorrogação do direito antidumping no Brasil, seria provável o aumento das exportações de pneus de carga da Coreia do Sul, com direcionamento ao Brasil, o que implicaria em retomada do dano sofrido pela indústria doméstica.

#### **5.4.3. Do Japão**

O Japão, segundo o já citado *Tire Business*, teria capacidade produtiva anual estimada de aproximadamente 102 milhões de pneus no ano de 2017, sendo que, desses, mais de 23 milhões seriam pneus de carga, dentre outros tipos de pneus.

Ainda, no ranking 2018 *Global Tire Company Rankings*, da mesma publicação, que elenca as 75 maiores produtoras de pneus no mundo, o Japão apareceria em primeiro lugar – com a empresa Bridgestone – e contaria com mais três empresas – Sumitomo (5º lugar), *Yokohama* (8º lugar) e *Toyo Tire & Rubber Co. Ltd.* (12º lugar) – todas elas entre as 12 maiores. Das empresas presentes no ranking, todas possuem plantas produtivas de pneus de carga.



A tabela abaixo, obtida a partir de gráfico do *Statista* detalha o volume de produção de pneumáticos para ônibus e caminhões no Japão, de 2012 a 2017:

**Produção de pneus para ônibus e caminhões no Japão  
(milhões de unidades)**

Ano	Produção
2012	10,84
2013	10,81
2014	11,00
2015	10,27
2016	9,89
2017	10,50

Nota-se que o volume de produção, em 2017, teria sido de 10,5 milhões de unidades, sendo que a capacidade produtiva de pneus de carga seria de mais de 23 milhões do SH 4011.20 sofreram retração de quase 15%.

Desta forma, de acordo com a peticionária, caso a medida antidumping não seja prorrogada, é provável que as produtoras japonesas ampliem sua produção, escoando-a para o Brasil.

#### 5.4.4. Da Rússia

A publicação do *Tire Business*, já referida acima, estima que a Rússia tenha capacidade de produção de mais de 72 milhões de unidades de pneus por ano, sendo que, dessas, aproximadamente 55% (39,6 milhões) incluiriam, dentre outros, pneus radiais para ônibus e caminhões.

Ainda segundo a publicação, a empresa russa *Nizhnekamskshina*, fabricante inclusive de pneus de carga, figuraria na 35ª posição das maiores empresas produtoras de pneus no mundo, um salto em relação à posição no ano anterior: em 2016, a posição da empresa no ranking era 66ª, o que demonstraria aumento significativo nas vendas e representatividade da empresa no setor. A empresa *O.J.S.C. Cordiant*, também com sede na Rússia, figuraria na 48ª posição do ranking.

Em 2016, a empresa *Nizhnekamskshina S.S.C.* teria atingido a produção de 3 milhões de unidades de pneus radiais para caminhões desde sua abertura, em 2011, com capacidade mensal de 100 mil unidades unidades. O Grupo *Tatneft*, do qual a *Nizhnekamskshina S.S.C.* é parte, anunciou em seu Relatório Anual de 2017 que pretendia modernizar e expandir suas plantas produtivas no país a fim de manter a posição conquistada.

Segundo levantamento da *Russian Automotive Market Research*, o mercado de pneus no país teria aumentado no período da investigação. Em 2017, a produção efetiva teria sido de mais de 52 milhões de unidades, um aumento de quase 7,5% com relação ao ano anterior, enquanto no ano de 2018 teria havido aumento comparado com 2017 atingindo 57,5 milhões de unidades. A produção de 57 milhões de unidades, apesar de expressiva, ainda estaria distante da capacidade efetiva de 72 milhões.

O país contaria, ainda, com um plano de desenvolvimento (“roadmap”) para o setor de pneumáticos discutido pelo Ministério da Indústria e Comércio, com o intuito de desenvolver um

subsetor para produção de pneus até 2020, prevendo aumento de até 50% do setor e crescimento de 36% nas exportações.

#### 5.4.5. Da Tailândia

De acordo com o *Tire Business* de 2018, a Tailândia possuiria uma capacidade produtiva anual de cerca de 69 milhões de unidades de pneus de carga, além de outros tipos de pneus.

Ademais, investimentos vultuosos estariam sendo realizados no país: a empresa *Yokohama* noticiou, em 2013, o investimento de 8 bilhões de ienes para construir a segunda planta na Tailândia voltada a pneus de carga; em 2017, a empresa *Shandong Linglong* teria anunciado o investimento de US\$120 milhões para aumentar em 800 mil unidades a capacidade anual de pneus radiais para caminhão em sua planta tailandesa, que tinha, em 2015, capacidade de produzir 1,2 milhões de unidades por ano; a *Bridgestone* teria investido, em 2014, US\$198 milhões para expandir a capacidade de produção na planta de Chonburi de 2.500 unidades para 10.500 unidades por dia de pneus de carga; apesar da já expressiva capacidade de produção, em 2018, de 1,4 milhões de pneus de carga por ano no país, a empresa *ZC Rubber* teria afirmado que, em 2019, seguirá seu plano de expansão de capacidade; em 2017, a *joint venture Shanghai Huayi* teria iniciado a produção de pneus de carga em sua fábrica em *Rayong*, com capacidade anual de 1,5 milhões de pneus; com inauguração prevista para meados de 2020, a empresa *Prinx Chengshan* teria dado início à construção de sua nova fábrica na Tailândia com investimento de US\$300 milhões e produção anual de 800 mil pneus de carga; também em *Rayong*, a empresa chinesa *Jiangsu General Science Technology Company* teria anunciado, em 2018, a instalação de fábrica com capacidade de produção de 1 milhão de pneus de carga por ano, com início previsto para 2020; em 2014, a empresa *Apollo Tyres Ltd.* investiu mais de US\$ 4 bilhões em suas plantas asiáticas, principalmente na Tailândia e China, aumentando em 9 milhões de unidades a produção de pneus para ônibus e caminhões.

De acordo com a introdução aberta do relatório “*Thailand Tire Market By Vehicle Type (Light Commercial Vehicle, Two-wheeler, Passenger Car, MHCV and OTR), By Demand Category (OEM Vs. Replacement), By Radial Vs Bias, By Rim Size, By Price Segment, Competition Forecast & Opportunities, 2013 – 2023*”, o governo tailandês estaria investindo para aumentar a produção de pneus no país, o que deve estimular o crescimento do mercado nos próximos anos. Outra fonte indica, ainda, que o governo do país teria anunciado o investimento de US\$100 milhões para a construção de centro de testes, em 2017, seguindo o planejamento de dobrar a produção de pneus, chegando a um milhão de toneladas por ano.

Estima-se que, em valor exportado, a Tailândia figure como 5ª colocada no ranking mundial, tendo alcançado o valor de US\$ 4,9 bilhões de dólares em exportações de pneus em 2018. Destaca-se, ainda, que em 2015 cerca de 95% da produção de pneumáticos na Tailândia seria destinada à exportação, o que evidenciaria, segundo a petionária, a probabilidade de o mercado brasileiro, na hipótese de não prorrogação do direito antidumping, ser um alvo das exportações tailandesas em razão do aumento da produção decorrente dos investimentos acima mencionados.

#### **5.4.6. De Taipé Chinês**

Taipé Chinês possuiria, também segundo o *Tire Business*, capacidade produtiva de mais de 100 milhões de unidades de pneus por ano. Dessa quantidade, seria possível afirmar, com base no levantamento, que cerca de 70 milhões englobariam, dentre outros, os pneus de carga.

A tendência, além disso, seria de crescimento. A introdução aberta do relatório "*Taiwan Tire Market Forecast & Opportunities, 2011-2021*" informa que a demanda por automóveis, de forma geral, diminuiu significativamente no país nos últimos anos, o que teria levado as grandes fabricantes de pneus a direcionarem sua produção para a exportação.

O país assumiria importantes posições no ranking das 75 maiores empresas de pneus do mundo, segundo o *Tire Business: a Maxxis International*, com sede no país, seria a 9ª maior fabricante de pneus no mundo; a *Kenda Rubber Industrial Co. Ltd.* ocuparia a 24ª posição; a *Nankang Rubber Tire Corp. Ltd.* figuraria na 56ª colocação do ranking; a *Federal Corp.* apareceria na 62ª colocação; e, por fim, a empresa *HwaFong Rubber Ind. Co. Ltd.* ocuparia a 69ª posição na lista. Evidenciar-se-ia, assim, a relevância das empresas de Taipé Chinês no cenário mundial de pneus.

A esse respeito, noticia o *Tire Business*, ainda, que a empresa *Maxxis International* teria despendido, em 2017, o equivalente a 16,8% de sua receita em melhorias em seus negócios, além de quase US\$ 150 milhões em pesquisa e desenvolvimento, demonstrando claro interesse e esforços para a expansão dos negócios.

Além disso, haveria fortes indícios de que as tensões entre Estados Unidos e China, decorrentes da chamada "Guerra Comercial", poderiam levar a um aumento da produção em Taipé Chinês. Apesar das medidas tarifárias impostas pelos EUA não afetarem diretamente as exportações oriundas de Taipé Chinês, efeitos secundários poderiam ser sentidos no país: a tendência seria que, com a imposição das medidas contra as exportações chinesas, empresas com produção na China transfiram suas fábricas para Taipé Chinês, aumentando a produção no país para atender ao mercado externo como um todo.

#### **5.4.7. Da conclusão sobre o desempenho dos produtores/exportadores**

A tabela seguinte apresenta resumo dos dados apresentados anteriores, acerca do potencial exportador das origens investigadas:

### Potencial Exportador (t) – Resumo

Origem	Capacidade instalada anual*		Exportações**
	Pneus	Pneus de carga e outros	Pneus de carga (SH 4011.20)
África do Sul	599.635	360.550	28.228
Coreia do Sul	6.759.900	4.731.930	249.968
Japão	6.211.800	1.400.700	314.600
Rússia	4.384.800	2.411.640	126.393
Tailândia	10.535.700	4.202.100	1.185.646
Taipé Chinês	6.090.000	4.263.000	23.682

\* Dados do *Tire Business 2018*. Aplicada taxa de conversão de [CONFIDENCIAL]kg/unidade de pneu, sugerida pela peticionária.

\*\* Dados do *Trade Map* referentes a P5.

A título de comparação, o mercado brasileiro de pneus de carga em P5 desta revisão atingiu [CONFIDENCIAL]toneladas, o que demonstra a relevância do potencial exportador das origens objeto do direito antidumping em face dos dados dispostos na tabela acima.

#### 5.5. Das alterações nas condições de mercado e da aplicação de medidas de defesa comercial.

Além das medidas aplicadas pelo Brasil, o setor de pneumáticos possui 21 medidas de defesa comercial aplicadas, sendo que Taipé Chinês, Coreia do Sul e Tailândia são afetados, também, pela medida antidumping aplicada sobre pneus de automóveis. Outros países, como China, são alvos, também, de medidas de defesa comercial, sendo que a China, em especial, é afetada por medida aplicada sobre pneus de carga, o que pode influenciar a dinâmica do mercado internacional de pneus e permitir que outros destinos incrementem suas exportações. Quanto à China, ainda, ressalta-se que há medidas aplicadas, inclusive, pelos Estados Unidos e União Europeia no setor de pneumáticos, o que afeta a dinâmica do mercado internacional de pneus. A peticionária não mencionou a existência de alterações nas condições de mercado.

Em consulta realizada pela Subsecretaria no site da Organização Mundial do Comércio obtiveram-se as seguintes informações sobre medidas de defesa comercial, resumidas na tabela a seguir:

### Medidas de defesa comercial/investigações

País aplicador	Medida de defesa comercial	País afetado	Código SH	Status
Egito	Direito antidumping	Índia	4011.20	Em vigor
EUA	Direito antidumping	China (1)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Direito antidumping	China (2)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Direito antidumping	China (3)	4011.20 e outros	Em início
EUA	Medida compensatória	China (1)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Medida compensatória	China (2)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Medida compensatória	China (3)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Medida compensatória	China (4)	4011.20 e outros	Em início
Índia	Medida compensatória	China	4011.20	Em início
Rússia	Direito antidumping	China	4011.20	Em vigor
Turquia	Direito antidumping	China	4011.20 e outros	Em vigor
União Europeia	Direito antidumping	China	4011.20	Em vigor

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

A partir das informações anteriormente apresentadas, para fins de início de revisão, constatou-se haver indícios de continuação de dumping nas exportações de pneus de carga da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia para o Brasil, realizadas no período de abril de 2018 a março de 2019. Ademais, constatou-se haver indícios de retomada de dumping nas exportações de pneus de carga da África do Sul, de Taipé Chinês e da Rússia para o Brasil, realizadas no mesmo período em comento.

#### 6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

Neste item serão analisadas as importações brasileiras e o mercado brasileiro de pneus de carga. O período de análise deve corresponder ao período considerado para fins de determinação de existência de indícios de 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 abril de 2014 a março de 2019, dividido da seguinte forma:

- P1 – abril de 2014 a março de 2015;
- P2 – abril de 2015 a março de 2016;
- P3 – abril de 2016 a março de 2017;
- P4 – abril de 2017 a março de 2018; e
- P5 – abril de 2018 a março de 2019.

## 6.1. Das importações

Para fins de apuração dos valores e das quantidades de pneus de carga importados pelo Brasil em cada período, foram utilizados os dados de importação referentes ao código 4011.20.90 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 distintos dos especificados.

### 6.1.1. Do volume das importações

A tabela seguinte apresenta os volumes de importações totais de pneus de carga no período de investigação de indícios de continuação/retomada do dano à indústria doméstica.

**Importações Totais - Em número-índice de toneladas**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
África do Sul	100,0	-	-	-	-
Coreia do Sul	100,0	59,7	50,5	46,5	28,8
Japão	100,00	82,1	55,8	102,6	104,6
Rússia	100,00	3,6	-	-	-
Tailândia	100,0	20,5	26,1	164,0	133,7
Taipé Chinês	100,0	-	-	-	-
<b>Total sob Análise</b>	<b>100,0</b>	<b>60,8</b>	<b>45,7</b>	<b>78,0</b>	<b>69,9</b>
Argentina	100,0	63,7	194,7	212,5	292,1
Vietnã	100,0	207,8	781,4	1.760,8	2.496,4
Índia	100,00	71,4	16,2	80,3	56,2
Colômbia	100,00	16,8	10,7	77,6	192,9
Estados Unidos	100,00	77,4	4,7	25,2	184,7
México	100,00	28,3	27,3	105,5	175,7
Mianmar (Birmânia)	100,00	-	-	-	-
Luxemburgo	100,00	129,9	403,2	846,7	721,0
Demais Origens*	100,00	24,0	16,4	24,6	14,7
<b>Total (exceto investigadas)</b>	<b>100,00</b>	<b>46,3</b>	<b>45,8</b>	<b>87,3</b>	<b>113,0</b>
<b>Total Geral</b>	<b>100,00</b>	<b>51,9</b>	<b>45,8</b>	<b>83,7</b>	<b>96,4</b>

\*Demais Países: Indonésia, Alemanha, China, Espanha, Irlanda, França, Itália, Turquia, Polônia, Suécia, Belarus, Bélgica, Canadá, Chile, Egito, Equador, Eslováquia, Eslovênia, Hungria, Países Baixos (Holanda), Peru, Reino Unido, Romênia, Tcheca, República, Uruguai

O volume das importações brasileiras de pneus de carga das origens investigadas diminuiu 39,2% de P1 para P2 e 24,8% de P2 para P3, tendo registrado aumento de 70,7% de P3 para P4. De P4 para P5, houve queda de 10,4%. Ao se comparar os extremos da série, de P1 a P5, as importações investigadas diminuiram 30,1%.

Quanto ao volume importado pelo Brasil de pneus de carga das demais origens, observaram-se quedas de P1 para P2 e de P2 para P3 na ordem de 53,7% e 1,2%, respectivamente. De aí em diante, houve aumentos contínuos: 90,7% e 29,4% de P3 para P4 e de P4 para P5, gerando aumento acumulado de 13% quando se leva em consideração os extremos do período de análise, de P1 a P5.

As importações brasileiras totais de pneus de carga apresentaram o seguinte comportamento: decréscimos de 48,1% de P1 para P2 e de 11,8% de P2 para P3 e aumentos de 83% e 15,1% de P3 para P4 e de P4 para P5. Durante todo o período de investigação de indícios de continuação/retomada do dano, de P1 a P5, houve queda de 3,6% no volume total de importações do produto.

### 6.1.2. Do valor e do 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 carga no período de investigação de indícios de continuação/retomada de dano à indústria doméstica.

**Valor das Importações Totais (em número-índice de Mil US\$ CIF)**

<b>Origem</b>	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
África do Sul	100,0	-	-	-	-
Coreia do Sul	100,0	49,0	34,6	34,0	21,1
Japão	100,00	84,5	42,9	97,2	100,0
Rússia	100,00	2,2	-	-	-
Tailândia	100,0	16,8	17,8	116,1	95,7
Taipé Chinês	100,0	-	-	-	-
<b>Total sob análise</b>	<b>100,0</b>	<b>54,2</b>	<b>32,4</b>	<b>61,8</b>	<b>55,4</b>
Argentina	100,0	52,6	141,8	175,6	205,0
Vietnã	100,0	179,5	690,3	1.434,0	1.996,6
Índia	100,00	61,2	12,3	60,2	42,7
Colômbia	100,00	14,4	6,4	54,0	130,6
Estados Unidos	100,00	71,3	4,7	18,9	133,1
México	100,00	27,5	18,8	74,1	128,6
Mianmar (Birmânia)	100,00	-	-	-	-
Luxemburgo	100,00	97,1	299,9	698,5	561,5
<b>Demais países*</b>	<b>100,00</b>	<b>17,2</b>	<b>14,4</b>	<b>20,8</b>	<b>13,6</b>
<b>Total (exceto sob análise)</b>	<b>100,00</b>	<b>37,5</b>	<b>38,0</b>	<b>71,2</b>	<b>86,4</b>
<b>Total Geral</b>	<b>100,00</b>	<b>43,4</b>	<b>36,0</b>	<b>67,8</b>	<b>75,5</b>

\*Demais Países: Indonésia, Alemanha, China, Espanha, Irlanda, França, Itália, Turquia, Polônia, Suécia, Belarus, Bélgica, Canadá, Chile, Egito, Equador, Eslováquia, Eslovênia, Hungria, Países Baixos (Holanda), Peru, Reino Unido, Romênia, Tcheca, República, Uruguai

Tal qual o comportamento do volume importado, o total importado das origens objeto do direito antidumping, em mil US\$ CIF, apresentou queda em quase todos os períodos, à exceção de P4, quando comparados com o período imediatamente anterior: quedas de 45,8%, 40,2% e 10,3%, respectivamente

a P2, P3 e P5. De P3 para P4, houve aumento de 90,5%. Ao se analisar de P1 para P5, observou-se redução de 44,6%.

Quando analisadas as importações das origens não investigadas, houve retração de 62,5% de P1 a P2 e aumentos sucessivos a partir de então: 1,3%, 87,1% e 21,5%, de P2 a P3, P3 a P4 e P4 a P5, de forma respectiva. Considerando todo o período de investigação, entretanto, evidenciou-se retração de 13,6% nos valores importados dessas origens de P1 para P5.

Já o valor total das importações apresentou retração de P1 a P2 e de P2 a P3 na ordem de 56,6% e 17%, respectivamente. De P3 a P4 e de P4 a P5, foi observado aumento de 88,2% e 11,2% também de forma respectiva. Quando comparado P1 com P5, tal valor reduziu-se 24,5%.

**Preço das Importações Totais (em número-índice de US\$ CIF/kg)**

<b>Origem</b>	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
África do Sul	100,0	-	-	-	-
Coreia do Sul	100,0	82,1	68,5	73,2	73,2
Japão	100,00	103,1	76,9	94,9	95,6
Rússia	100,00	61,5	-	-	-
Tailândia	100,0	81,7	68,2	70,6	71,4
Taipé Chinês	100,0	-	-	-	-
<b>Total sob análise</b>	<b>100,0</b>	<b>89,4</b>	<b>70,9</b>	<b>79,3</b>	<b>79,3</b>
Argentina	100,0	82,6	72,9	82,6	70,2
Vietnã	100,0	86,3	88,4	81,5	79,9
Índia	100,00	85,6	76,1	75,0	75,8
Colômbia	100,00	85,7	59,9	69,5	67,6
Estados Unidos	100,00	92,1	100,5	75,0	72,1
México	100,00	97,2	69,0	70,3	73,1
Mianmar (Birmânia)	100,00	-	-	-	-
Luxemburgo	100,00	74,7	74,4	82,5	77,9
<b>Demais países*</b>	<b>100,00</b>	<b>71,8</b>	<b>87,5</b>	<b>84,5</b>	<b>92,5</b>
<b>Total (exceto sob análise)</b>	<b>100,00</b>	<b>81,0</b>	<b>82,9</b>	<b>81,5</b>	<b>76,6</b>
<b>Total Geral</b>	<b>100,00</b>	<b>83,6</b>	<b>78,7</b>	<b>81,0</b>	<b>78,2</b>

\*Demais Países: Indonésia, Alemanha, China, Espanha, Irlanda, França, Itália, Turquia, Polônia, Suécia, Belarus, Bélgica, Canadá, Chile, Egito, Equador, Eslováquia, Eslovênia, Hungria, Países Baixos (Holanda), Peru, Reino Unido, Romênia, Tcheca, República, Uruguai

Observou-se que o preço CIF médio por quilograma das importações brasileiras dos pneus de carga objeto do direito antidumping apresentou contração entre P1 e P3: 10,8% de P1 a P2; 20,5% de P2 a P3. Já de P3 a P4, o preço médio cresceu 11,6%, permanecendo constante no período seguinte. Levando em conta os extremos da série, P1 a P5, o preço médio dessas importações diminuiu 20,8%.

Por sua vez, o preço CIF médio por quilograma de outros fornecedores caiu 19% de P1 para P2, elevou-se em 2,5% de P2 para P3, e declinou nos períodos seguintes, com quedas de 1,9% e 6,1% em P4 e P5, respectivamente, tendo em conta o período imediatamente anterior. Assim, considerando todo o período, houve queda de 23,5% de P1 para P5.



No que atine ao preço médio do total das importações brasileiras do produto em tela, observa-se aumento somente de P3 para P4 (2,8%). Entre P1 e P2, P2 e P3, e P4 e P5, verificaram-se retrações de 16,3%, 5,9%, e 3,3%, respectivamente. Considerando todo o período, observou-se queda de 21,7%, de P1 para P5.

## 6.2. Do mercado brasileiro

Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de carga, foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno pela indústria doméstica e pelos demais produtores nacionais, bem como as quantidades importadas totais apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas supra.

No caso da indústria doméstica, as quantidades vendidas foram apuradas a partir dos dados da indústria doméstica, conforme detalhado no item 7.1 deste documento.

Em relação aos demais produtores nacionais (Bridgestone e Goodyear), a ANIP estimou, com base na investigação original, que essas empresas representam 47% da produção nacional. Embora tais empresas sejam suas afiliadas, a ANIP informou que não possui os dados de produção e vendas dessas empresas para o produto objeto do direito. Assim, foi enviado ofício a ambas as empresas solicitando tais informações. Desse modo, caso sejam apresentadas respostas aos ofícios, os dados que possuem correlação com o mercado brasileiro serão alterados em documentos posteriores elaborados por esta Subsecretaria.

Por ora, o mercado nacional será dimensionado com base na estimativa da ANIP, considerando-se que as vendas totais dos outros produtores nacionais foram equivalentes à produção e que as vendas internas desses produtores possuem a mesma participação nas vendas totais que a observada na indústria doméstica em cada período.

**Mercado Brasileiro – em número-índice de toneladas**

	<b>Vendas Indústria Doméstica</b>	<b>Demais Produtores Nacionais</b>	<b>Importações Objeto do Direito Antidumping</b>	<b>Importações Outras Origens</b>	<b>Mercado Brasileiro</b>
<b>P1</b>	100	100	100	100	100
<b>P2</b>	95,79	85,73	60,77	46,32	83,62
<b>P3</b>	92,44	89,38	45,71	45,78	82,50
<b>P4</b>	100,32	96,56	78,02	87,32	95,74
<b>P5</b>	112,19	105,48	69,93	112,97	106,60

Observou-se que o mercado brasileiro de pneus de carga sofreu contração até P3, mas se recuperou nos períodos seguintes, de forma que o mercado em P5 foi 6,6% maior que o verificado em P1. Houve retrações de 16,4% de P1 para P2 e de 1,3% de P2 para P3, e expansões de 16% de P3 para P4 e de 11,3% de P4 para P5.

### 6.3. Da evolução das importações

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

A tabela a seguir indica a relação entre o volume de importações de pneus de carga objeto do direito antidumping e a produção nacional do produto similar.

Apurou-se a produção nacional considerando-se os dados de produção da indústria doméstica, conforme apontado no item 7.3 deste documento, e o volume produzido pelos demais produtores nacionais de pneus de carga.

No tocante aos demais produtores, conforme explicado anteriormente, estimou-se com base na investigação original que esses produtores representam 47% da produção nacional. Caso haja informação mais acurada, tais dados poderão ser ajustados ao longo do processo.

#### Relação entre as Importações sob Análise e a Produção Nacional – em número-índice de toneladas

	Produção Nacional (A)	Importações objeto do direito antidumping (B)	Relação (%) (B/A)
P1	100	100	100
P2	84,29	60,77	71,83
P3	89,87	45,71	50,70
P4	96,98	78,02	80,28
P5	103,27	69,93	67,61

Observou-se que a relação entre as importações objeto do direito antidumping e a produção nacional reduziu-se em [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, seguido de aumento de [CONFIDENCIAL]p.p. de P3 para P4, mas voltando a cair no último período, com queda de [CONFIDENCIAL]p.p. de P4 para P5. De P1 para P5, verificou-se redução acumulada de [CONFIDENCIAL]p.p.

#### 6.4. Da conclusão a respeito das importações

No período de análise de continuação/retomada de dano, verificou-se que:

a) o volume de importações objeto do direito antidumping apresentou redução significativa de 30,1%, sendo que o volume importado das demais origens cresceu 13%;

b) em relação ao mercado brasileiro, houve redução de [CONFIDENCIAL]p.p. na participação das importações objeto do direito e aumento de [CONFIDENCIAL]p.p. na participação das demais importações;

c) houve queda nos preços das importações, com reduções de 20,8% para as importações objeto do direito e de 23,5% para as demais importações.

Em face do exposto, pode-se concluir que importações objeto do direito apresentaram redução significativa ao longo do período de revisão, ao passo que houve aumento das importações das origens não gravadas pelo direito antidumping.

## 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 os dados das empresas que compõem a indústria doméstica, apresentados pela ANIP na petição de início e em resposta ao pedido de informações complementares estarão sujeitos à verificação *in loco* a ser realizada em momento posterior.

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 carga das empresas Goodyear, Prometeon e Michelin. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados por 53% da produção nacional brasileira de pneus de carga durante o período de abril de 2014 a março de 2019.

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 carga de fabricação própria, destinadas ao mercado interno e ao mercado externo, conforme informado na petição e informações adicionais. As vendas apresentadas estão líquidas de devoluções.

**Vendas da Indústria Doméstica (em número-índice de toneladas)**

	<b>Totais</b>	<b>Vendas no Mercado Interno</b>	<b>%</b>	<b>Vendas no Mercado Externo</b>	<b>%</b>
<b>P1</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>P2</b>	94,2	95,8	101,7	86,8	92,2
<b>P3</b>	92,9	92,4	99,5	95,3	102,5
<b>P4</b>	100,8	100,3	99,6	102,8	102,0
<b>P5</b>	109,8	112,2	102,1	99,0	90,2

(Fls. 68 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

O volume de vendas de pneus de carga destinado ao mercado interno registrou queda de 4,2%, de P1 para P2, seguida de nova retração, de 3,5%, de P2 para P3. De P3 para P4 houve aumento de 8,5% e novo aumento de P4 para P5, de 11,8%. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno apresentou aumento de 12,2%.

As vendas destinadas ao mercado externo, por sua vez, apresentaram redução de 13,2% de P1 para P2, seguida de aumento de 9,8% de P2 para P3, novo aumento de 7,8%, de P3 para P4 e redução, de 3,6%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série, essas vendas diminuíram 1,0%. As exportações da indústria doméstica, que em P1 representavam 17,9% do total de suas vendas, fecharam P5 com participação de 16,1%.

Com relação às vendas totais da indústria doméstica, observou-se retração de 5,8%, de P1 para P2, seguida de nova retração, de 1,3%, de P2 para P3. Em seguida houve aumentos de 8,4%, de P3 para P4, e de 9,0%, de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica apresentou aumento de 9,8%.

## 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 da Indústria Doméstica no Mercado Brasileiro (em número-índice de toneladas)

	Vendas no Mercado Interno (t)	Mercado Brasileiro (t)	Participação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	95,8	83,6	114,5
P3	92,4	82,5	112,0
P4	100,3	95,7	104,8
P5	112,2	106,6	105,2

A participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro de pneus de carga registrou incremento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, seguido de redução de [CONFIDENCIAL]p.p., de P2 para P3, redução de [CONFIDENCIAL]p.p. de P3 para P4, e aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 a P5. Assim, ao se analisar o período de P1 a P5, verificou-se aumento nessa participação de [CONFIDENCIAL]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. Outros produtos que compartilham a capacidade instalada da indústria doméstica são [CONFIDENCIAL].

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

#### Capacidade Instalada, Produção e Grau de Ocupação (em número-índice de toneladas)

	Capacidade Instalada Efetiva (t)	Produção (Produto Similar) (t)	Produção (Outros Produtos) (t)	Grau de ocupação (%)
<b>P1</b>	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>P2</b>	98,7	84,3	122,4	87,3
<b>P3</b>	97,7	89,9	169,4	96,0
<b>P4</b>	94,5	97,0	174,5	106,7
<b>P5</b>	100,9	103,3	209,6	107,6

O volume de produção do produto similar da indústria doméstica caiu 15,7%, de P1 para P2, e apresentou aumentos sucessivos de 6,6%, 7,9% e 6,5%, respectivamente de P2 para P3, de P3 a P4 e de P4 a P5. Foi verificado aumento de 3,3% quando considerados os extremos da série (P1 a P5).

A produção de outros produtos apresentou elevações sucessivas equivalentes a 22,4% em P2, 38,4%, em P3, 3,0% em P4 e 20,1% em P5, sempre em relação ao período anterior. Considerando os extremos da série, houve incremento de 109,6% de P1 para P5

O grau de ocupação da capacidade instalada, considerando todos os produtos, apresentou retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, seguida de aumentos sucessivos equivalentes a [CONFIDENCIAL] p.p, [CONFIDENCIAL] p.p. e [CONFIDENCIAL] p.p., respectivamente de P2 para P3, de P3 para P4 e de P4 para P5. Quando considerados os extremos da série, observou-se aumento de [CONFIDENCIAL] p.p.

#### 7.4. Dos estoques

A tabela a seguir indica o estoque acumulado no final de cada período analisado, considerando um estoque inicial, em P1, de [CONFIDENCIAL] toneladas.

#### Estoque final (em número-índice de toneladas)

	Produção	Vendas no Mercado Interno	Vendas no Mercado Externo	Importações (-) Revendas	Outras Entradas/Saídas	Estoque Final
<b>P1</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>P2</b>	84,3	95,8	86,8	(56.410,3)	(65,8)	50,4
<b>P3</b>	89,9	92,4	95,3	(36.644,7)	58,4	68,1
<b>P4</b>	97,0	100,3	102,8	(13.311,9)	(150,8)	71,8
<b>P5</b>	103,3	112,2	99,0	19.988,5	(151,0)	55,0

Cabe ressaltar que a coluna Outras Entradas/Saídas consiste de rubricas específicas a cada empresa. No caso da Continental corresponderam a [CONFIDENCIAL]. Na Michelin, corresponderam a [CONFIDENCIAL]. Na Prometeon, corresponderam a [CONFIDENCIAL].

O volume de estoque da indústria doméstica apresentou redução de 49,6% de P1 para P2, crescimento de 35,1% de P2 para P3, crescimento de 5,4% de P3 para P4, e redução de 23,3%, de P4 para P5. Ao se avaliar todo o período de análise de continuação ou retomada do dano, observou-se redução de 45,0%.

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 de toneladas)**

	<b>Estoque Final (t)</b>	<b>Produção (t)</b>	<b>Relação (%)</b>
<b>P1</b>	100,0	100,0	100,0
<b>P2</b>	50,4	84,3	59,8
<b>P3</b>	68,1	89,9	75,7
<b>P4</b>	71,8	97,0	74,0
<b>P5</b>	55,0	103,3	53,3

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

**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 carga pela indústria doméstica.

**Número de empregados (em número-índice de número de empregados)**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
<b>Linha de Produção</b>	100,0	95,0	97,9	89,2	94,9
<b>Administração e Vendas</b>	100,0	86,2	73,6	74,7	73,9
<b>Total</b>	100,0	93,3	93,3	86,4	90,9

Verificou-se que o número de empregados que atuam na linha de produção de pneus de carga apresentou oscilação durante o período investigado, registrando queda de 5,0% de P1 para P2, crescimento de 3,1% de P2 para P3, queda de 8,9% de P3 para P4 e crescimento de 6,4% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção caiu 5,1%.

No que diz respeito ao número de empregados ligados aos setores de administração e vendas, este apresentou queda de 13,8% de P1 para P2, queda de 14,6% de P2 para P3, aumento de 1,4% de P3 para P4 e queda de 1,2% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção caiu 26,2%.

O número total de empregados caiu 6,7% de P1 para P2, manteve-se estável de P2 para P3, 7,3% de P3 para P4 e aumentou 5,2% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção caiu 9,1%.

### Produtividade por Empregado (em número-índice)

	Número de empregados envolvidos na linha de produção	Produção (t)	Produção por empregado envolvido na linha da produção (t)
<b>P1</b>	100,0	100,0	100,0
<b>P2</b>	95,0	84,3	88,8
<b>P3</b>	97,9	89,9	91,8
<b>P4</b>	89,2	97,0	108,7
<b>P5</b>	94,9	103,3	108,8

A produtividade por empregado envolvido na produção de pneus de carga reduziu 11,3% de P1 para P2 e apresentou aumentos seguidos de 3,4%, 18,5% e de 0,2%, respectivamente de P2 a P3, de P3 a P4 e de P4 para P5. Ao se considerar o período de P1 a P5, a produtividade por empregado aumentou 8,9%.

### Massa Salarial (em número-índice de Mil R\$ atualizados)

	P1	P2	P3	P4	P5
<b>Linha de Produção</b>	100,0	101,8	100,9	110,5	99,2
<b>Administração e Vendas</b>	100,0	87,3	75,1	75,1	69,1
<b>Total</b>	100,0	96,7	91,8	98,0	88,6

A massa salarial dos empregados da linha de produção apresentou elevação de 1,8%, de P1 para P2, queda de 0,9%, de P2 para P3, elevação de 9,5% de P3 para P4 e queda de 10,2% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, de P1 para P5, a massa salarial dos empregados ligados à produção caiu 0,8%.

A massa salarial total caiu 3,3% de P1 para P2, caiu 5,0%, de P2 para P3, subiu 6,7% de P3 para P4 e caiu 9,6% de P4 para P5. Assim, a variação da massa salarial total de P1 a P5 foi negativa em 11,4%.

## 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. 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 (em número-índice de Mil R\$ atualizados)

	Receita Total	Mercado Interno		Mercado Externo	
		Valor	% total	Valor	% total
<b>P1</b>	[CONFIDENCIAL]	100,0	[CONFIDENCIAL]	100,0	[CONFIDENCIAL]
<b>P2</b>	[CONFIDENCIAL]	93,1	[CONFIDENCIAL]	93,8	[CONFIDENCIAL]
<b>P3</b>	[CONFIDENCIAL]	89,3	[CONFIDENCIAL]	81,7	[CONFIDENCIAL]
<b>P4</b>	[CONFIDENCIAL]	98,2	[CONFIDENCIAL]	84,1	[CONFIDENCIAL]
<b>P5</b>	[CONFIDENCIAL]	103,0	[CONFIDENCIAL]	80,8	[CONFIDENCIAL]

A receita líquida referente às vendas destinadas ao mercado interno registrou queda de 6,9% de P1 para P2, queda de 4,1% de P2 para P3, aumento de 10,0% de P3 para P4 e aumento de 4,9% de P4 para P5. Ao se considerarem os extremos da série, notou-se aumento de 3,0% da receita líquida de vendas no mercado interno.

Em relação à receita líquida obtida com as vendas no mercado externo, verificou-se que houve queda de 6,2% de P1 a P2, queda de 12,9% de P2 a P3, aumento de 2,9% de P3 a P4 e queda de 3,9% de P4 a P5. Ao analisar o período de P1 para P5, observou-se decréscimo de 19,2%.

Por fim, a receita líquida total caiu 6,8% de P1 para P2, caiu 5,8% de P2 para P3, aumentou 8,7% de P3 para P4 e aumentou 3,4% de P4 para P5. Ao se considerar o período de análise de dano como um todo (P1 a P5), esse indicador evoluiu negativamente em 1,3%.

### 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.

<b>Preço Médio da Indústria Doméstica – em número-índice de R\$ atualizados/(t)</b>		
	<b>Venda no Mercado Interno</b>	<b>Venda no Mercado Externo</b>
<b>P1</b>	100,0	100,0
<b>P2</b>	97,2	108,0
<b>P3</b>	96,6	85,7
<b>P4</b>	97,9	81,8
<b>P5</b>	91,8	81,6

Observou-se que o preço médio do produto similar doméstico caiu 2,8% de P1 para P2, caiu 0,6%, de P2 para P3, subiu 1,4% de P3 para P4, caiu 6,2% de P4 para P5. Ao se considerar o período de P1 a P5, verificou-se queda de 8,2% 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 8,0% de P1 para P2, e quedas sucessivas de 20,7%, 4,5% e 0,3%, respectivamente de P2 para P3, de P3 para P4 e de P4 para P5. Considerando os extremos da série, observou-se redução de 18,4% 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 carga no mercado interno, conforme informado pela petionária.

Com o propósito de identificar os valores referentes à venda de pneus de carga, as despesas operacionais foram rateadas de acordo com a participação da receita líquida do produto similar na receita líquida total da empresa.



**DRE - Mercado Interno (em número-índice de Mil R\$ atualizados)**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
Receita Líquida	100,0	93,1	89,3	98,2	103,0
CPV	100,0	100,8	88,1	97,4	100,9
Resultado Bruto	100,0	68,3	92,8	100,8	110,0
Despesas Operacionais	100,0	114,5	95,6	91,1	81,6
Despesas gerais e administrativas	100,0	85,9	99,0	94,4	105,6
Despesas com vendas	100,0	141,4	94,2	99,9	95,0
Resultado financeiro (RF)	100,0	107,9	33,0	32,8	(18,8)
Outras despesas (receitas) operacionais (OD)	(100,0)	(6,7)	(43,5)	(59,4)	(117,4)
Resultado Operacional	100,0	(642,3)	49,4	249,3	547,0
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	(110,3)	37,7	95,8	145,8
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	(340,8)	26,4	167,4	201,7

**Margens de Lucro (em número-índice de %)**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
Margem Bruta	100,0	73,4	104,0	102,6	106,8
Margem Operacional	100,0	(690,0)	55,3	253,9	530,9
Margem Operacional (exceto RF)	100,0	(118,5)	42,3	97,5	141,5
Margem Operacional (exceto RF e OD)	100,0	(366,1)	29,6	170,5	195,8

O resultado bruto da peticionária auferido com a venda de pneus de carga no mercado interno apresentou queda de [CONFIDENCIAL] % de P1 para P2, seguida de aumentos sucessivos de [CONFIDENCIAL]% de P2 para P3, de [CONFIDENCIAL]% de P3 para P4 e de [CONFIDENCIAL]% de P4 para P5. Considerando o período como um todo, de P1 para P5, houve aumento de [CONFIDENCIAL]% no resultado bruto.

O resultado operacional da indústria doméstica apresentou queda de [CONFIDENCIAL]% P1 para P2, quando foi negativo em [CONFIDENCIAL]. De P2 para P3 houve aumento, de forma que o resultado passou a um valor positivo de [CONFIDENCIAL]. De P3 para P4 houve aumento de [CONFIDENCIAL]%, seguido de novo aumento, de [CONFIDENCIAL]% de P4 para P5. Considerando os extremos da série observou-se aumento de [CONFIDENCIAL]% no resultado operacional.

O resultado operacional sem resultado financeiro apresentou queda de [CONFIDENCIAL]% P1 para P2, quando foi negativo em [CONFIDENCIAL]. De P2 para P3 houve aumento, de forma que o resultado passou a um valor positivo de [CONFIDENCIAL]. De P3 para P4 houve aumento de [CONFIDENCIAL]%, seguido de novo aumento, de [CONFIDENCIAL]% de P4 para P5. Considerando os extremos da série esse indicador acumulou aumento de [CONFIDENCIAL]%.

O resultado operacional sem resultado financeiro e outras despesas apresentou queda de [CONFIDENCIAL]% P1 para P2, quando foi negativo em [CONFIDENCIAL]. De P2 para P3 houve aumento, de forma que o resultado passou a um valor positivo de [CONFIDENCIAL]. De P3 para P4 houve aumento de [CONFIDENCIAL]%, seguido de novo aumento, de [CONFIDENCIAL]% de P4 para P5. Considerando os extremos da série esse indicador acumulou aumento de [CONFIDENCIAL]%.

Observou-se que a margem bruta da indústria doméstica apresentou queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de

(Fls. 74 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

P3 para P4 e aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, contata-se que a margem bruta da indústria doméstica aumentou [CONFIDENCIAL] p.p.

A margem operacional apresentou queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, seguida de aumentos sucessivos de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, contata-se que a margem bruta da indústria doméstica aumentou [CONFIDENCIAL] p.p.

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

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

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

**DRE - Mercado Interno – (em número-índice de R\$ atualizados/(t))**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
Receita Líquida	100,0	97,2	96,6	97,9	91,8
CPV	100,0	105,2	95,4	97,1	89,9
Resultado Bruto	100,0	71,3	100,4	100,5	98,0
Despesas Operacionais	100,0	119,5	103,5	90,8	72,7
Despesas gerais e administrativas	100,0	89,6	107,1	94,1	94,1
Despesas com vendas	100,0	147,6	101,9	99,6	84,7
Resultado financeiro (RF)	100,0	112,7	35,7	32,7	(16,8)
Outras despesas (receitas) operacionais (OD)	(100,0)	(7,0)	(47,1)	(59,2)	(104,6)
Resultado Operacional	100,0	(670,5)	53,4	248,6	487,6
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	(115,2)	40,8	95,5	130,0
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	(355,8)	28,6	166,9	179,8

O resultado bruto unitário auferido com a venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro caiu [CONFIDENCIAL] % de P1 para P2, aumentou [CONFIDENCIAL] % de P2 para P3, manteve-se estável de P3 para P4 e teve diminuição de [CONFIDENCIAL] % de P4 para P5. Na análise do período como um todo, o resultado bruto unitário diminuiu [CONFIDENCIAL] %.

O resultado operacional unitário apresentou queda de [CONFIDENCIAL] % de P1 para P2, quando foi negativo em [CONFIDENCIAL]/t. De P2 para P3 houve aumento, de forma que o resultado passou a um valor positivo de [CONFIDENCIAL]/t. De P3 para P4 houve aumento de [CONFIDENCIAL] % e de P4 para P5, outro aumento, de [CONFIDENCIAL] %. Considerando os extremos da série, de P1 a P5, tal indicador aumentou [CONFIDENCIAL] %.

O resultado operacional sem resultado financeiro por tonelada apresentou queda de [CONFIDENCIAL] %, de P1 para P2, quando foi negativo em [CONFIDENCIAL]/t. De P2 para P3 houve aumento, de forma que o resultado passou a um valor positivo de [CONFIDENCIAL] /t. De P3 para P4 houve aumento de [CONFIDENCIAL] % e de P4 para P5, outro aumento, de [CONFIDENCIAL] %. Na análise do período como um todo, o resultado operacional sem resultado financeiro unitário aumentou [CONFIDENCIAL] %.

## 7.7. Dos fatores que afetam 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 carga pela indústria doméstica.

#### Custo de Produção – (em número-índice de R\$ atualizados/(t))

	P1	P2	P3	P4	P5
<b>1 - Custos Variáveis</b>	100,0	107,1	97,5	102,8	95,7
Matéria-prima	100,0	106,0	91,3	97,9	91,6
Borracha natural	100,0	107,3	93,1	100,7	88,4
Borracha sintética	100,0	102,2	89,4	98,8	97,7
Negro de fumo	100,0	106,5	89,3	91,2	92,8
Outros insumos	100,0	105,1	96,6	98,3	96,2
Arames	100,0	107,2	96,0	92,4	92,9
Tecidos	100,0	67,7	81,5	114,9	112,3
Químicos	100,0	109,9	94,5	96,0	100,4
Outros	100,0	79,5	125,7	169,0	101,0
Utilidades	100,0	134,9	113,1	92,5	79,8
Energia Elétrica	100,0	148,2	121,4	96,3	78,0
Gás	100,0	105,8	88,8	63,7	65,5
Outros combustíveis	100,0	110,3	107,8	102,0	118,7
Óleo					
Água + Outros	100,0	101,3	148,5	295,4	250,0
Outros custos variáveis	100,0	108,1	116,8	132,0	112,1
Mão de obra dir var	100,0	111,7	135,1	164,2	144,3
Mão de obra ind var	100,0	106,9	146,3	193,1	165,8
Manutenção	100,0	108,9	85,8	59,9	38,2
Materiais Indiretos	100,0	104,4	100,3	86,0	79,7
Custo transformação em 3 <sup>as</sup> + outras despesas variáveis	100,0	94,2	96,5	149,3	131,1
<b>2 - Custos Fixos</b>	100,0	111,3	83,0	67,3	60,0
Mão de obra direta	100,0	115,9	63,6	26,4	23,4
Depreciação	100,0	109,0	88,0	77,6	69,3
Outros custos fixos	100,0	108,2	94,4	95,1	87,8
Mão de obra Ind Fixa	100,0	114,3	121,6	123,6	84,4
<b>3 - Custo de Produção (1+2)</b>	100,0	107,7	95,4	97,6	90,4

(Fls. 76 da Circular SECEX nº 63, de 21/11/2019).

O custo de produção por tonelada de pneus de carga aumentou 7,7% de P1 para P2, recuou 11,4% de P2 para P3, aumentou 2,3%, de P3 para P4 e recuou 7,4% de P4 para P5. Ao se considerar o período como um todo, o custo de produção total caiu 9,6%.

### 7.7.2. Da relação custo/preço

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

#### Participação do Custo de Produção no Preço de Venda (em número-índice)

	Custo de Produção - R\$ atualizados/(t)	Preço de Venda no Mercado Interno - R\$ atualizados/(t)	Relação (%)
P1	100,0	100	100,0
P2	107,7	97,18	110,8
P3	95,4	96,55	98,8
P4	97,6	97,90	99,7
P5	90,4	91,85	98,4

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

### 7.8. Do fluxo de 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 de Mil R\$ atualizados)

	P1	P2	P3	P4	P5
Caixa Líquido Gerado pelas Atividades Operacionais	(100,0)	452,0	415,7	111,3	37,8
Caixa Líquido das Atividades de Investimentos	(100,0)	(388,7)	(290,4)	(259,7)	(259,1)
Caixa Líquido das Atividades de Financiamento	100,0	34,9	(52,4)	54,0	31,3
Aumento (Redução) Líquido (a) nas Disponibilidades	100,0	156,0	5,8	60,1	(24,1)

Observou-se que o caixa líquido total gerado nas atividades da empresa aumentou 56,0% de P1 para P2, diminuiu 96,3% de P2 para P3, aumentou 944,9%. de P3 para P4, e caiu 140,1% de P4 para P5. Ao se analisar o período como um todo (P1 a P5), o caixa líquido total recuou 124,1%.

### 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 o Investimento (em número-índice de %)

	P1	P2	P3	P4	P5
Lucro Líquido (A)	100,0	(852,5)	554,3	725,4	785,6
Ativo Total (B)	100,0	77,6	83,6	84,1	90,0
Retorno sobre o Investimento Total (A/B) (%)	100,0	(1.099,0)	663,2	862,1	873,0

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

#### 7.11. Do crescimento da indústria doméstica

O volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno em P5 foi superior ao volume de vendas registrado em P1 (+12,2%) e ao registrado em P4 (+11,8%). Assim, em termos absolutos, pode-se constatar que a indústria doméstica cresceu no período de revisão.

Além disso, frise-se que o aumento de 12,2%, no volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno, foi acompanhado pelo aumento de 6,6%, de P1 a P5, do mercado brasileiro. Dessa forma, conclui-se que a indústria doméstica, além de conseguir aumentar seu volume de vendas, aumentou sua participação no mercado brasileiro (aumento de [CONFIDENCIAL]p.p.) devido ao aumento no volume de vendas ter sido superior à expansão do mercado brasileiro no mesmo período.

Dessa forma, conclui-se que a indústria doméstica apresentou crescimento de suas vendas tanto de forma absoluta, quanto relativa ao mercado brasileiro.

#### 6.3.1. Da participação das importações no mercado

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

#### Participação das Importações no Mercado Brasileiro (em número-índice de toneladas)

	Mercado Brasileiro (A)	Importações Objeto do Direito Antidumping (B)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (B/A)	Importações outras origens (C)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (C/A)
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	83,6	60,8	72,7	46,3	55,4
P3	82,5	45,7	55,4	45,8	55,5
P4	95,7	78,0	81,5	87,3	91,2
P5	106,6	69,9	65,6	113,0	106,0

Observou-se que a participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro cresceu somente de P3 para P4 ([CONFIDENCIAL] p.p.). Nos demais intervalos, ocorreram reduções de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, e novamente

[CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Assim, entre os extremos da série, tal participação decresceu [CONFIDENCIAL] p.p.

Já a participação das origens não gravadas com direito antidumping apresentou contração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2 e permaneceu constante de P2 para P3. Nos dois períodos seguintes verificou-se incrementos de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, e de [CONFIDENCIAL] p.p. entre P4 e P5. Ao se analisar o período de P1 para P5, verifica-se aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. na participação das importações não gravadas com direito no mercado brasileiro.

### **7.12. Da conclusão sobre os 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 aumentaram 12,2% na comparação entre P1 e P5. Tal aumento, refletiu na melhora dos resultados operacionais, que foram positivos em quatro dos cinco períodos analisados. Tais melhoras também foram observadas nos resultados operacionais excluindo-se os resultados financeiros e nos resultados operacionais excluindo-se os resultados financeiros e outras despesas operacionais.

Além do aumento absoluto das vendas da indústria doméstica no mercado interno, evidenciada no item anterior, houve aumento na participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro ([CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5). A produção de pneus de carga da indústria doméstica aumentou durante o período de análise, apresentando um acréscimo de 3,3% de P1 a P5. Este aumento foi acompanhado pelo acréscimo do grau de ocupação da capacidade instalada de P1 para P5 ([CONFIDENCIAL] p.p.). Destaca-se que o grau de ocupação aumentou em decorrência do incremento na produção dos outros produtos, que foi de 109,6% ao longo do período de análise de dano.

Por sua vez, os estoques diminuíram 45% de P1 para P5. O número de empregados ligados à produção apresentou diminuição de 5,1% ao longo do período analisado, de P1 a P5, assim como a massa salarial, que apresentou decréscimo de 0,8%. A produtividade por empregado, por sua vez, aumentou 8,9% de P1 para P5.

A receita líquida obtida pela indústria doméstica no mercado interno cresceu 3,0% de P1 para P5, apesar da queda de 8,2% nos preços médios da indústria doméstica. Apesar desta queda no preço houve queda de 9,6% no custo de produção, o que gerou uma melhora de 1,2% na relação custo/preço no mesmo período de comparação.

O resultado bruto foi positivo em todos os períodos da série, apresentando crescimento de 10,0% de P1 para P5. A margem bruta oscilou durante os períodos, apresentando aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5. Já o resultado operacional, apesar de negativo em P2, apresentou aumento de 447,0% de P1 para P5. Da mesma forma, apesar de negativa em P2, a margem operacional apresentou aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5. Comportamento semelhante foi apresentado pelo resultado operacional exceto o resultado financeiro, o qual apresentou aumento de 45,8% de P1 para P5. A margem operacional sem as despesas financeiras, da mesma forma, apesar de negativa em P2, aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5. O resultado operacional exceto o resultado financeiro e as outras despesas aumentou 101,7% de P1 para P5, apesar de ter sido igualmente negativo em P2. A margem operacional sem as despesas financeiras e as outras despesas, apresentou aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5.

Verificou-se que de P1 para P5 a indústria doméstica apresentou aumento no volume de vendas em proporção superior à expansão do mercado brasileiro, o que permitiu crescimento na participação no mercado brasileiro. Tal crescimento decorreu com melhora na relação custo/preço e tal melhora foi refletida nas margens operacionais, que apresentaram aumento no período, com exceção de P2, quando todas as margens operacionais foram negativas.

Dessa forma, pode-se concluir, para fins de início de revisão, que não houve deterioração dos indicadores da indústria doméstica durante o período de análise de continuação/retomada de dano.

## **8. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO DANO**

### **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, estabelecem que, para fins de determinação de probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, deve ser examinada a situação da indústria doméstica durante a vigência do direito.

Conforme exposto no item 7 deste documento, o volume de venda da indústria doméstica no mercado interno cresceu 12,2% de P1 para P5, o que gerou aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. na participação da indústria doméstica no mercado brasileiro nesse mesmo intervalo, uma vez que tal mercado se expandiu em uma taxa inferior (6,6%) de P1 para P5.

Verificou-se que o preço médio das vendas no mercado interno caiu 8,2% de P1 para P5. Desse modo, a despeito do aumento de 12,2% no volume vendido, a receita líquida cresceu somente 3,0% nesse mesmo intervalo.

Em que pese o declínio dos preços, verificou-se queda dos custos em maior magnitude, além de redução das despesas operacionais, o que gerou crescimento significativo nos montantes e nas margens de lucro entre P1 e P5.

Assim, constatou-se melhora dos indicadores da indústria doméstica de P1 para P5, sendo revertido o quadro de dano verificado na investigação original.

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

#### **8.2.1. Da metodologia apresentada pela petionária**

De acordo com a petição, apenas as exportações originárias do Japão e da Tailândia ocorreram em volume representativo para o Brasil. No caso de Rússia, África do Sul e Taipé Chinês não teriam havido exportações e, em relação à Coreia do Sul, suas vendas para o Brasil não teriam sido significativas. Dessa forma, a petionária avaliou a continuação da prática de dumping para Japão e Tailândia e a probabilidade de retomada para África do Sul, Taipé Chinês, Rússia e Coreia do Sul, como se detalha a seguir.

### **8.2.1.1. Do Japão e da Tailândia**

Em primeiro lugar, a peticionária chama a atenção que as exportações de pneus de carga do Japão para o Brasil estão cobertas por compromisso de preços (item 1.2, *supra*), o que, provavelmente teria mitigado os impactos negativos dessas exportações – realizadas a preços de dumping – sobre a indústria doméstica.

Os preços de exportação utilizados pela peticionária para Japão e Tailândia foram obtidos dos dados detalhados da Secretaria da Receita Federal do Brasil, referentes ao NCM 4011.20.90, sendo calculados em US\$ FOB [CONFIDENCIAL]/kg e US\$ FOB [CONFIDENCIAL]/kg.

Ressalta-se que a peticionária teria encontrado dados duplicados para os anos de 2016, 2017 e 2018, os quais foram retirados para fins de seus cálculos. Além disso, teria percebido uma repetição de valor FOB e peso em kg em várias linhas seguidas na base de dados obtida junto à RFB. Alternativamente, utilizou os dados de quantidade em unidade comercial e de valor total em US\$ da referida base de dados, que estariam individualizados para cada linha.

Em seguida, considerou apenas os pneus de ônibus e caminhões, de construção radial, de aros 20'', 22'' e 22,5'', de acordo com a descrição do objeto investigado, excluindo do cálculo as operações cujas descrições dos produtos não foram conclusivas. Para converter as unidades de pneus em kg, tomou-se por base o peso médio de cada aro de pneu de carga produzido pela indústria doméstica.

Para fins de cálculo de subcotação de P1 a P5, a peticionária obteve o CIF internado em R\$/kg para comparar com os preços da indústria doméstica.

Primeiramente, foram acrescidos o frete e o seguro internacional ao preço US\$ FOB/kg, adotando-se as proporções que essas despesas representaram na investigação original. O seguro internacional foi estimado em [CONFIDENCIAL]% do preço FOB, enquanto que o frete internacional representou [CONFIDENCIAL]% e [CONFIDENCIAL]% do preço FOB para Japão e Tailândia, respectivamente.

Obtido o preço CIF em US\$/kg, aferiu-se o valor de imposto de importação recolhido por kg, considerando-se a alíquota de 16% sobre o preço CIF, bem como as despesas aduaneiras (de internação) para Japão e Tailândia, que representaram, respectivamente [CONFIDENCIAL]% e [CONFIDENCIAL]%, conforme a investigação original. Também foi calculado o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), equivalente a 25% do valor do frete. A soma do preço CIF ao imposto de importação, às despesas aduaneiras e ao AFRMM resultou no preço CIF internado.

Para a Tailândia, foi ainda adicionado como despesa de internação o direito antidumping aplicado conforme a Resolução CAMEX nº 107, de 21 de novembro de 2014, publicada no D.O.U. de 24 de novembro de 2014, que determinou a aplicação de alíquota específica de US\$ [CONFIDENCIAL]/tonelada sobre as importações do produto objeto provenientes dessa origem.

A peticionária então procedeu ao ajuste de câmbio, transformando os valores até então obtidos em R\$/kg, e à atualização dos valores correntes em valores constantes a preços de P5. Dessa forma, foi possível comparar o preço CIF internado com o preço da indústria doméstica e apurar a subcotação de P1 a P5 para Japão e Tailândia, conforme as tabelas a seguir:



### Subcotação Japão (cálculo peticionária)

	P1	P2	P3	P4	P5
<b>1. Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
2. Frete internacional (US\$/kg) (5,39% FOB)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
3. Seguro internacional (US\$/kg) (1,0% FOB)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>4. Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
5. Imposto de Importação (US\$/kg) (16% CIF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
6. Despesas aduaneiras (US\$/kg) (2,5% CIF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
7. AFRMM (US\$/kg) (25% frete)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>8. Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
9. Taxa de câmbio (R\$/US\$)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>10. Preço CIF internado (R\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
11. Inflator	1,29	1,20	1,12	1,10	1,00
<b>12. Preço CIF internado (R\$/kg atualizados)</b>	100,0	135,2	86,2	102,2	110,7
<b>13. Preço indústria doméstica (R\$/kg atualizados)</b>	100,0	97,2	96,5	97,6	91,6
<b>14. Subcotação (R\$/kg)</b>	<b>4,52</b>	<b>0,19</b>	<b>5,51</b>	<b>3,90</b>	<b>2,02</b>

### Subcotação Tailândia (cálculo peticionária)

	P1	P2	P3	P4	P5
<b>1. Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
2. Frete internacional (US\$/kg) (5,39% FOB)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
3. Seguro internacional (US\$/kg) (1,0% FOB)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>4. Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
5. Imposto de Importação (US\$/kg) (16% CIF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
6. Despesas aduaneiras (US\$/kg) (2,5% CIF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
7. AFRMM (US\$/kg) (25% frete)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
8. Direito Antidumping	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>8. Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
9. Taxa de câmbio (R\$/US\$)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>10. Preço CIF internado (R\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
11. Inflator	1,29	1,20	1,12	1,10	1,00
<b>12. Preço CIF internado (R\$/kg atualizados)</b>	100,0	108,6	76,5	71,7	78,0
<b>13. Preço indústria doméstica (R\$/kg atualizados)</b>	100,0	97,2	96,5	97,6	91,6
<b>14. Subcotação (R\$/kg)</b>	<b>(1,09)</b>	<b>(2,96)</b>	<b>2,29</b>	<b>3,25</b>	<b>1,28</b>

Pela metodologia adotada pela peticionária, observou-se subcotação em todos os períodos para as importações originárias do Japão e para P3, P4 e P5 no caso das originárias da Tailândia.

#### 8.2.1.2. Da Coreia do Sul

De acordo com a petição, no caso da Coreia do Sul teria havido redução de 46% do volume e aumento do preço de 6% do produto exportado para o Brasil, de P4 para P5. Isso configuraria, na opinião da peticionária, uma ação preventiva por parte da Kumho Tires Co. Ltd (única exportadora sul-coreana em P5), diante da possibilidade de revisão de final de período, visto que em P3 e em P4 haveria

subcotação nos preços praticados pela Coreia do Sul, na hipótese de não cobrança de direitos antidumping.

Assim, a peticionária julgou, para a análise de retomada do dumping, o preço praticado em P4 como adequado e representativo do preço provável em suas exportações para o Brasil. A tabela abaixo apresenta os cálculos de subcotação para a Coreia do Sul entre P1 e P5, feitos pela peticionária.

#### Subcotação Coreia do Sul (cálculo peticionária)

	P1	P2	P3	P4	P5
<b>1. Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
2. Frete internacional (US\$/kg) (4,52% FOB)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
3. Seguro internacional (US\$/kg) (1,0% FOB)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>4. Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
5. Imposto de Importação (US\$/kg) (16% CIF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
6. Despesas aduaneiras (US\$/kg) (2,6% CIF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
7. AFRMM (US\$/kg) (25% frete)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>8. Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
9. Taxa de câmbio (R\$/US\$)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>10. Preço CIF internado (R\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
11. Inflator	1,29	1,20	1,12	1,10	1,00
<b>12. Preço CIF internado (R\$/kg atualizados)</b>	100,0	116,0	81,3	82,5	93,5
<b>13. Preço indústria doméstica (R\$/kg atualizados)</b>	100,0	97,2	96,5	97,6	91,6
<b>14. Subcotação (R\$/kg)</b>	<b>(0,06)</b>	<b>(2,99)</b>	<b>2,33</b>	<b>2,30</b>	<b>(0,35)</b>

#### 8.2.1.3. Da Rússia, da África do Sul e de Taipé Chinês

Como observado pela peticionária, não houve exportações do produto objeto da investigação, em P5, originárias da Rússia, da África do Sul e de Taipé Chinês para o Brasil. Diante disso, a peticionária utilizou o preço médio da subposição SH 4011.20 extraído do Trademap.

Para a Rússia e a África do Sul, foram apurados os preços de suas exportações para os principais destinos, respectivamente, Cazaquistão (21% das exportações da Rússia, em volume, em P5) e Bélgica (13% das exportações da África do Sul, em volume, em P5).

Já o principal destino de Taipé Chinês em P5, segundo a peticionária, foram os Estados Unidos. No entanto, foi alegado que grande parte das importações daquele país corresponderiam a outro produto que não os pneus de carga em tela.

De forma a apresentar mais detalhes, a peticionária trouxe como informação complementar dados das estatísticas de importação dos Estados Unidos, as quais demonstram que os pneus para ônibus e caminhões, excluindo-se pneus destinados a "light trucks" (código 4011.20) representariam cerca de 3% das importações de pneus dos Estados Unidos originárias de Taipé Chinês.

O segundo maior destino de Taipé Chinês seria Bangladesh, também descartado pela peticionária, uma vez que, segundo informação do Tire Business 2018, não produziria pneus radiais de carga, o que tornaria esse destino inadequado.

A Austrália seria o terceiro maior destino das exportações de Taipé Chinês, mas, igualmente, foi considerado inadequado pela peticionária, visto que as importações australianas originárias de Taipé Chinês dos produtos mais próximos dos do escopo do produto sob análise representariam parcela minoritária das exportações dessa origem para a Austrália.

De forma semelhante ao apurado para os Estados Unidos e apresentado em informação complementar, foi demonstrado que os pneus para ônibus e caminhões representariam cerca de 19% das importações de pneus da Austrália originárias de Taipé Chinês.

O quarto principal destino seria o Egito, país que importou pneus radiais e de carga, sendo, segundo a peticionária, a opção mais adequada para apurar os preços de exportação prováveis de Taipé Chinês para o Brasil.

A seguir é reproduzida a tabela em que são calculadas as subcotações referentes às importações originárias de Rússia, África do Sul e Taipei Chinês considerando seus preços médios de exportação para Cazaquistão, Bélgica e Egito, respectivamente.

**Subcotação Exportações de Rússia, África do Sul e Taipé Chinês (cálculo peticionária)**

	<b>Rússia com destino ao Cazaquistão</b>	<b>África do Sul com destino à Bélgica</b>	<b>Taipé Chinês com destino ao Egito</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>0,51</b>	<b>2,18</b>	<b>0,19</b>

Diante desses resultados, a peticionária concluiu que os preços prováveis para Rússia, África do Sul e Taipé Chinês estariam subcotados em relação ao preço da indústria doméstica para P5, o que indicaria uma retomada do dano à indústria doméstica no caso de não prorrogação do direito antidumping.

## **8.2.2. Da metodologia adotada para fins de início da revisão**

### **8.2.2.1. Do Japão e da Tailândia**

Como o fim de apurar a eventual subcotação das importações originárias do produto objeto da investigação de Japão e Tailândia, esta Subsecretaria procedeu à metodologia semelhante à adotada pela peticionária e apresentada no item 8.3.1.1 *supra*. Para tanto, utilizou dados provenientes da RFB para aferir os preços de exportação e a demonstração de resultado consolidada da indústria doméstica para calcular os preços da indústria doméstica de P1 a P5.

Os valores referentes a frete internacional e seguro internacional foram retirados diretamente do banco de dados da RFB. Para o cálculo do imposto de importação, aplicou-se a alíquota de 16% sobre o

preço CIF. Para obter o valor de despesas aduaneiras por kg, aplicou-se as proporções de [CONFIDENCIAL] para o Japão e [CONFIDENCIAL] para a Tailândia, conforme a investigação original e a sugestão da peticionária. Por fim, aplicou-se o percentual de 25% sobre o frete internacional das importações transportadas por via marítima para calcular o AFRMM/kg.

Para a Tailândia, foi ainda acrescentado o direito antidumping recolhido ao preço CIF para se obter o preço CIF internado. No caso do Japão, houve importações sujeitas ao recolhimento de direito antidumping apenas em P1, as quais foram consideradas pouco significativas em termos de volume.

Os preços praticados pela indústria doméstica foram convertidos pela taxa de câmbio de compra média de cada período, de acordo com dados disponibilizados pelo Banco Central do Brasil (Bacen).

As tabelas a seguir apresentam a subcotação para as importações originárias de Japão e Tailândia, em dólar/kg.

#### Subcotação Japão (cálculo feito pela autoridade competente)

	P1	P2	P3	P4	P5
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	100,0	102,8	77,1	94,6	95,5
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	100,0	72,2	83,4	88,3	77,5
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>1,37</b>	<b>(0,10)</b>	<b>1,36</b>	<b>0,97</b>	<b>0,41</b>

De forma semelhante às conclusões da peticionária, observou-se subcotação em todos os períodos, com exceção de P2 para as importações japonesas

É importante lembrar ainda que, os preços do Japão estiveram condicionados pelo termo do compromisso vigente. Então, é possível que, caso contrário, fosse observada subcotação também em P2 e, quiçá, subcotações maiores no demais períodos.

**Subcotação Tailândia – com Direito Antidumping (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Direito antidumping	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	100,0	83,8	72,1	74,5	74,9
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	100,0	72,2	83,4	88,3	77,5
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>(0,10)</b>	<b>(0,66)</b>	<b>0,48</b>	<b>0,60</b>	<b>0,04</b>

**Subcotação Tailândia– sem Direito Antidumping (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	100,0	81,8	68,7	71,4	71,8
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	100,0	72,2	83,4	88,3	77,5
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>0,45</b>	<b>(0,11)</b>	<b>1,03</b>	<b>1,15</b>	<b>0,59</b>

Para a Tailândia, foi observada sobrecotação em P1 e P2, quando considerados os direitos antidumping recolhidos. Quando o cenário é de não incidência do direito antidumping, observa-se que há sobrecotação apenas em P2.

#### **8.2.2.2. Da Coreia do Sul**

Diferentemente da petionária, foi considerado – após procedimento de extração de dados da RFB e depuração das importações brasileiras do produto sob investigação – que haveria volume significativo de importações originárias da Coreia do Sul para proceder à análise de continuação, e não retomada de dumping, para fins de início de revisão.

Assim como para Japão e Tailândia, utilizou dados provenientes da RFB para aferir os preços de exportação e a demonstração de resultado consolidada da indústria doméstica para calcular os preços da indústria doméstica de P1 a P5.

Os valores referentes ao frete e ao seguro internacional foram retirados diretamente do banco de dados da RFB. Para o cálculo do imposto de importação, aplicou-se a alíquota de 16% sobre o preço CIF. Para obter o valor de despesas aduaneiras por kg, aplicou-se as proporções de [CONFIDENCIAL],

conforme a investigação original e a sugestão da peticionária. Por fim, aplicou-se o percentual de 25% sobre o frete internacional das importações transportadas por via marítima para calcular o AFRMM/kg.

Semelhantemente à Tailândia, foi acrescentado o direito antidumping recolhido ao preço CIF para se obter o preço CIF internado. O direito antidumping em US\$/kg para a Coreia do Sul foi obtido via média ponderada pelos volumes importados das alíquotas específicas aplicadas às importações da Kumho Tires Co. Ltd. (US\$ [CONFIDENCIAL]/kg), Hankook Tire Co. Ltd (US\$ [CONFIDENCIAL]/kg) e demais empresas (US\$ [CONFIDENCIAL]/kg).

Os preços praticados pela indústria doméstica foram convertidos pela taxa de câmbio de compra média de cada período, de acordo com dados disponibilizados pelo Banco Central do Brasil (Bacen).

A tabela a seguir apresenta o cálculo de subcotação para as importações originárias da Coreia do Sul, em dólar/kg, considerando o direito antidumping recolhido e o cenário alternativo de não incidência do mesmo. Os resultados confirmaram os encontrados pelas peticionárias em termos dos períodos em que deve ter havido subcotação ou não na presença do direito antidumping. Caso não houvesse o direito, apenas em P1 e em P2 não permaneceria a subcotação.

**Subcotação Coreia do Sul – com Direito Antidumping (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Direito antidumping	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	100,0	80,3	68,3	73,3	72,5
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	100,0	72,2	83,4	88,3	77,5
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>(0,69)</b>	<b>(0,96)</b>	<b>0,26</b>	<b>0,21</b>	<b>(0,26)</b>

**Subcotação Coreia do Sul – sem Direito Antidumping (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>P1</b>	<b>P2</b>	<b>P3</b>	<b>P4</b>	<b>P5</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	100,0	81,9	68,8	73,5	73,3
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	100,0	72,2	83,4	88,3	77,5
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>(0,19)</b>	<b>(0,64)</b>	<b>0,58</b>	<b>0,57</b>	<b>0,06</b>

### 8.2.2.3. Da Rússia, da África do Sul e de Taipé Chinês

Para o cálculo da subcotação para os países que não apresentaram exportações do produto objeto da investigação em P5, aplicou-se metodologia semelhante à sugerida pelas petionárias. O preço FOB em dólares/kg foi obtido no Trademap e as proporções de frete e seguro internacionais foram retiradas da investigação original.

Cabe observar que os dados do Trademap estão disponíveis para o NCM/SH 4011.20 de forma agregada, de forma que não é possível excluir as transações de produtos fora do escopo da investigação, a saber, pneus para ônibus e caminhões de construção diagonal com aros de tamanhos diferente de 20', 22' e 22,5'. Espera-se que, ao longo da revisão, seja possível obter dados mais apurados de forma a refletir melhor a cesta de produtos exportados por cada um dos países analisados neste item e, por conseguinte, obter preços prováveis de exportação mais precisos para fins de justa comparação com os preços do produto similar vendido pela indústria doméstica no Brasil.

Obtido o preço CIF, acrescentou-se o imposto de importação (alíquota de 16%), as despesas aduaneiras (alíquotas de [CONFIDENCIAL]% para a Rússia e África do Sul e [CONFIDENCIAL]% para Taipé Chinês) e o AFRMM, equivalente a 25% do valor do frete. O preço CIF internado foi então comparado com o preço da indústria doméstica, em dólares, convertido pela taxa de câmbio média de cada período.

Primeiramente, apresentam-se as subcotações partindo do preço de exportação médio para o mundo, de cada uma das três origens.

#### Subcotação – preço de exportação para o Mundo (cálculo feito pela autoridade competente)

	Rússia p/mundo	África do Sul p/mundo	Taipé Chinês p/mundo
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>0,34</b>	<b>1,69</b>	<b>(0,71)</b>

Considerando como preço provável o preço de exportação médio para o mundo das três origens em tela, apurou-se subcotação para a Rússia e para a África do Sul, mas não para Taipé Chinês, caso o direito antidumping não fosse prorrogado.

Em seguida, de forma a confirmar ou não o resultado obtido pela petionária e complementando-o, o preço FOB considerado foi o das importações de cada origem mencionada para seus cinco maiores destinos, lembrando que a petionária utilizou como preços prováveis de exportação os praticados pela Rússia para o Cazaquistão, pela África do Sul para a Bélgica e por Taipé Chinês para o Egito.

A tabela abaixo resume a participação relativa dos principais destinos das exportações do produto similar originários de Rússia, África do Sul e Taipé Chinês em P5:

**Participação das exportações para os cinco principais destinos**

Rússia	Cazaquistão	Belarus	Uzbequistão	Lituânia	Ucrânia
	21,2%	19,1%	5,1%	5,0%	3,8%
Taipé Chinês	Estados Unidos	Bangladesh	Austrália	Egito	Arábia Saudita
	65,4%	5,9%	4,8%	2,3%	2,1%
África do Sul	Bélgica	Botswana	Zimbábue	Namíbia	Suazilândia
	13,0%	12,6%	11,8%	6,6%	6,5%

A seguir, são apresentados os cálculos de subcotação feitos pela autoridade competente referentes aos cinco principais destinos para cada país de origem analisado:

**Subcotação - Rússia para seus cinco maiores destinos (cálculo feito pela autoridade competente)**

	Cazaquistão	Belarus	Uzbequistão	Lituânia	Ucrânia
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>0,51</b>	<b>(0,17)</b>	<b>1,64</b>	<b>1,09</b>	<b>1,28</b>

**Subcotação - África do Sul para seus cinco maiores destinos (cálculo feito pela autoridade competente)**

	Bélgica	Botswana	Zimbábue	Namíbia	Suazilândia
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>2,19</b>	<b>1,26</b>	<b>1,56</b>	<b>0,96</b>	<b>0,43</b>



**Subcotação - Taipé Chinês para seus cinco maiores destinos (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>EUA</b>	<b>Bangladesh</b>	<b>Austrália</b>	<b>Egito</b>	<b>Arábia Saudita</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>(0,78)</b>	<b>0,01</b>	<b>(0,78)</b>	<b>0,19</b>	<b>0,10</b>

Assim como o encontrado pela peticionária, os resultados anteriores indicam possível subcotação para os destinos escolhidos para Rússia, África do Sul e Taipé Chinês, no caso de não prorrogação do direito antidumping vigente. Por outro lado, haveria possível sobrecotação se considerados os preços de exportação da Rússia para Belarus (2ª maior destino, com 19% do volume total exportado) e os preços de exportação de Taipé Chinês para Estados Unidos (1º maior destino, com 65% do volume total exportado) e para a Austrália (3º maior destino, com 5% do volume total exportado).

Em mais um cenário complementar, foram calculadas as subcotações considerando-se as exportações dos três países em tela para seus cinco maiores destinos e seus dez maiores destinos de forma agregada, conforme se segue:

**Subcotação– preço de exportação para o Top 5 (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>Rússia</b>	<b>África do Sul</b>	<b>Taipé Chinês</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>0,48</b>	<b>1,42</b>	<b>(0,67)</b>

**Subcotação – preço de exportação para o Top 10 (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>Rússia</b>	<b>África do Sul</b>	<b>Taipé Chinês</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>0,32</b>	<b>1,66</b>	<b>(0,68)</b>

Mais uma vez, apurou-se provável sobrecotação para as importações originárias de Taipé Chinês, ao contrário do que ocorreria para as exportações da Rússia e da África do Sul, considerando-se como preço provável o praticado para as exportações agregadas de cada país para seus cinco e dez principais destinos.

Como último cenário, calculou-se a subcotação tomando-se os preços médios das exportações com destino aos países da América do Sul. Conforme se vê na tabela abaixo, para o caso de Taipé Chinês, também haveria sobrecotação em P5.

**Subcotação– preço de exportação para a América do Sul\* (cálculo feito pela autoridade competente)**

	<b>Rússia</b>	<b>África do Sul</b>	<b>Taipé Chinês</b>
<b>Preço FOB (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas aduaneiras (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço CIF internado (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Preço indústria doméstica (US\$/kg)</b>	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
<b>Subcotação (US\$/kg)</b>	<b>0,80</b>	<b>1,89</b>	<b>(0,44)</b>

\*Houve exportações da Rússia para Colômbia, Guiana, Brasil, Equador e Venezuela; da África do Sul para Peru, Equador, Colômbia e Brasil; e de Taipé Chinês para Equador, Peru, Chile e Argentina.

### **8.3. 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 probabilidade de retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, devem ser examinados o volume dessas 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 redução de 30,1% no volume de importações objeto da medida antidumping de P1 para P5, bem como declínio da participação de tais importações no mercado brasileiro, passando de 7,2% em P1 para 4,7% no último período.

No entanto, conforme demonstrado no item anterior, constatou-se haver indícios que o produto importado das origens investigadas será importado a preços subcotados em relação aos preços do produto similar nacional na hipótese de extinção do direito antidumping em vigor.

Assim, considerando-se ainda o potencial exportador das origens investigadas, pode-se concluir pela existência de indícios de que as importações originárias desses países irão ocorrer em volumes com magnitude suficiente para causar dano à indústria doméstica na hipótese de não prorrogação do direito.

#### **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.

Conforme já demonstrado anteriormente, verificou-se redução significativa das importações objeto do direito, bem como queda de sua participação no mercado brasileiro no período considerado na presente revisão. Ademais, constatou-se melhora considerável dos indicadores da indústria doméstica nesse período. Assim, pode-se concluir que as referidas importações não impactaram negativamente tais indicadores no período de revisão.

No entanto, tendo em vista o potencial exportador das origens investigadas e a existência de indícios de que o produto de tais origens será importado a preços subcotados em relação aos preços do produto similar nacional na hipótese de extinção do direito, pode-se concluir haver indícios de que as importações originárias desses países ocorrerão em volumes suficientes para causar dano à indústria doméstica caso o direito não seja prorrogado.

#### **8.5. Das alterações nas condições de mercado**

Nos termos do art. 108 c/c o inciso III do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, não foram identificadas alterações nas condições de mercado nos países exportadores, no Brasil ou em terceiros mercados, nem alterações na oferta e na demanda do produto similar.

#### **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 V do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, deve ser examinado o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica.

Com relação às importações das outras origens, não obstante tenha se verificado aumento de 13% no volume importado de P1 para P5, a participação de tais importações no mercado brasileiro cresceu somente [CONFIDENCIAL] p.p. nesse intervalo, sendo que os indicadores da indústria doméstica apresentaram melhora significativa. Desse modo, não há indícios de que as importações de outras origens venham a causar dano à indústria doméstica na hipótese de extinção do direito.

Quanto ao desempenho exportador, constatou-se que a indústria doméstica apresentou redução de 1,0% em suas exportações de P1 para P5, sendo que a maior participação nas vendas totais ocorreu em P3 e correspondeu a 18,3%. Considerando-se o desempenho dos demais indicadores da indústria doméstica entre P1 e P5, mostra-se pouco provável que as exportações da indústria doméstica possam contribuir de forma significativa para um eventual comportamento negativo dos indicadores relacionados ao mercado interno.

A produtividade da indústria doméstica, calculada como o quociente entre a quantidade produzida e o número de empregados envolvidos na produção registrou aumento de 8,9% de P1 para P5. Logo, não se verificou dano à indústria doméstica decorrente de redução da produtividade durante o período de análise de continuação/retomada do dano.

No que tange às importações e vendas da indústria doméstica, verificou-se que a relação entre tais operações e as vendas internas de fabricação própria foi inferior a 1% entre P2 e P5. Já em relação ao consumo cativo, não se verificou tal consumo.

Não houve alteração da alíquota do Imposto de Importação de 16% aplicada às importações brasileiras de pneus de carga no período de avaliação da probabilidade de retomada de dano, conforme citado no item 3.3, de modo que eventual deterioração dos indicadores da indústria doméstica não poderia ser atribuída ao processo de liberalização das importações.

No que concerne ao mercado brasileiro, verificou-se expansão de 6,6% de P1 para P5, portanto, não se verificou dano à indústria doméstica atribuível a contrações e/ou alterações no mercado brasileiro durante o período de análise.

Com relação ao padrão de consumo de pneus de carga, não foram observadas mudanças significativas.

Não foram identificadas práticas restritivas ao comércio de pneus de carga tanto pelos produtores domésticos quanto pelos produtores estrangeiros. Tampouco houve fatores que afetassem a concorrência entre eles, nem houve adoção de evoluções tecnológicas que pudessem resultar na preferência do produto importado ao nacional. O produto importado e o fabricado no Brasil são concorrentes entre si, disputando o mesmo mercado.

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

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 retomada do dano à indústria doméstica decorrente das importações objeto da revisão.

## **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 originárias da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia para o Brasil, bem como indícios de probabilidade de retomada de dumping nas exportações de pneus de carga da África do Sul, de Taipé Chinês e da Rússia para o Brasil, e de retomada do dano à indústria doméstica decorrente da prática de dumping dessas origens.

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 carga, originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Tailândia, Taipé Chinês e Rússia, 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.