附錄2 / Appendix 2

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 02/12/2025 | Edição: 229 | Seção: 1 | Página: 4

Órgão: Presidência da República/Câmara de Comércio Exterior/Comitê-Executivo de Gestão

RESOLUÇÃO GECEX Nº 819, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2025

Prorroga direito antidumping definitivo, por um prazo de até cinco anos, aplicado às importações brasileiras de pneus de motocicleta, comumente classificadas no subitem 4011.40.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, originárias de China, Tailândia e Vietnã.

O COMITÊ-EXECUTIVO DE GESTÃO DA CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR, no uso das atribuições que lhe confere o art. 6º, inciso VI, do Decreto nº 11.428, de 2 de março de 2023; tendo em vista o disposto no art. 2º, inciso I, do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013; bem como considerando as informações, razões e fundamentos presentes no Anexo Único da presente resolução e no Parecer SEI nº 1721/2025/MDIC, de 12 de novembro de 2025, e o deliberado em sua 231ª Reunião Ordinária, ocorrida no dia 27 de novembro de 2025, resolve:

Art. 1º Prorroga, por um prazo de até cinco anos, a aplicação do direito antidumping definitivo às importações brasileiras de pneus de motocicleta, comumente classificadas no subitem 4011.40.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, originárias da China, da Tailândia e do Vietnã, a ser recolhido sob a forma de alíquota específica fixada em dólares estadunidenses por quilograma, nos montantes abaixo especificados:

Origem	Produtor / Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US$/kg)
China	Todos os produtores/exportadores	2,18
Tailândia	Todos os produtores/exportadores	1,10
Vietnã	Todos os produtores/exportadores	2,18

§ 1º A classificação tarifária a que se refere o*caput*é meramente indicativa, não possuindo qualquer efeito vinculativo com relação ao escopo da medida antidumping.

§ 2º O disposto no*caput*não se aplica aos pneus de motocicleta de construção radial.

Art. 2º Torna públicos os fatos que justificaram as decisões contidas nesta Resolução, conforme consta do Anexo Único.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO
Presidente do Comitê

ANEXO ÚNICO

1. DOS ANTECEDENTES

1.1. Da investigação original

1. A Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip), doravante também denominada peticionária, protocolou no então Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), em 14 de dezembro de 2011, petição solicitando a abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneumáticos novos de borracha, diagonais, dos tipos utilizados em motocicletas, doravante denominados pneus de motocicleta, quando originárias do Reino da Tailândia (Tailândia), da República Popular da China (China), da República Socialista do Vietnã (Vietnã) e de Taipé Chinês, bem como do nexo causal entre ambos.

2. Por meio da Circular SECEX nº 27, de 22 de junho de 2012, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 25 de junho de 2012, iniciou-se a investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações de China, Tailândia, Taipé Chinês e Vietnã para o Brasil de pneus de motocicleta, classificadas

no subitem 4011.40.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) e de dano à indústria doméstica dele decorrente.

3. Uma vez comprovada a prática de dumping e o dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, a investigação foi encerrada, por meio da Resolução CAMEX nº 106, de 18 de dezembro de 2013, publicada no DOU de 19 de dezembro de 2013, com a imposição de direito antidumping definitivo às importações brasileiras de pneus de motocicleta, originárias da China, da Tailândia e do Vietnã, conforme tabela a seguir:

Direito Antidumping - Investigação original		
		Em US$/kg
Origem	Produtor / Exportador	Direito Antidumping Definitivo
China	Aspama International Corporation	2,21
China	Cheng Shin Rubber (Xiamen) Ind., Ltd.	2,21
China	Chongqing Super Star Rubber Industrial Co., Ltd.	3,23
China	Kenda Rubber (Shenzen) Co. Ltd.	2,21
China	Qingdao Morewin Rubberware Co., Ltd.	2,21
China	Qingdao Taifa Tyre Co., Ltd.	2,21
China	Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	2,21
China	Tianjin Kings Glory Tire Co., Ltd.	2,21
China	Tianjin Wanda Tyre Group Co., Ltd.	3,23
China	Wenzhou Zhengxin Tyre Co., Ltd.	2,21
China	Zhejiang Yizheng Tyre Co. Ltd.	2,21
China	Demais empresas chinesas	7,40
Tailândia	Inoue Gomu Kogyo	5,72
Tailândia	Inoue Rubber (Thailand) Public Co., Ltd.	5,72
Tailândia	Michelin Siam Company Limited	5,72
Tailândia	Michelin Thailand	5,72
Tailândia	Vee Rubber Corporation Ltd.	5,72
Tailândia	Vee Rubber International Co. Ltda.	5,72
Tailândia	Demais empresas tailandesas	6,18
Vietnã	Good Time Rubber Co., Ltd.	1,80
Vietnã	Kenda Rubber (Vietnam) Co. Ltd.	1,80
Vietnã	Link Fortune Tyre Tube Co., Ltd.	1,80
Vietnã	Demais empresas vietnamitas	7,79

4. Cumpre esclarecer que, no decorrer da investigação original, apurou-se a inexistência de prática de dumping por parte dos produtores/exportadores de Taipé Chinês, conforme item 4.2.3.1.3 do Anexo da Resolução CAMEX nº 106, de 2013.

5. Posteriormente, por meio da Resolução CAMEX nº 9, de 19 de fevereiro de 2014, publicada no DOU de 20 de fevereiro de 2014, o Conselho de Ministros da CAMEX deu provimento a pedido de reconsideração apresentado pela empresa Kenda Rubber (Vietnam) Co. Ltd., tendo por resultado a alteração do art. 1º da Resolução CAMEX nº 106, de 2013, que passou a vigorar com a seguinte redação:

Direito Antidumping - Investigação original		
		Em US$/kg
Origem	Produtor / Exportador	Direito Antidumping Definitivo
China	Aspama International Corporation	2,21
	Cheng Shin Rubber (Xiamen) Ind., Ltd.	2,21
	Chongqing Super Star Rubber Industrial Co., Ltd.	3,23
	Kenda Rubber (Shenzen) Co. Ltd.	2,21
	Qingdao Morewin Rubberware Co., Ltd.	2,21
	Qingdao Taifa Tyre Co., Ltd.	2,21
	Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	2,21

	Tianjin Kings Glory Tire Co., Ltd.	2,21
	Tianjin Wanda Tyre Group Co., Ltd.	3,23
	Wenzhou Zhengxin Tyre Co., Ltd.	2,21
	Zhejiang Yizheng Tyre Co. Ltd.	2,21
	Demais	7,40
Tailândia	Inoue Gomu Kogyo	5,72
	Inoue Rubber (Thailand) Public Co., Ltd.	5,72
	Michelin Siam Company Limited	5,72
	Michelin Thailand	5,72
	Vee Rubber Corporation Ltd.	5,72
	Vee Rubber International Co. Ltda.	5,72
	Demais	6,18
Vietnã	Good Time Rubber Co., Ltd.	0,78
	Kenda Rubber (Vietnam) Co. Ltd.	0,78
	Link Fortune Tyre Tube Co., Ltd.	0,78
	Demais	7,79

1.2. Da primeira revisão

6. Em 30 de julho de 2018, a Anip protocolou, por meio do Sistema DECOM Digital (SDD), petição para início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de motocicletas, quando originárias de China, Tailândia e Vietnã, consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, doravante também denominado Regulamento Brasileiro.

7. Por meio da Circular SECEX nº 63, de 18 de dezembro de 2018, publicada no DOU de 19 de dezembro de 2018, iniciou-se a revisão para averiguar a existência de probabilidade de continuação ou retomada de dumping nas exportações de China, Tailândia e Vietnã para o Brasil de pneus de motocicleta, classificadas no subitem 4011.40.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e de dano à indústria doméstica dele decorrente.

8. Uma vez comprovada a probabilidade de que a extinção do direito antidumping muito provavelmente levaria à continuação da prática de dumping nas exportações originárias do Vietnã e à retomada de dumping nas exportações originárias da China e da Tailândia, bem como levaria à retomada do dano à indústria doméstica dela decorrente, a revisão foi encerrada, por meio da Resolução GECEX nº 18, de 18 de novembro de 2019, publicada no DOU de 19 de dezembro de 2019, com a prorrogação de direito antidumping definitivo às importações brasileiras de pneus de motocicleta, originárias da China, da Tailândia e do Vietnã, conforme tabela a seguir:

Origem	Produtor / Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US$/kg)
China	Todos os produtores/exportadores	2,18
Tailândia	Todos os produtores/exportadores	1,10
Vietnã	Todos os produtores/exportadores	2,18

2. DA PRESENTE REVISÃO DE FINAL DE PERÍODO

2.1. Dos procedimentos prévios

9. Em 19 de janeiro de 2024, foi publicada no DOU a Circular SECEX nº 2, de 18 de janeiro de 2024, dando conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de motocicletas, originárias de China, Tailândia e Vietnã se encerraria no dia 19 de dezembro de 2024.

2.2. Da petição

10. Em 30 de julho de 2024, a Anip protocolou, por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI), petição para início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de motocicletas, quando originárias da China, da Tailândia e do Vietnã consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013.

11. Em 04 de novembro de 2024, por meio do Ofício SEI Nº 7590/2024/MDIC, solicitou-se à Anip o fornecimento de informações complementares àquelas prestadas na petição, com base no §2º do art. 41 do Regulamento Brasileiro. Em 07 de novembro de 2024, a Anip solicitou prorrogação do prazo de resposta, a qual foi deferida por meio do Ofício SEI Nº 7825/2024/MDIC. A peticionária apresentou, no prazo prorrogado, as informações complementares requeridas.

2.3. Do início da revisão

12. Tendo sido apresentados elementos suficientes que indicavam que a extinção do direito antidumping aplicado às importações mencionadas levaria muito provavelmente à retomada da prática de dumping e à retomada do dano dele decorrente, foi elaborado o Parecer SEI nº 3637/2024/MDIC, de 18 de dezembro de 2024, propondo o início da revisão do direito antidumping em vigor.

13. Com base no parecer supramencionado, por meio da Circular SECEX nº 76, de 18 de dezembro de 2024, publicada no DOU de 19 de dezembro de 2024, foi iniciada a revisão em tela. Registra-se que a Circular mencionada foi retificada em 24 de dezembro de 2024.

14. De acordo com o contido no § 2º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, enquanto perdurar a revisão, o direito antidumping de que trata a Resolução GECEX nº 18, de 18 de dezembro de 2019, publicada no DOU de 19 de dezembro de 2019, permanece em vigor.

2.4. Das partes interessadas

15. De acordo com o §2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram considerados como partes interessadas, além da peticionária, os produtores brasileiros de pneus de motocicletas, os produtores/exportadores de China, Tailândia e Vietnã, os importadores brasileiros do produto objeto do direito antidumping e os governos chinês, tailandês e vietnamita.

16. O Departamento, em atendimento ao estabelecido no art. 43 do Decreto nº 8.058, de 2013, identificou, por meio dos dados detalhados das importações brasileiras, fornecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, as empresas produtoras/exportadoras do produto objeto do direito antidumping da China e da Tailândia. Em razão de não ter havido importações do produto objeto oriundas do Vietnã, foi considerado apenas o produtor selecionado na última revisão de final de período.

17. Foram identificados, também, pelo mesmo documento, os importadores brasileiros que adquiriram o referido produto durante o mesmo período.

18. [RESTRITO].

2.5. Das notificações de início da revisão e da solicitação de informações às partes

19. Em atendimento ao disposto no art. 96 do Decreto nº 8.058, de 2013, todas as partes interessadas foram notificadas, em 02 de janeiro de 2025, do início da revisão. Constaram das referidas notificações os endereços eletrônicos em que poderiam ser obtidas cópias da Circular SECEX nº 76, de 18 de dezembro de 2024, que deu início à revisão, e de sua retificação, de 24 de dezembro de 2024.

20. Os importadores foram notificados por meio do Ofício Circular SEI nº 430/2024/MDIC. Já a peticionária, Anip, por meio do Ofício SEI nº 19/2025/MDIC.

21. As notificações para os produtores/exportadores chineses foram enviadas por meio dos Ofícios Circulares SEI nº 423 e 425/2024/MDIC. Já o Governo da China foi notificado por meio dos Ofício SEI nºs8814 e 8824/2024/MDIC.

22. As notificações para os produtores/exportadores tailandeses foram enviadas por meio dos Ofícios Circulares SEI nº 427 e 428/2024/MDIC. Já o Governo da Tailândia foi notificado por meio do Ofício SEI nº 8834/2024/MDIC.

23. A notificação para o produtor/exportador vietnamita foi enviada por meio do Ofício SEI nº 20/2025/MDIC. Já o Governo do Vietnã foi notificado por meio do Ofício SEI nº 8838/2024/MDIC.

24. Aos produtores/exportadores identificados e aos governos das origens investigadas, foi encaminhado o endereço eletrônico no qual pôde ser obtido o texto completo não confidencial da petição que deu origem à revisão, bem como suas informações complementares. Ainda, aquelas partes interessadas puderam se manifestar sobre estas empresas serem exportadoras, trading companies ou

produtoras do produto objeto da revisão, no prazo de até dez dias, contado da data de ciência, em conformidade com os §§ 4º e 5º do art. 28 do Decreto nº 8.058, de 2013, e com o art. 19 da Lei nº 12.995, de 18 de junho de 2014.

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

2.6. Dos pedidos de habilitação

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

27. No dia 7 de janeiro de 2025, a empresa Borrachas Vipal S.A. (Vipal) solicitou habilitação como outro produtor nacional, nos termos do § 2º, I do art. 45 do Regulamento Brasileiro, tendo sua solicitação atendida.

28. No dia 17 de janeiro de 2025, o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre) solicitou habilitação como parte interessada, nos termos do § 2º, V do art. 45 do Regulamento Brasileiro. Entretanto, pelo fato de a solicitação ter sido feita 30 dias após a data da publicação do início da revisão, ou seja, intempestiva, a solicitação não foi aceita.

2.7. Do recebimento das informações solicitadas

2.7.1. Da peticionária

29. A peticionária apresentou suas informações na petição de início da presente revisão, bem como na resposta ao pedido de informações complementares à petição.

2.7.2. Dos outros produtores nacionais

30. Apresentaram informações sobre os volumes de venda e de produção do produto similar as empresas Maggion Indústrias de Pneus e Máquinas Ltda. (Maggion) e Vipal.

2.7.3. Dos importadores

31. Não houve resposta de importadores.

2.7.4. Dos produtores/exportadores

32. Não houve resposta de produtores/exportadores.

2.8. Das verificações in loco

2.8.1. Da verificação in loco na indústria doméstica

33. Sublinha-se que esta revisão de final de período de direito antidumping trata de análise de probabilidade de retomada do dano à indústria doméstica, conforme detalhado no item 8 desde documento.

34. Nesse sentido, dada a peculiaridade do caso em epígrafe e haja vista o princípio constitucional da eficiência, nos termos do art. 37 da Constituição Federal, de 1988, e os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e da finalidade, nos termos do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999, que rege o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, informa-se que não foi realizada verificação in loco na indústria doméstica para a revisão em epígrafe, pois ausente a necessidade de análise de dano causado.

2.8.2. Das demais verificações in loco

35. Não foram realizadas verificações in loco em importadores ou produtores/exportadores, porque não houve respostas dos questionários enviados.

2.9. Da divulgação dos prazos e da prorrogação da revisão

36. Por meio da Circular SECEX nº 26, de 16 de abril de 2025, publicada no DOU de 17 de abril de 2025, tornaram-se públicos os prazos que serviriam de parâmetro para o restante da revisão, conforme os arts. 59 a 63 do Decreto nº 8.058, de 2013:

Disposição legal Decreto nº 8.058/2013	Prazos	Datas previstas
Art. 59	Encerramento da fase probatória da revisão	15 de agosto de 2025
Art. 60	Encerramento da fase de manifestação sobre os dados e as informações constantes dos autos	08 de setembro de 2025
Art. 61	Divulgação da nota técnica contendo os fatos essenciais que se encontram em análise e que serão considerados na determinação final	06 de outubro de 2025
Art. 62	Encerramento do prazo para apresentação das manifestações finais pelas partes interessadas e encerramento da fase de instrução do processo	28 de outubro de 2025
Art. 63	Expedição, pela SDCOM, do parecer de determinação final	17 de novembro de 2025

37. Tendo em vista os prazos processuais e a sobrecarga de trabalho atual do DECOM, houve a necessidade de prorrogar a revisão, o que foi feito por meio da Circular Secex nº 30, de 25 de abril de 2025, publicada no DOU em 29 de abril de 2025.

38. Considerando que a Nota Técnica foi divulgada em 08 de outubro de 2025, isto é, 02 dias depois do prazo inicialmente estimado, o encerramento do prazo para apresentação das manifestações finais pelas partes interessadas e encerramento da fase de instrução do processo se deu em 30 de outubro de 2025.

2.10. Do encerramento da fase de instrução

2.10.1. Do encerramento da fase probatória

39. Em conformidade com o disposto no caput do art. 59 do Decreto nº 8.058, de 2013, a fase probatória da investigação foi encerrada em 15 de agosto de 2025, ou seja, 120 dias após a publicação da Circular que divulgou os prazos da revisão.

2.10.2. Da divulgação dos fatos essenciais sob julgamento

40. Com base no art. 61 do Decreto nº 8.058, de 2013, foi disponibilizada às partes interessadas, em 08 de outubro de 2025, a Nota Técnica SEI nº 2188/2025/MDIC contendo os fatos essenciais sob julgamento que embasariam esta determinação final, conforme o art. 63 do mesmo Decreto.

2.10.3. Das manifestações finais

41. Conforme descrito no item 2.9, pelo fato de a Nota Técnica de fatos essenciais ter sido divulgada dois dias após a data prevista, o prazo estabelecido no parágrafo único do art. 62 do Decreto nº 8.058, de 2013, foi igualmente prorrogado, de forma que a data para as manifestações finais e para o encerramento da fase de instrução do processo encerrou-se em 30 de outubro de 2025, portanto, 20 dias após a expedição da Nota Técnica referida.

42. No transcurso do mencionado prazo, a peticionária apresentou manifestações a respeito da Nota Técnica e dos elementos de fato e de direito que dela constam. Os pontos abordados foram incorporados aos itens correlatos deste documento.

3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

3.1. Do produto objeto do direito antidumping

43. De acordo com a Resolução CAMEX nº 106, de 18 de dezembro de 2013, o produto objeto da medida é pneumático novo de borracha, diagonal do tipo utilizado em motocicletas, usualmente classificado no subitem 4011.40.00 da NCM/SH, exportado por China, Tailândia e Vietnã para o Brasil.

44. Esclarece-se que, para fins da presente análise, o conceito de motocicleta inclui motos, motonetas, ciclomotores, scooters ou qualquer outro veículo cujas características do pneu se incluam na descrição apresentada anteriormente.

45. Evidencie-se também que os pneus de construção diagonal que apresentam estrutura de reforço em forma de anéis (cinturas), cruzadas entre si (bias belt), estão compreendidos pela definição do produto objeto da revisão.

46. Por outro lado, estão excluídos do escopo da medida aplicada e, portanto, não são objeto da presente revisão os pneus de motocicleta de construção radial.

47. Os pneus de borracha são envoltórios circulares, vulcanizados, que revestem as rodas das motocicletas e são utilizados, sobretudo, para transmitir tração do motor do veículo ao solo e assegurar a dirigibilidade e a frenagem da motocicleta. Tais produtos são constituídos de materiais têxteis, metálicos, elastômeros, entre outros. O pneu diagonal apresenta carcaça formada por lonas têxteis sobrepostas e cruzadas entre si.

48. Considerando-se que os pneus podem ser divididos em diferentes partes, a peticionária apresentou relação dos componentes principais, que estão indicados a seguir:

a) banda de rodagem: parte do pneu constituída de elastômeros, forma e desenho específico, que tem a função de entrar em contato com o solo e visa, entre outros fatores, à aderência do pneu: (i) desenho da banda de rodagem - disposição geométrica, com forma e dimensão dos sulcos, definida de acordo com a aplicação específica do pneu; (ii) sulcos - cavidades na superfície da banda de rodagem, dispostas em forma longitudinal e transversal;

b) lonas: também chamadas "cintas", são camadas de cabos têxteis (algodão, náilon, poliéster), impregnados com elastômeros, que constituem a carcaça do pneu;

c) flanco: também chamado "costado", é a parte lateral do pneu, constituído de lonas, compreendido entre a banda de rodagem e o talão. Ele forma a estrutura resistente do pneu;

d) talão: parte localizada abaixo dos flancos. É constituído de anéis metálicos recobertos de elastômeros e envolvido por lonas, com forma e estrutura que possibilitam o assentamento do pneu no aro;

e) carcaça: estrutura resistente do pneu, constituída de uma ou mais camadas de lonas sobrepostas;

f) cabo: também chamado "cordonel", é resultado da torção de um ou mais fios metálicos ou têxteis que constituem as lonas; e

g) ombro: componente do pneu que forma o vértice entre a banda de rodagem e a parte alta do flanco.

49. Adicionalmente, os pneus podem ser classificados quanto ao suporte, à categoria de utilização, à estrutura e ao desenho da banda de rodagem. Tais classificações são resumidas abaixo, conforme apresentadas na petição pela Anip:

a) quanto ao suporte: pneu sem câmara - projetado para uso sem câmara de ar; e pneu com câmara - projetado para uso com câmara de ar;

b) quanto à categoria de utilização: pneu normal - projetado para uso em estradas pavimentadas; pneu reforçado - com carcaça mais resistente do que a de um pneu normal equivalente, podendo suportar mais carga; pneu para uso misto - próprio para utilização em veículos que trafegam alternadamente em estradas pavimentadas ou não pavimentadas; e pneu para uso fora de estrada - com banda de rodagem especial para utilização fora de rodovias públicas.

c) quanto à construção ou estrutura: pneu diagonal - apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores a 90 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem; e pneu radial -constituído de uma ou mais lonas cujos fios estão dispostos de talão a talão e colocados aproximadamente a 90 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada de modo circunferencial por duas ou mais lonas inextensíveis.

d) quanto ao desenho da banda de rodagem: simétrico - apresenta similaridade de escultura em relação ao eixo longitudinal; assimétrico - não apresenta similaridade de escultura em relação ao eixo longitudinal, vinculando-se a estrutura de carcaça específica ou não; e com sentido de rotação - desenho concebido para único sentido de rotação, vinculado a estrutura de carcaça específica ou não.

50. Em relação às especificidades dos pneus, a peticionária expôs conjunto de características que devem ser identificadas nos flancos de cada produto, abrangendo tanto aspectos técnicos quanto legais, conforme rol abaixo:

a) marca e identificação do fabricante;

b) designação da dimensão do pneu, que segue o padrão abaixo: (a) / (b) (c) (d) (e) (f) 100 / 90 - 15 Reinf70 R:

a - Largura Nominal da Seção: expressa em milímetros;

b - Relação Nominal de Aspecto: relação percentual entre a altura e a largura nominal da seção;

c - Código de Construção: traço (-) utilizado para representar que a construção do pneu é do tipo diagonal ou letra (R) para representar que a construção é do tipo radial ou letra (B) para representar o pneu bias belt;

d - Diâmetro Nominal do Aro: expresso em polegadas;

e - Índice de Carga: índice numérico que representa a carga máxima que o pneu pode suportar em sua condição nominal de utilização, em quilogramas;

f - Código de Velocidade: indica a velocidade máxima à qual o pneu pode ser submetido com carga correspondente ao seu índice de carga nas condições de serviço especificadas pelo fabricante.

Obs.: os pneus reforçados apresentam denominação "REINFORCED" ou "REINF" após a marcação do tamanho do pneu. Os pneus destinados a uso exclusivo fora de estrada apresentam a sigla NHS (Not for Highway Service) após as marcações de dimensão.

c) pressão máxima de inflação em PSI (libras) ou em kgf/pol2;

d) país de fabricação;

e) seta para identificar a direção, em caso de direção de rotação preferencial; e

f) indicação "SEM CÂMARA" ou "TUBELESS", quando se tratar de pneu projetado para uso sem câmara.

51. Cumpre aclarar que a terminologia utilizada nos países exportadores, relativa à dimensão dos pneus, obedece ao seguinte padrão, conforme ressaltado pela peticionária:

a) RS - Rim size, corresponde à relação nominal de aspecto;

b) PR - Ply rating, corresponde ao índice de carga;

c) LSR - Load speed rating, corresponde ao código de velocidade;

d) OD - Overall diameter, corresponde ao diâmetro nominal do aro;

e) SW - Section width, corresponde à largura nominal da seção; e

f) TD - Tread depth, corresponde à altura da seção.

52. As principais funções desempenhadas pelos pneus são:

a) Suportar estática e dinamicamente a carga;

b) Assegurar a transmissão da força do motor;

c) Assegurar a dirigibilidade;

d) Assegurar a frenagem do veículo; e

e) Garantir a estabilidade e a aderência.

53. Com relação às normas técnicas utilizadas, os produtos comercializados no Brasil requerem a certificação do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro), nos termos das Portarias Inmetro nº 482, de 7 de dezembro de 2010, e nº 83, de 2008, que se baseiam nas normas técnicas da ABNT NBR NM 224:2003 e no Manual Técnico da Associação Latino-Americana de Pneumáticos e Aros (Alapa).

54. Esse manual, por sua vez, tem por base as seguintes normas internacionais:

a) ETRTO - European Tyre and Rim Technical Organisation - Standards (Manual Profissional - Comunidade Europeia);

b) JATMA - Japan Automobile Tire Manufacturers Association, Inc. (Manual Profissional - Ásia); e

c) TRA - Tire and Rim Association, Inc. (Estados Unidos da América).

55. Frise-se que a fabricação e a distribuição de pneus devem observar as limitações de cunho ambiental apostas por meio da Resolução Conama nº 416/2009.

56. No que concerne aos canais de distribuição, aparentemente os pneus das origens investigadas são vendidos para montadoras de equipamentos e empresas de varejo/reposição.

3.2. Do produto fabricado no Brasil

57. O produto fabricado no Brasil é o pneu novo, de borracha, dos tipos utilizados em motocicletas, de construção diagonal, projetados para uso com ou sem câmara de ar, em estrada pavimentada e não pavimentada, fora de estrada, comumente classificado no subitem 4011.40.00 da NCM. Os pneus de construção diagonal que apresentam estrutura de reforço em forma de anéis (cinturas), cruzadas entre si (bias belt), são também fabricados pela indústria doméstica.

58. O produto fabricado no Brasil apresenta as mesmas características gerais descritas no item 3.1.

59. Os pneus produzidos pela indústria doméstica possuem como principais insumos: borracha sintética (SBR), borracha natural, negro de fumo, arame, tecidos e químicos.

60. Em conjunto com fabricantes e montadoras de motocicletas, a indústria doméstica, para a otimização de desempenho de seu produto, define quais variáveis devem ser consideradas, como uso, suporte, peso máximo, velocidade total e tipo de pista em que o produto será utilizado.

61. Os principais elementos do projeto de construção dos pneus de motocicletas são:

a) Estrutura: os reforços estruturais que determinam a geometria do pneu inflado são dados pela carcaça. Já 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: serve para proporcionar dirigibilidade, tração e drenagem de água em solo molhado. Deve atender a requisitos como aderência em local seco e molhado, conforto, resistência à abrasão e à laceração, além de apresentar alto rendimento quilométrico. Nos quesitos segurança e dirigibilidade, analisa-se o composto da banda de rodagem, que deve contemplar a otimização de propriedades divergentes, as quais normalmente entram em conflito; e

c) Composto de borracha: o comportamento dos compostos de borracha depende das condições ambientais e operacionais de processo e de uso. Os compostos são materiais que possuem comportamento elástico e viscoso e, assim, apresentam propriedades mecânicas que variam com a frequência e a temperatura. Ressalte-se que os compostos de borracha têm suas especificações determinadas conforme à utilização que se fará do pneu em relação ao tipo de solo, à potência e ao peso ao qual o produto será submetido. Normalmente, para um tipo de pneu são formulados três tipos de compostos distintos, referentes à banda de rodagem, à lona e ao 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).

62. O processo produtivo na indústria doméstica pode ser decomposto 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 esse processo, são coletadas amostras para realização de ensaios para aprovação do composto quanto às especificações pré-determinadas e consequente liberação ao uso;

b) Lona: a confecção é controlada por operador com base em planos de controle e com instrumentos de precisão (micrômetros) com o qual 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), com o qual se monitora a largura, a espessura, o comprimento e o peso;

d) Talão: construído de acordo com as 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 com exatidão o ângulo de corte e a largura;

f) Construção da carcaça: no processo de construção da carcaça são determinados aspectos como dirigibilidade, balanceamento, geometria e simetria do pneu. Existem especificações que definem tolerâncias mínimas a respeito de amarração de lonas, de distribuição de peso e de aplicação da banda de rodagem, aferidas com o auxílio de dispositivos a laser; e

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

3.3. Da classificação e do tratamento tarifário

63. Segundo a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), o produto objeto da investigação classifica-se no subitem 4011.40.00 da NCM, tendo a alíquota do Imposto de Importação do referido subitem tarifário, apresentado o seguinte comportamento no período de análise da continuação ou retomada do dano à indústria doméstica (abril de 2019 a março de 2024):

a) P1 (Abril de 2019 a março de 2020): alíquota de 16%;

b) P2 (Abril de 2020 a março de 2021): alíquota de 16%;

c) P3 (Abril de 2021 a março de 2022): alíquota de 16% até 12/11/2021, posteriormente ajustada para 14,4%;

d) P4 (Abril de 2022 a março de 2023): alíquota de 14,4% até 01/06/2022, posteriormente ajustada para 12,8%; e

e) P5 (Abril de 2023 a março de 2024): alíquota de 12,8% até 01/01/2024, posteriormente ajustada para 14,4%.

64. Cabe destacar que o subitem 4011.40.00 é objeto das seguintes preferências tarifárias, concedidas pelo Brasil/Mercosul, que reduzem a alíquota do Imposto de Importação incidente sobre o produto similar:

Preferências Tarifárias				
País/Bloco Econômico	Acordo	Data do Acordo	Nomenclatura	Preferência (%)
Bolívia	ACE-36 - Mercosul	30/05/1997	Naladi/SH - 1996	100%
Chile	ACE-35 - Mercosul	20/11/1996	Naladi/SH - 1996	100%
Colômbia	ACE-59 - Mercosul	01/02/2005	Naladi/SH - 1996	100%
Colômbia	ACE-72 - Mercosul	07/12/2017	Naladi/SH - 1996	100%
Equador	ACE-59 - Mercosul	01/02/2005	Naladi/SH - 1996	100%
Mercosul	ACE-18 - Mercosul	28/05/1997	Naladi/SH - 1996	100%
México	ACE-55 - Mercosul	06/11/2002	Naladi/SH - 1996	100%
Peru	ACE-58 - Mercosul	30/12/2005	Naladi/SH - 1996	100%
Uruguai	ACE-02 - Mercosul	03/01/1985	Naladi/SH - 1996	100%
Venezuela	ACE-69 - Mercosul	07/10/2014	Naladi/SH - 1996	100%
Israel	ALC - Mercosul-Israel	28/04/2010	NCM	100%
Egito	ALC - Mercosul-Egito	07/12/2017	NCM	70%

3.4. Da similaridade

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

66. Os pneus de motocicletas originários da China, da Tailândia e do Vietnã e aqueles produzidos no Brasil, além de se apresentarem fisicamente iguais, são fabricados com as mesmas matérias-primas, aplicam-se as mesmas normas e especificações técnicas, prestam-se a usos e aplicações comuns, concorrendo no mesmo mercado.

67. Desse modo, ratifica-se a conclusão alcançada por este Departamento ao tempo da revisão anterior de que os pneus de motocicletas fabricados no Brasil são considerados similares àqueles objeto do direito antidumping, com fulcro no art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013.

4. DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

68. Para fins de análise da probabilidade de continuação ou da retomada do dano ante a possibilidade de extinção do direito antidumping, considerou-se como indústria doméstica as linhas de produção de pneus de motocicletas das empresas Sociedade Michelin de Participação Indústria e Comércio Ltda. (Michelin), Pirelli Pneus Ltda. (Pirelli), Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos (Rinaldi) e Tortuga Produtos de Borracha Ltda. (Tortuga), consoante o disposto no art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013.

69. A Anip reportou que não obteve dados referentes à produção do produto similar da empresa Maggion Indústria de Pneus e Máquinas Ltda. (Maggion), que seria o único outro produtor nacional conhecido pela Associação.

70. A esse respeito, o DECOM enviou o Ofício SEI nº 8247/2024/MDIC, de 2 de dezembro de 2024, para a empresa Maggion a fim de obter dados de produção e vendas, respondido tempestivamente em 9 de dezembro de 2024.

71. Considerando que, conforme descrito no item 2.6, a Vipal solicitou habilitação na revisão como outro produtor nacional, em 13 de fevereiro de 2025. O DECOM, então, enviou o Ofício SEI nº 1065/2025/MDIC à empresa, a fim de obter dados de produção e vendas, o qual foi respondido tempestivamente em 26 de fevereiro de 2025.

72. Dessa forma, considerando as informações apresentadas pela Maggion e pela Vipal, as linhas de produção das empresas Michelin, Pirelli, Rinaldi e Tortuga representaram 67,5% da produção nacional de pneus de moto em P5.

5. DA CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO DUMPING

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

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

75. Para esta revisão, utilizou-se o período de abril de 2023 a março de 2024 a fim de se verificar a probabilidade de continuação ou retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de moto originárias da China, da Tailândia e do Vietnã.

76. Ressalte-se que as importações de pneus de motocicletas originárias da China alcançaram o volume de [RESTRITO] t e da Tailândia [RESTRITO] t de abril de 2023 a março de 2024, não tendo havido importações de pneus de motocicletas originárias do Vietnã. Esses volumes em conjunto representaram [RESTRITO]% das importações brasileiras totais de pneus de motocicletas e [RESTRITO]% do mercado brasileiro no mesmo período. Dessa forma, considerou-se que as importações investigadas foram realizadas em quantidades não representativas, tendo sido analisada a probabilidade de retomada da prática de dumping.

5.1. Da retomada do dumping para fins de início da revisão

5.1.1. Da Tailândia

5.1.1.1. Do valor normal

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

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

a) matérias-primas e insumos;

b) utilidades

c) mão de obra

d) outros custos variáveis;

e) outros custos fixos;

f) despesas gerais, administrativas, comerciais; e

g) lucro.

79. A construção do valor normal foi baseada nos coeficientes técnicos de produção do pneu mais vendido pela produtora nacional mais representativa ([CONFIDENCIAL]). Os valores dos diversos itens de custo foram ajustados para refletir os custos pertinentes à Tailândia, visando maior precisão e aderência à realidade de mercado. Abaixo, são apresentados os coeficientes técnicos aplicados às principais matérias-primas utilizadas:

Coeficientes Técnicos Materiais		
Material	[CONF.]	[CONF.]
	[CONF.]	
CODIP	[CONF.]	
CODPROD	[CONF.]	
Borracha Sintética	[CONF.]	[CONF.]
Borracha Natural	[CONF.]	[CONF.]
Negro de Carbono	[CONF.]	[CONF.]
Reforço Metálico	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e Outros	[CONF.]	[CONF.]
TOTAL MATERIAL	[CONF.]	[CONF.]

80. Em relação aos valores de tais rubricas, foram identificadas as principais subposições do Sistema Harmonizado para os materiais utilizados na produção, com exceção do grupo "Químicos e Outros". Para cada uma dessas subposições, foi calculado o preço médio de importação da Tailândia, utilizando dados estatísticos do TradeMap referentes ao período de abril de 2023 a março de 2024.

81. Ao preço médio de importação, foram adicionados o Imposto de Importação aplicável, obtido através de consulta ao site Market Access Map, e valores referentes a despesas de internação e frete doméstico, calculados com base em informações disponíveis no site Doing Business do Banco Mundial. Dessa forma, foram estabelecidos os preços finais das matérias-primas na Tailândia, a serem considerados na construção do valor normal:

Preços dos Materiais na Tailândia		
Material	Subposição	Preço Médio Internado CIF US$/kg
Borracha Sintética	4002.19	1,89
Borracha Natural	4001.22	1,67

Negro de Carbono	2803.00	1,33
Reforço Metálico	7217.30	1,20
Tecidos	5902.10	4,53

82. Em seguida, foram obtidos os preços médios dos materiais na condição ex fabrica, ou seja, incluindo todas as despesas necessárias para que o material fique a disposição na porta da fábrica para consumo. Esses preços foram então multiplicados pelos coeficientes técnicos de cada material, refletindo a quantidade específica utilizada na produção do pneu.

83. No caso da das matérias-primas categorizadas como "Químicos e Outros", o custo foi calculado com base na participação dessa rubrica no custo total das matérias-primas da principal produtora nacional. Esta participação representou [CONFIDENCIAL]% desse custo.

84. Essa metodologia permitiu estimativa dos custos de cada material no processo de construção do valor normal:

Custo dos Materiais			
Materiais	Preço Matéria Prima (US$/kg)	Coeficiente Técnico (kg/kg pneus)	US$/kg de pneu
Borracha Sintética	1,89	[CONF.]	[CONF.]
Borracha Natural	1,67	[CONF.]	[CONF.]
Negro de Carbono	1,33	[CONF.]	[CONF.]
Reforço Metálico	1,19	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	4,53	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e Outros			[CONF.]
TOTAL			[CONF.]

85. Para determinação do custo das utilidades no cálculo do valor normal, a Peticionária também utilizou coeficientes técnicos do mesmo pneu vendido pela mesma produtora nacional, considerado como referência na produção do produto similar doméstico. Esses coeficientes técnicos foram:

a) Energia elétrica: [CONFIDENCIAL] kWh por kg de pneu; e

b) Gás natural: [CONFIDENCIAL] m^3 por kg de pneu

86. Para os preços de energia elétrica na Tailândia, foi consultado a plataforma Global Petrol Prices, com dados referentes a dezembro de 2023.

87. No caso do gás natural, utilizou-se o preço médio de importação da Tailândia para a subposição 2711.11 do Sistema Harmonizado, com dados do TradeMap para o período de abril de 2023 a março de 2024, acrescido de despesas de internação e frete doméstico, obtidos a partir de informações do site Doing Business do Banco Mundial. Registra-se que não houve acréscimo de Imposto de Importação, pois a Tailândia aplica alíquota de 0% sobre os códigos tarifários da subposição 2711.11, conforme dados da OMC.

88. Para converter o preço do gás natural de US$/kg para US$/m^3, foi utilizado fator de conversão de 1,41, baseado na densidade do gás natural (0,71 kg/m^3), conforme informação da Companhia de Gás de Minas Gerais (Gasmig). Com essa metodologia, foram determinados os preços das utilidades na Tailândia, a serem aplicados na construção do valor normal:

Custo Utilidades			
Materiais	Preço Utilidade	Coeficiente Técnico (kg/kg pneus)	Custo US$/kg de pneu
Energia elétrica	US$0,11 /kWh	[CONF.]	[CONF.]
Gás Natural	US$0,48 /$m^3$	[CONF.]	[CONF.]
TOTAL			[CONF.]

89. O coeficiente técnico da mão de obra direta e indireta empregada para produção de um quilograma de pneu foi obtido utilizando-se também dados da principal produtora nacional. Foi considerada a produção média por hora em P5, com valores de [CONFIDENCIAL] kg/hora por empregado direto e [CONFIDENCIAL] kg/hora por empregado indireto.

90. Para o custo da mão de obra na Tailândia, foi utilizado o salário médio do setor de manufatura, conforme dados do Bank of Thailand, que indicaram um salário médio de THB$ 21.992,14 em P5l. Com base em informações da Organização Internacional do Trabalho (OIT), estimou-se que um trabalhador na Tailândia trabalha 181,2 horas por mês (considerando 45,3 horas semanais em um mês de quatro semanas), resultando em valor de THB$ 121,37 por hora. Esse valor foi convertido para dólares americanos utilizando a taxa de câmbio média, obtido no sítio eletrônico do Banco Central do Brasil em P5, resultando em um custo de US$3,44/hora para a mão de obra na Tailândia.

91. Esses cálculos permitiram estabelecer o custo da mão de obra por quilograma de pneu para a construção do valor normal:

Custo Mão de Obra US$/kg	
Custo MDO Tailândia (hora)	3,44
Custo Emp Dir/kg	[CONF.]
Custo Emp Ind /kg	[CONF.]
TOTAL	[CONF.]

92. Para as demais rubricas do custo de produção - outros custos variáveis e outros custos fixos (exclusive mão de obra direta e depreciação) -, tomou-se como base a sua participação no custo de produção dos materiais (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames, tecidos e químicos) do pneu da produtora nacional considerada: [CONFIDENCIAL]% e [CONFIDENCIAL]% respectivamente, em P5. Obteve-se, assim, o custo de fabricação/kg de pneu:

Outros Custos	
	US$/kg
Outros custos variáveis	[CONF.]
Custos Fixos (excl MDO e Depreciação)	[CONF.]

93. Após apuração do custo de produção, para fins de apuração do valor normal foram acrescentados montantes referentes à depreciação, despesas operacionais e margem de lucro, apurados com base no demonstrativo financeiro do grupo Cheng Shin Rubber Ind. Co. Ltd., do qual faz parte a empresa MAXXIS International (Thailand) Co. Ltd., produtora de pneus de moto na Tailândia, conforme Tire Business de 2023.

94. Os valores das despesas e do lucro operacional foram obtidos aplicando-se percentual de participação destas rubricas em relação ao custo do produto vendido na empresa Cheng Shin Rubber sobre o valor do custo de produção resultante da soma dos montantes referidos nos parágrafos anteriores.

Resumo Demonstrativo de Resultado - Empresa Cheng Shin Rubber

	2023	%/Custo
Receita Líquida	96.201	
CPV	62.234	
Lucro Bruto	33.967	
Despesas Operacionais	12.949	20,8%
Depreciação	10.673	17,1%
Lucro Operacional	10.345	16,6%

95. Assim, obtiveram-se os montantes abaixo discriminados para as rubricas destacadas:

Itens	US$/kg
Desp Operacionais + Depreciação	1,46
Lucro Operacional	0,64

96. Com base nesses dados, apurou-se o valor normal construído, na condição delivered na Tailândia:

Valor normal construído do pneu de motocicletas [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]	
	US$/kg
1. Materiais	[CONF.]
Borracha Sintética	[CONF.]
Borracha Natural	[CONF.]
Negro de Carbono	[CONF.]
Arames	[CONF.]
Tecidos	[CONF.]
Químicos e Out	[CONF.]
2. Utilidades	[CONF.]
Energia Elétrica	[CONF.]
Gás Natural	[CONF.]
3. MDO (CV e CF)	[CONF.]
MDO Direta	[CONF.]
MDO Indireta	[CONF.]
4. Outros Custos Variáveis	[CONF.]
5. Custos Fixos (excl MDO e Depreciação)	[CONF.]
6. Custo de Fabricação	[RESTRITO]
7. Desp Operacionais + Depreciação	[RESTRITO]
8. Lucro Operacional	[RESTRITO]
9. Valor Normal Construído	[RESTRITO]

97. Assim, para fins de início da revisão, o valor normal apurado para a Tailândia correspondeu a US$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma), na condição delivered.

5.1.1.2. Do valor normal internado no mercado brasileiro

98. Com vistas a determinar a probabilidade de retomada do dumping, buscou-se internalizar o valor normal da Tailândia no mercado brasileiro, para viabilizar sua comparação com o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, uma vez que o volume de exportações da Tailândia para o Brasil foi considerado insignificante no período de análise da continuação/retomada do dumping.

99. Ao valor normal construído na condição delivered foram adicionados valores referentes a despesas de exportação, obtidas por meio da plataforma Doing Business; frete e seguro internacional, considerando os dados de importações da RFB de P5 desta revisão; o Imposto de Importação, considerando a aplicação da alíquota de 14,4% sobre o preço CIF; o AFRMM calculado aplicando-se o percentual de 8% sobre o valor do frete internacional, e despesas de internação, apuradas aplicando-se o percentual de 3,5% sobre o valor CIF, mesmo percentual considerado na última revisão de final de período.

100. A conversão do preço CIF em dólares estadunidenses para reais foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de investigação de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil (taxa média de câmbio BRL-US$ de R$4,93/US$1,00). Dessa forma, para fins de início da revisão, obteve-se, o valor normal construído na condição CIF, internalizado no mercado brasileiro, apresentado na tabela a seguir:

Valor Normal Internalizado no Mercado Brasileiro - Tailândia [RESTRITO]	
	US$/kg
(A) Preço delivered de venda do produto no mercado do país exportador	[RESTRITO]
(B) Frete interno no país exportador	[RESTRITO]
(C) Despesas de Exportação	[RESTRITO]
(D) Preço FOB (A+B+C)	[RESTRITO]
(E) Frete e Seguro Internacional	[RESTRITO]
(F) Preço CIF (D+E)	[RESTRITO]
(G) Imposto de Importação (14,4% sb CIF)	[RESTRITO]

(H) AFRMM (8% s/ frete marítimo)	[RESTRITO]
(I) Despesas de Internação	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (F+G+H+I)	[RESTRITO]
Taxa média de câmbio no período P5	[RESTRITO]
Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]

101. Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se o valor normal para a Tailândia, internalizado no mercado brasileiro de R$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

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

102. 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 motocicleta da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2023 a março de 2024.

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

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

104. O preço de venda apurado no período de análise de retomada de dumping, na condição ex fabrica, correspondeu a R$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

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

105. 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. O quadro a seguir apresenta o resultado da comparação entre os referidos preços.

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

Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica [RESTRITO] Em R$/kg			
Valor Normal CIF internado (a)	Preço da indústria doméstica (b)	Diferença Absoluta (USS/t) (c) = (a) - (b)	Diferença Relativa (%) (d) = (c) / (b)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	7,32	24,4

107. Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se que a diferença na comparação entre o valor normal internalizado da Tailândia no mercado brasileiro e o preço da indústria doméstica foi R$ 7,32/kg (sete reais e trinta e dois centavos por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações tailandesas sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de motocicletas da Tailândia para o Brasil.

5.1.2. Da China

5.1.2.1. Do tratamento da China com relação à apuração do valor normal no âmbito da determinação da prática de dumping para fins de início de revisão

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii) o Membro da OMC importador poderá utilizar uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços internos ou custos prevalecentes na China se os produtores investigados não puderem demonstrar claramente que prevalecem no segmento produtivo que produz o produto similar condições de economia de mercado no que diz respeito à manufatura, a produção e à venda de tal produto.

b) Nos procedimentos regidos pelas disposições das partes II, III e V do Acordo SMC, quando se tratarem de subsídios descritos nos itens a), b), c) e d) do artigo 14 do referido Acordo, aplicar-se-ão as disposições pertinentes do mesmo; não obstante, se houver dificuldades especiais, o Membro da OMC

importador poderá utilizar, para identificar e medir o benefício conferido pelo subsídio, metodologias que levem em conta a possibilidade de que os termos e condições prevalecentes na China nem sempre podem ser utilizados como bases de comparação adequadas. Para aplicar tais metodologias, sempre que factível, o Membro da OMC importador deverá proceder a ajustes desses termos e condições prevalecentes antes de considerar a utilização de termos e condições prevalecentes fora da China.

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

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

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

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

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

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

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

116. Nesse contexto, cumpre mencionar que a segunda condição do Artigo 15(d), correspondente à derrogação do inciso 15(a)(ii), esteve sujeita a controvérsia jurídica no Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC (DS516: European Union - Measures Related to Price Comparison

Methodologies). Isso porque a China entendeu que a determinação de valor normal de "economia não de mercado" em casos de dumping seria inconsistente com os Artigos 2.1 e 2.2 do Acordo Antidumping da OMC e com os Artigos I:1 e VI:1 do GATT/1994. O painel foi composto em 10 de julho de 2017.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2.1.2. Da manifestação da peticionária sobre o tratamento da China para fins de cálculo do valor normal

127. Em sede de petição, a Anip apresentou alegação quanto a não prevalência de condições de economia de mercado no setor produtor de pneumáticos chinês.

128. Segundo a ANIP, o setor de pneumáticos seria estratégico e prioritário para o governo chinês, estando atualmente regido pelo 14º Plano Quinquenal para o Desenvolvimento Social e Econômico Nacional (2021-2025), além de planos quinquenais anteriores e específicos para o setor. A Tire Industry Policy (Política da Indústria de Pneus) definiria políticas específicas para o desenvolvimento dos insumos da produção de pneus e estaria alinhada com outros planos setoriais, como o Plano de Desenvolvimento da Indústria de Matérias-Primas e diretrizes para investimentos estrangeiros.

129. Foi destacada também a presença do Partido Comunista Chinês em questões trabalhistas, onde o controle governamental restringiria a liberdade de negociação de salários e condições de trabalho. A propriedade de imóveis seria estatal e sua distribuição visaria cumprir metas dos planos nacionais. Além disso, a fixação de preços de utilidades pela National Development Reform Commission (NDRC) também refletiria a intervenção governamental.

130. A ANIP apontou ainda que o sistema financeiro estatal desempenharia papel crucial na implementação das políticas governamentais para o setor de pneumáticos, com subsídios para produtores/exportadores, evidenciados nas demonstrações financeiras das empresas. Investigações realizadas por autoridades nos Estados Unidos e na União Europeia confirmariam a existência de subsídios direcionados ao setor, conclusão também observada pela DECOM em investigações de produtos similares, como os pneus de passeio.

131. Esse conjunto de elementos, de acordo com a peticionária, reforçaria a conclusão da ANIP de que o valor normal na China sofreria significativa interferência estatal, justificando a busca de alternativas para cálculo de valor normal na presente revisão.

132. A ANIP igualmente destacou que a estrutura de governança nas grandes empresas chinesas, incluindo estatais e privadas do setor de pneumáticos, estaria sujeita a fortes intervenções do Partido Comunista da China (PCC). Executivos dessas empresas deveriam incluir membros do PCC em cargos de alta gerência, com a presença obrigatória de comitês partidários, especialmente em setores estratégicos, como o setor de pneumáticos.

133. A ANIP apontou que, em investigações recentes conduzidas pelo DECOM, foi reconhecido que o setor de pneumáticos na China não operaria sob condições típicas de uma economia de mercado. Esse entendimento foi estabelecido em casos anteriores, como os de pneus de carga e de passeio, detalhados na Portaria SECINT nº 505/2019, que sustentou que a atuação do setor seria fortemente influenciada pelo Estado chinês.

134. Além disso, na revisão de final de período que prorrogou o direito antidumping sobre importações de pneus agrícolas originários da China, a ANIP ressaltou que o DECOM teria reafirmado que o setor de pneumáticos chinês não operaria em condições de economia de mercado. Esse entendimento também foi reiterado na recente abertura de revisão de pneus de passeio, consolidando a avaliação de que a influência estatal sobre o setor de pneumáticos impediria o reconhecimento de práticas de economia de mercado.

135. Em resposta às solicitações de informações complementares sobre a caracterização do setor produtivo de pneus de moto da China como economia não de mercado, a peticionária apresentou as seguintes informações resumidas sobre o assunto.

136. A peticionária salientou que, a partir de 1978, a China teria iniciado um processo de liberalização econômica, conhecido como Reform and Opening Up, que resultou em uma economia de estrutura dual, na qual o governo estimula mecanismos de mercado em determinados setores, enquanto mantém controle direto em indústrias estratégicas, como a de pneumáticos e a petroquímica (em que o setor de pneus também estaria inserido à jusante). A gestão seria exercida por um Conselho de Estado que seguiria as diretrizes do Partido Comunista Chinês, que possui o monopólio do poder e seria responsável pelas decisões mais importantes relacionadas aos aspectos políticos, econômicos, civis e às relações exteriores. A intervenção do Estado nos setores econômicos ocorreria por meio do estabelecimento e implementação de planos nacionais, entre os quais se destacariam os Planos Quinquenais, e planos setoriais, incluindo, no caso do setor de pneumáticos, a Tire Industry Policy, que permitiriam relevante controle estatal para direcionamento do desenvolvimento econômico.

137. No tocante aos mais recentes planos nacionais, a peticionária afirmou que destacar-se-iam os seguintes:

a) 14º Plano Quinquenal (2021-2025): manteria as diretrizes do 13º Plano Quinquenal, consolidando as estratégias para as indústrias petroquímica, química e outras indústrias relevantes, tratadas de forma conjunta como "indústrias de matérias-primas" e estabelece a prioridade da transformação e atualização da indústria química (insumo para a produção de pneus);

b) 13º Plano Petroquímico (2016) e 14º Plano de Matérias-Primas (2021): incluiria metas específicas para a modernização da produção e controle estatal sobre a capacidade produtiva nas indústrias estratégicas, incluindo as indústrias de matérias-primas, que impactam o setor de pneus;

c) Made in China 2025: visaria transformar a China em uma potência mundial em manufatura, focando em inovação, qualidade, eficiência e sustentabilidade, principalmente por meio da adoção de tecnologias avançadas;

d) Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment: orientaria os investimentos estrangeiros no país, classificando as indústrias em "Encouraged" (Incentivadas), "Restricted" (Restritas) e "Prohibited" (Proibidas), a fim de direcionar os investimentos estrangeiros para setores considerados estratégicos e limitar ou proibir investimentos em áreas sensíveis. No contexto da indústria de pneus, o catálogo define as diretrizes para a entrada de capital estrangeiro e promove investimentos que possam contribuir para a modernização, inovação tecnológica e sustentabilidade do setor.

138. No que diz respeito aos planos nacionais direcionados especificamente ao setor de pneus, a peticionária sublinhou a Tire Industry Policy, divulgada em setembro de 2010 pelo governo central da China no âmbito do Adjustment and Revitalization Plan of Petrochemical Industry. A Tire Industry Policy determina uma série de diretrizes a serem seguidas pelos produtores chineses de pneus, com o objetivo de promover o ajuste estrutural da indústria e torná-la mais forte, por meio de financiamentos de créditos, incentivos fiscais, fornecimento de terras e gerenciamento de investimentos.

139. Entre as várias medidas de intervenção previstas na política, destacar-se-iam:

a) Regulação da Conduta Empresarial: o Artigo 4 estabelece elevado grau de controle sobre a conduta empresarial no setor de pneus, regulando a produção, distribuição e consumo, e criando sistema de recall de pneus;

b) Escalas Mínimas de Produção: o Artigo 23 determina escalas mínimas para unidades industriais, como fábricas de pneus para automóveis e caminhões leves (6 milhões de unidades por ano) e plantas de pneus para caminhões pesados (1,2 milhão de unidades por ano);

c) Investimentos Estrangeiros: o Artigo 37 estabelece que projetos de pneus com investimentos estrangeiros superiores a US$ 300 milhões devem ser aprovados por autoridades nacionais; e

d) Investimentos no Exterior: o Artigo 36 encoraja empresas chinesas a investirem no exterior, a fim de promover a internacionalização das empresas chinesas de pneus e a expansão das suas operações globais. Exemplos de implementação do artigo 36 da Tire Industry Policy incluem: (i) lançamento de novo projeto da Linglong Tire na Sérvia, em abril de 2019, com capacidade de 13,6 milhões de unidades e receita prevista de US$ 600 milhões; (ii) aquisição, pela Qingdao Doublestar, empresa produtora/exportadora de pneus de moto, de 45% das ações da sul-coreana Kumho Tire Co. Inc., em julho de 2018, por meio de operação estimada em US$ 607 milhões; (iii) novo escritório de vendas da Prinx Chengshan Tire Co. Ltd. nos Estados Unidos, para fomentar o lançamento de novos pneus; e (iv) construção de nova planta da Triangle Tire nos EUA, com investimento de US$ 580 milhões .

140. Apesar de a publicação da Tire Policy ser de 2010, a peticionária salientou que não haveria elementos que indicassem que essa política teria sido descontinuada, permanecendo em vigor desde então. Importa destacar que se trataria de uma política industrial voltada para os produtores de pneus, cujo objetivo seria alavancar a indústria de pneus, bem como o desenvolvimento da indústria petroquímica e a criação de vantagem competitiva, incentivando inclusive o desenvolvimento dos insumos produtivos (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico). Ademais, a política prevê expressamente a possibilidade de o setor de pneumáticos beneficiar-se de preferências tributárias para desenvolver novas tecnologias, produtos e técnicas com o intuito de reforçar seu parque industrial.

141. A fim de atender às determinações dos planos e políticas para os setores estratégicos, como o setor de pneumáticos, a peticionária destacou que o governo chinês controlaria amplamente todos os meios de produção relacionados a esses setores, o que inclusive, de acordo com a peticionária, já teria sido reconhecido pelo DECOM em outros casos recentes relacionados ao setor de pneus.

142. No que diz respeito ao uso e propriedade da terra, foi destacado que a terra na China seria de propriedade estatal. Ainda, a Tire Industry Policy estimularia o uso da terra para o setor de pneumáticos. Isso foi constatado em investigações de subsídios nos EUA e União Europeia, tendo as produtoras/exportadoras usufruído de benefícios decorrentes do uso da propriedade. A peticionária destacou que, no Brasil, o DECOM já havia reconhecido, na revisão do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de automóveis, a influência da Tire Industry Policy no fornecimento de terras às produtoras/exportadoras de pneus:

A NT DECOM nº 9, de 2019, concluiu que o fato de o Estado chinês ter estabelecido uma política específica para o setor pneumático, a qual prevê medidas para promoção de "resources to the advantage of companies", dentre várias outras formas de intervenção, deve ser levado em consideração nessa matéria, haja vista que o Estado chinês, ao ter o monopólio da propriedade da terra, é capaz de isentar determinadas empresas ou setores das cobranças sobre seu uso, como já demonstrado no caso de subsídios de laminados a quente conduzido pela autoridade investigadora brasileira. Adicionalmente ao que havia sido informado anteriormente na NT DECOM nº9/2019, a NT SDCOM nº 20/2019 apontou que, de acordo com a Comissão Europeia (COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2018/1690 of 9 November 2018), o Grupo GITI obteve benefícios em decorrência de concessão de uso da terra por remuneração inferior à adequada (less than adequate remuneration - LTAR) equivalente a 1,75% ad valorem, e acrescentou: (448) The findings of this investigation show that the situation concerning land provision and acquisition in the PRC is nontransparent and the prices were arbitrarily set by the authorities. [...] (485) The Commission also found that companies in the Giti Group as well as in the Hankook Group received refunds from local authorities to compensate for the prices which they paid for the LURs. Furthermore, some of the LURs obtained by companies in the Xingyuan Group had not been paid yet, and some LURs in the China National Tire Group only had to be paid several years after the land had been put into use. (486) The above evidence contradicts the claims of the GOC that the prices paid for LUR in the

PRC are representative of a market price which is determined by free market supply and demand. [...] (489) Accordingly, the provision of land-use rights by the GOC should be considered a subsidy within the meaning of Article 3(1)(a)(iii) and Article 3(2) of the basic Regulation in the form of provision of goods which confers a benefit upon the recipient companies. As explained in recitals (478) to (486) above, there is no functioning market for land in the PRC and the use of an external benchmark (see recitals (494) to (504) below) demonstrates that the amount paid for land-use rights by the sampled exporting producers is well below the normal market rate.

143. Com relação à mão de obra, de acordo com a peticionária, também seria controlada pelo Estado chinês, que determinaria os salários e limitaria a liberdade dos trabalhadores para barganhar melhores condições de trabalho, especialmente em razão do controle sindical pelo Partido Comunista Chinês (PCC). Além disso, o sistema Hukou, que classifica os cidadãos como residentes rurais ou urbanos, também contribuiria para a distorção do custo de mão-de-obra, tornando a contratação de trabalhadores mais barata para as indústrias chinesas. A peticionária mencionou a Portaria SECINT nº 505: "as relações trabalhistas e a alocação da mão de obra na China são diretamente afetadas pelo fato de o país ter apenas um único sindicato, o All-China Federation of Trade Unions (ACFTU), diretamente ligado ao Partido Comunista Chinês (PCC) e, também, pela presença de um sistema de registro residencial, o Hukuo". Desta forma, verificar-se-ia que os salários e custos dos produtores e exportadores chineses também estariam afetados pela interferência do Estado na economia, segundo a peticionária.

144. A respeito de matérias-primas, verificar-se-ia, segundo a peticionária, que a produção dos principais insumos para a fabricação de pneus de motos na China também seria controlada pelo governo. A China seria uma das maiores produtoras de borracha natural, mas não seria autossuficiente, importando cerca de 50% da borracha consumida no país. O governo chinês adotaria políticas para controlar o preço da borracha, tanto produzida domesticamente quanto importada, como por meio da construção de uma plataforma eletrônica para comercialização pela Hainan Rubber Exchange e da redução do Imposto de Importação sobre a borracha natural.

145. No tocante à borracha sintética, as indústrias petroquímica e química seriam consideradas pilares da economia chinesa, recebendo incentivos financeiros e fiscais, incluindo o fornecimento de gás a preços regulados. O governo chinês implementaria planos quinquenais para controlar a sobrecapacidade e promover a exportação de excedentes desses setores e importantes estatais chinesas do setor petroquímico, como a Sinopec e PetroChina teriam recebido subsídios significativos, o que influenciaria no preço dos insumos fornecidos ao setor de pneus.

146. Com relação ao negro de fumo, o segmento também seria apoiado por planos quinquenais e políticas industriais, com produção significativa proveniente de empresas estatais. O governo chinês controlaria o preço do carvão, influenciando diretamente o custo do negro de fumo.

147. No tocante ao reforço metálico, verificar-se-ia que o setor siderúrgico seria altamente subsidiado e controlado pelo governo chinês, com incentivos para a exploração de minérios e a produção de metais não ferrosos.

148. Apesar de não considerar tais elementos como determinantes para as conclusões sobre a prevalência de condições de mercado no setor de pneumáticos, a peticionária salientou que o DECOM teria concluído, em 2019, na revisão do direito antidumping de pneus de automóveis que: "não se pode descartar a hipótese de algumas matérias-primas principais que compõe o custo de produção estarem distorcidas pela interferência governamental".

149. No que tange a utilidades, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC), de acordo com a peticionária, seria ligada ao Conselho de Estado no governo central e seria a agência responsável pela edição de políticas para as indústrias chinesas, elaborando os planos industriais com sugestões do Comitê Central do Partido Comunista e os governos provinciais e municipais, bem como de outras entidades governamentais. Seria também responsável pela fixação de preços para energia elétrica e outros insumos relevantes, que afetariam todos os demais preços na economia.

150. Com relação à indústria a jusante, os planos quinquenais e setoriais, de acordo com a peticionária, incentivariam o fortalecimento do setor automotivo e a intervenção no setor para tanto. Dessa forma, a peticionária salientou que o DECOM já teria concluído, em 2019, na revisão do direito antidumping

aplicado a pneus de automóveis, que "entende-se não poder se descartar a hipótese de que os estímulos conferidos à cadeia à jusante, bem como ao fortalecimento do setor de pneumáticos, podem provocar distorções no setor de pneus de automóveis".

151. Sobre o excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático, segundo a peticionária, o DECOM já teria reconhecido, na revisão do direito antidumping aplicado a pneus de automóveis, que:

em alguns setores industriais chineses, verificou-se uma expansão contínua não sustentada por aumento de demanda em nível doméstico ou global e, sobretudo, desvinculada da retração global da demanda verificada após 2008. (...) O estudo apresentado pela peticionária constata ainda que o problema da sobrecapacidade não é fenômeno novo, tendo sido identificado pela própria Tire Industry Policy, divulgada em 2010. A leitura atenta da Tire Industry Policy ratifica esse entendimento, especialmente nos artigos que compõem o Capítulo V (Admissão de Indústrias - arts. 21 23, 25 e 26) e o Capítulo VI (Gestão dos Investimentos - art. 35). O artigo 35, que estabeleceu expressamente um veto à construção e extensão de novas plantas no período de 2009 a 2011, é consistente com um diagnóstico de excesso de capacidade instalada. (...) Ressalte-se, ainda, que questão da sobrecapacidade foi objeto de "Parecer de Implementação para resolver as contradições de excesso de capacidade", também conhecidas como "Opiniões de Implementação", do Comitê Permanente do Governo Popular da Província de Shandong, conforme notícia de 2014 aportada pela peticionária em outubro de 2014, a Província de Shandong adotou o Implementation Plan for Transforming and Upgrading the Tire Industry of Shandong Province. De acordo com a revista Tire Business o plano de Shandong incluiria compensação às empresas que fecharem plantas que não atendam aos padrões de qualidade definidos." A esse respeito, a autoridade concluiu que " [e]sses elementos reforçam o diagnóstico de sobrecapacidade e fragmentação da indústria de pneus na China, explicitado, inclusive, pelas próprias políticas governamentais. Esse diagnóstico, por sua vez, constitui indício de provável existência de empresas que, em condições de mercado, não se sustentariam, o que é consistente com as distorções provocadas pela intervenção governamental, direta ou indiretamente".

152. A respeito do sistema financeiro chinês, a peticionária alega que seria predominantemente controlado pelo governo, com bancos estatais desempenhando papel crucial na implementação das políticas industriais do Estado. O controle do governo sobre os bancos permitiria a concessão de empréstimos preferenciais e subsídios a setores estratégicos, incluindo a indústria de pneumáticos. Além disso, a Tire Industry Policy elencaria política financeira específica para o setor de pneumáticos, comprovando a existência de tratamento preferencial do sistema bancário chinês para o setor, fato que ficou comprovado nas investigações dos EUA e União Europeia, em que se verificaram montantes de subsídios às empresas ligados a essa política.

153. De acordo com a peticionária, o DECOM, em 2019, na revisão do direito antidumping de pneus de automóveis, teria concluído que: "o conjunto das evidências aponta que o sistema financeiro chinês concede empréstimos preferenciais e distorce de forma relevante os custos de financiamento do setor, à luz das disposições da Tire Industry Policy e das leis que regem o sistema financeiro na China, bem como as investigações de subsídios conduzidas por outras jurisdições".

154. Em pesquisa aos relatórios anuais mais recentes das produtoras/exportadoras de pneus de motos, a Peticionária afirmou ter identificado o recebimento dos seguintes subsídios:

a) Sailun Group: recebeu subsídios para conservação e proteção ambiental, aperfeiçoamento tecnológico e exportação, em consonância com as metas dos planos nacionais citados;

b) Cheng Shin Rubber (Maxxis International): recebeu mais de 200 mil dólares em subsídios governamentais em 2023 [31] ; e

c) Kenda Rubber Industrial Co. Ltd.: Assinou contratos de direito de uso de terras com governos locais, beneficiando-se de subsídios para desenvolvimento urbano e expansão [32], em consonância com as disposições da Tire Industry Policy, que estimula o uso da terra para o setor de pneumáticos.

155. Além disso, a peticionária ressaltou que, o governo central chinês interviria na economia por meio da nomeação de executivos para cargos de gerência nas empresas, garantindo que as políticas governamentais fossem implementadas de maneira eficiente. As grandes empresas chinesas, sejam

estatais ou privadas, seriam obrigadas a indicar membros do Partido Comunista para os cargos mais altos e a conter um Comitê formado por tais membros.

156. No caso das empresas produtoras/exportadoras de pneus de moto, a peticionária teria apurado as seguintes evidências de intervenção ou forte influência e ligação do Partido Comunista Chinês com a empresa:

a) O presidente do grupo Zhongce, Sr. Shen Jinrong, seria membro do Partido Comunista Chinês e representante do Congresso Popular Provincial de Zhejiang e do Nono Congresso do partido em Hangzhou. Entre os acionistas da Zhongce estaria a Hangzhou Financial Investment Group, que possuiria 15% do capital social da empresa e seria ligada ao Partido Comunista Chinês. Em 2016, a Temasek Holdings investiu na Zhongce, reduzindo a quantidade de ativos de propriedade do Estado, que antes representavam 40% do total;

b) A Shandong LuHe Group General Co., recebeu a visita de Dong Shenglong, membro do Comitê Permanente do Comitê Municipal do Partido Comunista Chinês e Diretor do Escritório do Comitê Municipal do Partido Comunista Chinês. Ele participou de workshops, conversou com empregados, acompanhou o processo de produção e se comprometeu com o desenvolvimento do Grupo Luhe; e

c) A Tianjin Wanda Tires Group Ltd., outra produtora/exportadora de pneus de moto, também teria forte ligação com o Partido Comunista Chinês. Funcionários da empresa visitaram o Memorial Pingjin Campaign Memorial Hall para relembrar os anos revolucionários e promover o patriotismo. A empresa realizou uma cerimônia oficial de levantamento da bandeira do Partido Comunista Chinês e comemorou os 70 anos do partido, o que evidencia a forte ligação das empresas com o Partido.

157. Nesse sentido, a peticionária afirmou que se verificaria que o setor de pneumáticos constituiria efetivamente um segmento considerado estratégico na China, cujo funcionamento estaria alicerçado na Tire Industry Policy, em planos setoriais com ligação direta com o setor e nos planos quinquenais chineses, e que todo esse conjunto seria utilizado pelo Estado para intervir fortemente no setor de pneumáticos.

158. Assim, a peticionária entende que o setor pneumático chinês não operaria em condições de economia de mercado.

5.1.2.1.3. Da análise do DECOM sobre o tratamento da China para apuração do valor normal na determinação do dumping para fins de início de revisão

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

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

161. A análise realizada tampouco é sobre a existência de planos, políticas e programas governamentais. A condução de políticas industriais e a existência de políticas públicas em si não é suficiente para caracterizar a não prevalência de condições de economia de mercado. A análise em comento tem por objeto a avaliação dos tipos de intervenção e, principalmente, o seu impacto no domínio econômico fruto da ação do Estado naquele segmento produtivo específico. Não obstante, o estudo de planos, políticas e programas governamentais faz-se relevante, tendo em conta que as ações e sua forma de implementação podem estar nas disposições de tais documentos oficiais.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

171. Das análises prévias do DECOM, importa destacar que as conclusões alcançadas pelo Departamento acerca da não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumáticos chinês no âmbito das revisões citadas no parágrafo anterior não devem ser interpretadas de forma ampla, produzindo efeitos tão somente no escopo daquelas revisões.

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

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

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

175. Em relação à alegação da peticionária acerca do sistema financeiro da China e de sua estrutura bancária, importa relembrar as análises realizadas pelo DECOM por ocasião da segunda revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis originárias da China, concluída em 2019, já havia avaliado detalhadamente o quesito em epígrafe.

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

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

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

"[¼] we expect ownership to play a prominent role in determining banks' responses to monetary policy even after we control for other bank characteristics. For example, state-owned banks' credit supply may be more subject to government's directives and political pressure rather funding constraints induced by monetary policy.

[¼]

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

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

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

the scenes, often pushing loans to particular firms, sectors, or regions to further their political agendas. The close linkages between the government and banking, as well as the pervasive power of the Communist Party, make this possible".

179. De especial relevância é o fato de o Estado chinês ter estabelecido uma política financeira específica para o setor pneumático, a qual prevê diversas medidas para promover o ajuste estrutural do setor e torná-lo mais forte (Artigo 1 da Tire Industry Policy). Dentre essas medidas, o Artigo 2 prevê a promoção de "resources to the advantage of companies".

180. Conforme consta de investigação conduzida pela autoridade estadunidense (USDOC, C-570-017, Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China mencionada pela ANIP, documento intitulado "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy" prevê especificamente o uso de empréstimos para implementar o plano do Estado chinês para a indústria de pneus, e o artigo 34 da "Law of the People's Republic of China on Commercial Banks" dispõe sobre a obrigatoriedade de os bancos atuarem em conformidade com a orientação da política industrial do Estado. Nesse sentido, há diversos elementos que determinam que o setor pneumático receberá tratamento preferencial do sistema bancário chinês.

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

182. O estudo "Monetary Policy Transmission and Policy Coordination in China", publicado pelo International Monetary Fund em 2022, concluiu, a respeito do sistema financeiro chinês, que:

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

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

183. O estudo apresentado pela ANIP indica que não houve evoluções significativas nos últimos anos com relação ao sistema financeiro chinês, o que leva o DECOM a reiterar a conclusão já manifestada na Portaria SECINT nº 505, de 2019.

184. A respeito da mão de obra, foram trazidos elementos que indicam significativa influência do governo e do PCC no mercado de trabalho. Por exemplo, o Sistema Hukou e o fato de haver apenas um sindicato, diretamente ligado ao PCC, dificultam a livre movimentação da mão de obra e a possibilidade de os trabalhadores conseguirem melhores condições laborais. Este entendimento se coaduna com a conclusão do DECOM, que já analisou o tema de forma pormenorizada em investigações/revisões pretéritas, e aparentemente não houve alteração da situação desde então.

185. No que diz respeito a matérias-primas, observa-se que o setor químico e siderúrgico tem significativa influência do Governo da China, pois são considerados setores estratégicos para o governo chinês. Segundo entendimento já consolidado do DECOM, o envolvimento do governo nos setores mencionados distorce a alocação de fatores de produção, afetando a produção e preço de produtos diversos, como a borracha, principal matéria-prima utilizada na produção desses pneus.

186. No mesmo sentido, as utilidades são, em grande medida controladas pelo governo chinês. Conforme mencionado pela peticionária, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC), ligada ao Conselho de Estado, teria atribuição de fixar preços para energia elétrica e outros insumos relevantes.

187. Com relação à propriedade da terra na China, esta ainda continuaria sendo estatal, consoante também já analisado pela autoridade investigadora brasileira em casos passados. Desse modo, o governo tem condições de direcionar o uso da terra para melhor adequação e desenvolvimento de suas políticas industriais, influenciando a alocação desse fato de produção de forma não mercadológica.

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

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

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

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

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

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

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

"I am sure we are watching China's government develop a strategic plan to create larger tire makers, with stronger management and exploiting Western marketing skills and technologies.aaAs that plan comes to fruition, I think it almost inevitable that history will repeat itself and international tire makers will gradually find themselves squeezed out of the Chinese manufacturing space."aa"We continue to note the consolidation of the industry. This is partly a government initiative. Both local and national governments have identified their top tire makers and are 'encouraging' those leading companies to take over failing companies through combinations of sticks and carrots. (¼)

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

As we have been predicting for at least two years, the early part of 2018 is proving to be the beginning of a substantial wave of consolidation across China's tire industry. This wave is being catalysed by government action in calling in loans and introducing high charges for power, water and other essentials to companies that do not meet various government criteria. (¼)"

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

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

195. Além de o DECOM já ter indicado que esta política tem como objetivo o desenvolvimento do setor de pneumáticos na China, cabe apontar que essa política também foi considerada pelos EUA como um meio de estimular a indústria de pneumáticos e o desenvolvimento de todas as principais matérias-primas do setor no caso de subsídios que abrange pneus de automóvel originários da China (USDOC C-570-041: Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[¼]

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

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

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

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

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

planting and processing bases at overseas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

205. Insta comentar igualmente que diversas empresas estatais têm, em seus conselhos gestores, muitos funcionários que filiados ao PCC. Conforme relatado pela peticionária, grandes empresas chinesas seriam obrigadas a indicar membros do Partido Comunista para os cargos mais altos e a conter um Comitê formado por tais membros. A influência do PCC no setor de pneus chinês seria percebida em empresas do setor como o Grupo Zhongce, Shandong LuHe Group General Co., e Tianjin Wanda Tires Group Ltd.

206. Outra forma de influência do governo chinês no setor de pneus se dá por meio da concessão de subsídios governamentais, que tem papel relevante na concretização das diretrizes traçadas planos governamentais. Sobre isso, a peticionária mencionou que produtoras de pneus na China, como Sailun Group, Cheng Shin Rubber e Kenda Rubber tem recebido subsídios do governo.

207. Por todo o exposto, corroborando entendimento já consolidado em análises investigações/revisões anteriores conduzidas pela autoridade investigadora brasileira, o conjunto probatório acostado aos autos continuam a indicar que há intervenções estatais relevantes no setor de pneumáticos, gerando distorções importantes na alocação dos fatores de produção e dos preços praticados nesse setor.

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

208. A conclusão deste documento a respeito do tratamento do setor de pneumáticos chinês, para fins de início de revisão, partiu dos seguintes fatos, os quais foram considerados comprovados por meio das evidências analisadas anteriormente: i) não houve alteração nas políticas chinesas que levaram à conclusão pela não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumáticos conforme previamente avaliados pelo DECOM; ii) a Tire Policy Industry continua a direcionar a atuação do governo chinês de forma a beneficiar as empresas envolvidas na produção de pneus no país; ii) o setor de pneus de motos, é favorecido pelo arcabouço normativo voltado para o setor e pela estrutura financeira e de mercado de trabalho na China.

209. Assim, diante do exposto, em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial e com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto no Artigo 15(a) do Protocolo de Acessão da China à OMC, e em linha com os entendimentos anteriores deste DECOM sobre o setor de pneumáticos na China, conclui-se que no segmento produtivo do produto objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado. Dessa forma, será utilizado, para fins de apuração do valor normal ao início desta revisão com vistas à determinação de probabilidade de retomada da prática de dumping, metodologia alternativa que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses. Serão observadas, portanto, as disposições dos arts. 15, 16 e 17 do Decreto nº 8.058, de 2013, que regulam o tratamento alternativo àquele previsto nos arts. 8º a 14 para fins de apuração do valor normal.

210. Dado que se fez necessário selecionar terceiro país substituto, abriu-se às partes interessadas as possibilidades de manifestação quanto à escolha ou de sugestão de país alternativo, nos termos do §3º do art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013, dentro do prazo improrrogável de setenta dias contado da data de início da investigação. Não houve manifestações referentes ao tema.

211. Registra-se igualmente que as partes interessadas puderam se manifestar a respeito da conclusão chegada para fins de início de revisão de que o setor de pneus de moto da China não operaria em condições de economia de mercado. Da mesma forma, não houve manifestações referentes àquela conclusão.

5.1.2.2. Do valor normal da China

212. À luz das condições de operação e funcionamento do setor pneumático, considerou-se, para fins do início desta revisão, que no setor produtivo chinês de pneus de moto não prevalecem condições de economia de mercado, conforme descrito no item anterior.

213. A apuração do valor normal levou em conta, então, previsão contida no inciso II do art. 15 do Decreto nº 8.058/2013, ou seja, no caso de setor que não seja considerado economia de mercado, o valor normal será determinado com base no valor construído do produto similar em um país substituto. Assim, a peticionária sugeriu a Tailândia como país substituto.

214. A peticionária justificou a escolha da Tailândia como terceiro país de economia de mercado alegando que esse país: a) também é objeto do presente processo de revisão de final de período, nos termos do art. 15, §2º, do Decreto nº 8.058/2013; b) há similaridade entre o produto objeto da revisão e o produto similar vendido no mercado interno ou exportado pelo país substituto; e c) na última revisão antidumping, foi adotado pelo DECOM para apuração do o valor normal da China e do Vietnã, o preço do pneu de motocicleta construído para a Tailândia.

215. Assim, a construção do valor normal baseou-se na mesma metodologia utilizada para estimar o valor normal construído para a Tailândia. Isto é, custo de produção acrescido de razoável montante a título de despesas gerais, administrativas, comerciais e lucro. Por economia processual, não será detalhada novamente a metodologia do valor normal construído. A esse respeito, faz-se remissão ao item 5.1.1.1 deste documento.

216. Com base nos dados apresentados e na metodologia proposta para fins de início de revisão, conforme detalhado no item 5.1.1.1 mencionado, apurou-se o valor normal construído para a China, na condição delivered na Tailândia, conforme a seguir:

Valor normal construído do pneu de motocicletas [CONFIDENCIAL]	
	US$/kg
1. Materiais	[CONF.]
Borracha Sintética	[CONF.]
Borracha Natural	[CONF.]
Negro de Carbono	[CONF.]
Arames	[CONF.]
Tecidos	[CONF.]
Químicos e Out	[CONF.]
2. Utilidades	[CONF.]
Energia Elétrica	[CONF.]
Gás Natural	[CONF.]
3. MDO (CV e CF)	[CONF.]
- MDO Direta	[CONF.]
- MDO Indireta	[CONF.]
4. Outros Custos Variáveis	[CONF.]
5. Custos Fixos (excl MDO e Depreciação)	[CONF.]
6. Custo de Fabricação	[RESTRITO]
7. Desp Operacionais + Depreciação	[RESTRITO]
8. Lucro Operacional	[RESTRITO]

9. Valor Normal Construído	[RESTRITO]

217. Assim, para fins de início da revisão, o valor normal apurado para a China correspondeu a US$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma), na condição delivered.

5.1.2.3. Do valor normal internado no mercado brasileiro

218. Com vistas a determinar a probabilidade de retomada do dumping, buscou-se internalizar o valor normal da China no mercado brasileiro, para viabilizar sua comparação com o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, uma vez que o volume de exportações da China para o Brasil foi considerado insignificante no período de análise da continuação/retomada do dumping.

219. Ao valor normal construído na condição delivered foram adicionados valores referentes a despesas de exportação, obtidas por meio da plataforma Doing Business; frete e seguro internacional, considerando os dados de importações da RFB de P5 desta revisão; o Imposto de Importação, considerando a aplicação da alíquota de 14,4% sobre o preço CIF; o AFRMM calculado aplicando-se o percentual de 8% sobre o valor do frete internacional, e despesas de internação, apuradas aplicando-se o percentual de 3,5% sobre o valor CIF, mesmo percentual considerado na última revisão de final de período.

220. A conversão do preço CIF em dólares estadunidenses para reais foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de investigação de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil (taxa média de câmbio BRL-US$ de R$4,93/US$1,00). Dessa forma, para fins de início da revisão, obteve-se, o valor normal construído na condição CIF, internalizado no mercado brasileiro, apresentado na tabela a seguir:

Valor Normal Internalizado no Mercado Brasileiro - China [RESTRITO]	
	US$/kg
(A) Preço delivered de venda do produto no mercado do país exportador	[RESTRITO]
(B) Frete interno no país exportador	[RESTRITO]
(C) Despesas de Exportação	[RESTRITO]
(D) Preço FOB (A+B+C)	[RESTRITO]
(E) Frete e Seguro Internacional	[RESTRITO]
(F) Preço CIF (D+E)	[RESTRITO]
(G) Imposto de Importação (14,4% sb CIF)	[RESTRITO]
(H) AFRMM (8% s/ frete marítimo)	[RESTRITO]
(I) Despesas de Internação	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (F+G+H+I)	[RESTRITO]
Taxa média de câmbio no período P5	[RESTRITO]
Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]

221. Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se o valor normal para a China, internalizado no mercado brasileiro de R$[RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

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

222. 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 motocicleta da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2023 a março de 2024.

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

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

224. O preço de venda apurado no período de análise de retomada de dumping, na condição ex fabrica, correspondeu a R$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

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

225. 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. O quadro a seguir apresenta o resultado da comparação entre os referidos preços.

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

Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica [RESTRITO] Em R$/kg			
Valor Normal CIF internado a)	Preço da indústria doméstica (b)	Diferença Absoluta (USS/kg) (c) = (a) - (b)	Diferença Relativa (%) (d) = (c) / (b)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	8,19	27,3

227. 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$ 8,19/kg (oito reais e dezenove centavos por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações chinesas sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de motocicletas da China para o Brasil.

5.1.3. Do Vietnã

5.1.3.1. Do tratamento do Vietnã com relação à apuração do valor normal no âmbito da determinação da prática de dumping para fins de início de revisão

5.1.3.1.1. Do Protocolo de Acessão do Vietnã à OMC e das suas repercussões procedimentais nas investigações de defesa comercial no Brasil

228. Conforme estabelecido no Artigo XII do Acordo de Marraquexe, os termos da acessão de um Estado (ou território aduaneiro separado com autonomia sobre suas relações comerciais externas) aos Acordos da Organização devem ser ajustados entre este e a OMC por meio de processo negociador que envolve a totalidade dos Membros. A negociação é realizada no âmbito de um grupo de trabalho, e os termos de acessão devem ser aprovados pela Conferência Ministerial com base em maioria de dois terços dos Membros da OMC. O processo de acessão do Vietnã foi concluído em 11 janeiro de 2007, sendo o país efetivado como o 150º Membro.

229. O processo de acessão da República Socialista do Vietnã, doravante Vietnã, iniciou-se em 4 de janeiro de 1995, quando o país protocolou seu pedido de adesão junto ao Conselho Geral, e durou mais de 10 anos. O Grupo de Trabalho de Acessão do Vietnã à OMC foi então instituído em 30 de janeiro de 1995. Como resultado desse processo negociador, vários compromissos e obrigações a serem cumpridos pelo Vietnã em diversas áreas foram aprovados pelos 149 Membros da OMC. Assim, o Vietnã finalizou seu processo de acessão à OMC em 11 janeiro de 2007, resultando no texto do Protocolo de Acessão do Vietnã à OMC, doravante Protocolo de Acessão ou Protocolo.

230. Especificamente para fins da análise da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus de motocicletas no âmbito desta revisão, que resulta na tomada de decisão sobre a apuração do valor normal a ser utilizado na determinação de continuação de dumping, cumpre analisar as disposições da alínea 255 do referido Protocolo de Acessão.

231. A alínea 255 do Protocolo de Acessão do Vietnã apresenta prescrições para a determinação do valor normal em investigações de dumping sobre importações originárias do Vietnã, cujo texto original será reproduzido a seguir:

255. The representative of Viet Nam confirmed that, upon accession, the following would apply- Article VI of the GATT 1994, the Agreement on Implementation of Article VI of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994 ("Anti-Dumping Agreement") and the SCM Agreement shall apply in proceedings involving exports from Viet Nam into a WTO Member consistent with the following:

(a) In determining price comparability under Article VI of the GATT 1994 and the Anti-Dumping Agreement, the importing WTO Member shall use either Vietnamese prices or costs for the industry under investigation or a methodology that is not based on a strict comparison with domestic prices or costs in Viet Nam based on the following rules:

(i) If the producers under investigation can clearly show that market economy conditions prevail in the industry producing the like product with regard to the manufacture, production and sale of that product, the importing WTO Member shall use Vietnamese prices or costs for the industry under investigation in determining price comparability;

(ii) The importing WTO Member may use a methodology that is not based on a strict comparison with domestic prices or costs in Viet Nam if the producers under investigation cannot clearly show that market economy conditions prevail in the industry producing the like product with regard to manufacture, production and sale of that product.

(b) In proceedings under Parts II, III and V of the SCM Agreement, when addressing subsidies, the relevant provisions of the SCM Agreement shall apply; however, if there are special difficulties in that application, the importing WTO Member may then use alternative methodologies for identifying and measuring the subsidy benefit which take into account the possibility that prevailing terms and conditions in Viet Nam may not be available as appropriate benchmarks.

(c) The importing WTO Member shall notify methodologies used in accordance with subparagraph (a) to the Committee on Anti-Dumping Practices and shall notify methodologies used in accordance with subparagraph (b) to the Committee on Subsidies and Countervailing Measures.

(d) Once Viet Nam has established, under the national law of the importing WTO Member, that it is a market economy, the provisions of subparagraph (a) shall be terminated provided that the importing Member's national law contains market economy criteria as of the date of accession. In any event, the provisions of subparagraph (a)(ii) shall expire on 31 December 2018. In addition, should Viet Nam establish, pursuant to the national law of the importing WTO Member, that market economy conditions prevail in a particular industry or sector, the non-market economy provisions of subparagraph (a) shall no longer apply to that industry or sector.

232. A acessão do Vietnã à OMC, portanto, foi condicionada a cláusulas específicas que poderiam ser aplicadas pelo país importador para fins de determinar a comparabilidade de preços em investigações de dumping e de subsídios. Dessa forma, em investigações de dumping nas exportações originárias do Vietnã, nos termos da alínea 255(a), competiria a cada Membro importador da OMC a decisão de utilizar uma das duas seguintes metodologias disponíveis:

a) ou os preços e os custos vietnamitas daquele segmento produtivo objeto da investigação (vide alínea 255(a)(i)); e

b) ou uma metodologia alternativa que não se baseasse em comparação estrita com os preços ou os custos domésticos vietnamitas (vide alínea 255(a)(ii)).

233. Nota-se que as alíneas 255(a)(i) e 255(a)(ii) do Protocolo contêm duas regras diferentes aplicáveis à questão da comparabilidade de preços. Essas regras estão relacionadas aos efeitos do sucesso ou da falha de os produtores investigados demonstrarem claramente que condições de economia de mercado prevalecem no segmento produtivo investigado. Por um lado, o item 255(a)(i) estabelece a obrigação de a autoridade investigadora utilizar preços e custos no Vietnã para comparação de preços caso os produtores vietnamitas sejam capazes de demonstrar que condições de economia de mercado prevalecem naquele segmento produtivo. Por outro lado, o item 255(a)(ii) regulava a situação em que os produtores investigados não fossem capazes de demonstrar claramente que condições de economia de mercado prevaleciam no segmento produtivo investigado. Nessa situação, a autoridade investigadora poderia utilizar metodologia alternativa não baseada em comparação estrita com os preços e os custos domésticos chineses.

234. Essa possibilidade de utilizar uma das duas metodologias das alíneas 255(a)(i) e 255(a)(ii), por sua vez, foi condicionada pela alínea 255(d). A primeira condição da alínea 255(d) era de que, caso o Membro importador reconhecesse, em conformidade com sua legislação, que o Vietnã seja uma economia de mercado, ficariam sem efeito as disposições da alínea 255(a) como um todo, desde que o Membro importador tivesse estabelecido critérios para aferir a condição de economia de mercado quando da data de acessão do Vietnã. A segunda condição da alínea 255(d) corresponde à derrogação da alínea 255(a)(ii) a partir do dia 31 de dezembro de 2018. A terceira condição da alínea 255(d) versa sobre a derrogação das disposições da alínea 15(a) especificamente para um segmento produtivo particular ou indústria, quando ficar demonstrado que, em um segmento produtivo particular ou indústria, prevalecem condições de economia de mercado, nos termos da legislação nacional aplicável.

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

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

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

238. No caso do Vietnã, diante da expiração da alínea 255(a)(ii) a partir do dia 31 de dezembro de 2018, a prática relacionada a investigações de dumping no Brasil foi alterada.

239. Anteriormente, nas investigações de dumping sobre produtos originários do Vietnã cujo período de investigação se encerrava até dezembro de 2018, as investigações apresentavam a menção expressa ao fato de que o Vietnã não era considerado país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Por exemplo, na Circular SECEX nº 27, de 22 de junho de 2012, por meio da qual foi iniciada a investigação original de dumping nas exportações da China, Tailândia, Taipé Chinês e Vietnã para o Brasil de pneus de motocicletas, o parágrafo 1.3 informou:

1.3. Tendo em vista que, para fins de procedimentos de defesa comercial, de início, a República Popular da China e a República Socialista do Vietnã não são considerados países de economia predominantemente de mercado, o valor normal foi determinado com base no valor normal do produto similar em um terceiro país de economia de mercado. O país de economia de mercado adotado foi o Reino da Tailândia atendendo ao previsto no art. 7º do Decreto nº 1.602, de 1995. Conforme o § 3º do mesmo artigo, dentro do prazo para resposta ao questionário, de 40 dias a contar da data de sua expedição, as partes poderão se manifestar a respeito e, caso não concordem com a metodologia utilizada, deverão apresentar nova metodologia, explicitando razões, justificativas e fundamentações, indicando, se for o caso, terceiro país de economia de mercado a ser utilizado com vistas à determinação do valor normal. (grifo nosso)

240. Nesse sentido, a legislação antidumping vigente à época - o Decreto nº 1.602, de 1995 - determinava que:

Art. 7º Encontrando-se dificuldades na determinação do preço comparável no caso de importações originárias de país que não seja predominantemente de economia de mercado, onde os preços domésticos sejam em sua maioria fixados pelo Estado, o valor normal poderá ser determinado com

base no preço praticado ou no valor construído do produto similar, em um terceiro país de economia de mercado, ou no preço praticado por este país na exportação para outros países, exclusive o Brasil, ou, sempre que isto não seja possível, com base em qualquer outro preço razoável, inclusive o preço pago ou a pagar pelo produto similar no mercado brasileiro, devidamente ajustado, se necessário, a fim de incluir margem de lucro razoável.

(...)

§ 2º Serão levados em conta os prazos da investigação e, sempre que adequado, recorrer-se-á a um terceiro país de economia de mercado que seja objeto da mesma investigação.

241. Assim, até dezembro de 2018 havia presunção juris tantum de que os produtores/exportadores vietnamitas não operavam em condições de economia de mercado. Essa presunção era respaldada pela alínea 255(a)(ii) do Protocolo, pois se os produtores vietnamitas investigados não pudessem demonstrar claramente que prevaleciam condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto da investigação, o Membro da OMC conduzindo a investigação poderia utilizar metodologia alternativa para apurar o valor normal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

243. Posteriormente, porém, a partir do dia 31 de dezembro de 2018, nas investigações de dumping contra o Vietnã cujo período de investigação fosse posterior a dezembro de 2018, não foram feitas mais menções expressas sobre tal condição de o Vietnã ser ou não considerado país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Deste modo, a utilização de metodologia alternativa para apuração do valor normal do Vietnã não era mais "automática".

244. Nesse sentido, considerando que apenas a alínea 255(a)(ii) do Protocolo de Acessão expirou, e que o restante da alínea 255, em especial as disposições da 255(a) e da 255(a)(i), permanecem em vigor, procedeu-se a uma "alteração do ônus da prova" sobre a prevalência de condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo objeto de investigação. Expira a presunção juris tantum de que os produtores/exportadores vietnamitas operam em condições que não são de economia de mercado no segmento produtivo investigado, de modo que a determinação do método de apuração do valor normal em cada caso dependerá dos elementos de prova apresentados nos autos do processo pelas partes interessadas, acerca da prevalência ou não prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo específico do produto similar.

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

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

246. Dessa forma, a expiração específica do item 255(a)(ii), com a manutenção em vigor do restante da alínea 255(a), deve ter um significado jurídico, produzindo efeitos operacionais concretos. A utilização da metodologia alternativa deixa de ser, portanto, "automática", e passa-se a analisar, no caso concreto, se prevalecem ou não condições de economia de mercado no segmento produtivo investigado. Assim, a decisão acerca da utilização ou não dos preços e custos vietnamitas em decorrência da análise realizada possui efeitos que se restringem a cada processo específico, e não implica de nenhuma forma declaração acerca do status de economia de mercado do Membro. Por um lado, caso tais provas não tenham sido apresentadas pelas partes interessadas, ou tenham sido consideradas insuficientes, poderão ser utilizados os preços e custos no Vietnã para a apuração do valor normal no país, desde que atendidas as demais condições previstas no Acordo Antidumping. Por outro lado, caso tenham sido apresentadas provas suficientes de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo, a metodologia de apuração do valor normal a ser utilizada na determinação da probabilidade de continuação de dumping poderá não se basear nesses preços e custos do segmento produtivo vietnamita.

5.1.3.1.2. Da manifestação da peticionária sobre o tratamento do Vietnã para fins de cálculo do valor normal

247. A peticionária fundamentou a análise das condições de mercado do setor de pneus de moto no Vietnã a partir do estudo "Vietnã como Não-Economia de Mercado e a Indústria de Pneumáticos", apresentado anexo à petição, e do estudo "Vietnã como Não-Economia de Mercado e a Indústria de Pneumáticos: informações complementares", os quais estão resumidos abaixo.

248. A ANIP apresentou o relatório Review of Vietnam's Status as a Non-market Economy Country, divulgado em 1 º de agosto de 2024 pelo United States Departament of Commerce (USDoC), o qual concluiu que, para fins da legislação antidumping americana, o Vietnã permanece não sendo considerado um país de economia de mercado:

The Department of Commerce (¼) conducted this review of Vietnam's status as a nonmarket economy (NME) country in response to a request by the Government of Vietnam (GOVN) on September 8, 2023, within the context of a changed circumstances review (CCR) of the U.S. antidumping (AD) order on raw honey from Vietnam.

(¼)

Despite Vietnam's impressive reforms and economic growth, Commerce now determines in this 2024 review that Vietnam remains an NME country for purposes of U.S. AD law.

249. Os estudos abordaram inicialmente as políticas governamentais para a indústria de pneus no Vietnã e apontaram que um dos fatores que caracteriza se um determinado país não é uma economia de mercado diria respeito ao fato de a política industrial ser guiada por metas de desenvolvimento vinculadas à promoção de setores ou empresas específicas. Nesse sentido, a peticionária indicou que haveria interferência estatal por meio das seguintes políticas implementadas pelo governo do Vietnã:

a) Resolução nº 23-NQ/TW, de 22 de março de 2018, do Comitê Central do Partido Comunista do Vietnã: estabelece metas a serem alcançadas pelo setor industrial até 2030;

b) Decreto nº 32/2024/ND-CP, de 15 de março de 2024, do Governo da República Socialista do Vietnã: direciona o desenvolvimento de clusters industriais; e

c) Circular nº 78/2014/TT-BTC, de 14 de junho de 2014, do Ministério das Finanças do Vietnã: concede incentivos fiscais ao setor industrial.

250. A peticionária informou, todavia, não ter identificado política industrial específica para a indústria vietnamita de pneus, seja para a totalidade do negócio, seja para o segmento de pneus para motos. No entanto, no que tange à cadeia automotiva, foi ressaltado que a atuação governamental tem sido muito ativa, tendo sido adotado medidas específicas, como ressaltam o estudo de Nakajima, Kobayashi e Ueki. Segundo destacado, o Governo do Vietnã adotaria planos quinquenais para a cadeia automotiva, como se depreende da sucessão do "Plano da indústria automotiva em 2020 com visão para 2030" pelo "Plano da indústria automotiva em 2025 com orientação para 2035". Ainda, em abril de 2024, foi noticiado que o Ministério da Indústria e Comércio do Vietnã estava elaborando o "Plano de desenvolvimento da indústria automotiva até 2030, com a visão para 2045".

251. Cabe pontuar, ademais, as previsões da "Estratégia de Desenvolvimento Industrial até 2025, Visão até 2035", instituída pela Decisão nº 879/QD-TTg, de 9 de junho de 2014, emitida pelo Primeiro-Ministro da República Socialista do Vietnã. Visando a incentivar o desenvolvimento de uma indústria robusta, o plano estabeleceria prioridades e diretrizes para diferentes segmentos industriais, dentre eles, o automotivo, o petroquímico e o de borrachas. Uma das metas estipuladas seria estimular, até 2025, as chamadas "indústrias auxiliares", que atuariam em favor do setor de manufaturas.

252. Por fim, além das políticas focalizadas na cadeia automotiva, a peticionária deu destaque aos impactos positivos sobre a indústria vietnamita de pneus gerados pelas diretrizes governamentais específicas para o setor da borracha.

253. Em linhas gerais, no entendimento da ANIP, seria possível alegar que a indústria vietnamita de pneus, a despeito de não ser contemplada com um programa específico, acaba sendo influenciada pelas políticas industriais das cadeias referida acima.

254. No mesmo sentido, a forte presença do Estado vietnamita no setor de pneumáticos teria criado as condições necessárias para o desenvolvimento do setor e para a atração de investimentos estrangeiros, com destaque para os investimentos realizados por empresas de origem chinesa, cujas decisões foram orientadas tanto pelo Estado chinês (por meio da Tire Industry Policy, que incentivava a internacionalização da produção) quanto pelo Estado vietnamita, que consideraria o setor de pneumáticos como estratégico para atração de investimentos. Esse movimento teria sido potencializado pelas

crescentes investigações de defesa comercial enfrentadas pelos produtores/exportadores na China, pela guerra comercial entre Estados Unidos e China e pela assinatura do acordo livre comércio entre a Vietnã e União Europeia.

255. Outro fator que marcaria a significativa intervenção estatal no segmento de pneumáticos no Vietnã é o controle governamental sobre empresas produtoras de pneus e o exercício de propriedade sobre os meios de produção, conforme sublinhado pela ANIP. A estatal vietnamita Southern Rubber Industry Company (Casumina), que produz o produto objeto e similar, ocupou o 61º lugar no ranking das maiores produtoras mundiais de pneus em 2022 e a primeira posição das companhias sediadas no Vietnã. A Danang Rubber Company (Danang), outra empresa estatal, aparece na 65ª posição do ranking mundial e em segundo lugar dentre as fabricantes de pneus sediadas no Vietnã. Além dessas empresas, observou-se a presença do Estado nas produtoras de pneus Sao Vang Rubber e a Inoue Rubber Vietnam, sendo que ambas também produzem e comercializam pneus de moto no Vietnã.

256. A peticionária apontou ainda a análise do estudo realizado pelo USDoC, que indicou que embora a propriedade estatal no setor industrial do Vietnã tenha diminuído desde 2010, ela ainda permanece em altos níveis, destacando que empresas estatais em geral são protegidas contra falência, mesmo apresentando baixas margens de lucro.

257. Com relação a insumos utilizados na produção de pneus de moto, foi destacada a interferência estatal por meio das seguintes empresas controladas pelo governo: a Vietnam Rubber Group, que seria a maior produtora de borracha no Vietnã, a Vietnam Oil and Gas Group, que atuaria na cadeia de borracha sintética, e a Vietnam Eletricity, que seria a principal responsável pela transmissão e distribuição de energia elétrica no Vietnã.

258. Com relação ao sistema financeiro nacional, a peticionária destacou que este seria controlado pelo Estado, mais especificamente pelo Banco do Estado do Vietnã. Os principais bancos comerciais estatais que atuam no Vietnã seriam: Bank for Investment and Development of Vietnam (BIDV), Joint Stock Commercial Bank for Foreign Trade of Vietnam (Vietcombank), Vietnam Bank for Agriculture and Rural Development (Agribank); e Vietnam Bank for Industry and Trade (VietinBank). Esses bancos atuariam de forma a reforçar sua posição de liderança no mercado do Vietnã, influenciando as condições de acesso ao crédito bancário no país, o qual, segundo o USDoC, privilegiaria empresas estatais na realização de metas governamentais. Foram apontadas ainda restrições ao investimento estrangeiro no setor bancário.

259. Além disso, a ANIP comentou que o Vietnã exerceria relevante controle sobre as transações com moedas estrangeiras e haveria indícios de que o governo manipularia o câmbio para favorecer as exportações do país. Com efeito, a autoridade investigadora dos Estados Unidos teria condenado o Vietnã por subsídios relacionados à manipulação cambial em investigação recente, encerrada em 2021.

260. Como argumento final, a peticionária abordou a interferência estatal sobre a organização dos trabalhadores e os sindicatos no Vietnã. A ausência de sindicatos de trabalhadores independentes provocaria distorções sobre o custo da mão de obra naquele país, o que resulta em níveis salariais muito inferiores se comparados a outros países, incluindo a China. A forte intervenção estatal na política salarial ocorreria por meio do Conselho Nacional dos Salários no Vietnã e foi abordada também pelo estudo realizado pelo USDoC.

5.1.3.1.3. Da análise do DECOM sobre o tratamento do Vietnã para apuração do valor normal na determinação do dumping para fins de início de revisão

261. Registra-se que a análise acerca da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo vietnamita objeto desta revisão possui lastro no próprio Protocolo de Acessão do Vietnã à OMC. Com a expiração do item 255(a)(ii) do referido Protocolo, não há que se falar mais em tratamento automático de não economia de mercado antes conferido aos produtores/exportadores vietnamitas investigados. Desde então, em cada caso concreto, é necessário que as partes interessadas apresentem elementos suficientes, nos termos do restante do item 255, para avaliar, na determinação de comparabilidade de preços, se (i) serão utilizados os preços e os custos vietnamitas correspondentes ao segmento produtivo objeto da investigação ou se (ii) será adotada metodologia alternativa que não se baseie em comparação estrita com os preços ou os custos domésticos vietnamitas.

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

263. A análise realizada tampouco é sobre a existência de planos, políticas e programas governamentais. A condução de políticas industriais e a existência de políticas públicas em si não é suficiente para caracterizar a não prevalência de condições de economia de mercado. A análise em comento tem por objeto a avaliação dos tipos de intervenção e, principalmente, o seu impacto no domínio econômico fruto da ação do Estado naquele segmento produtivo específico. Não obstante, o estudo de planos, políticas e programas governamentais faz-se relevante, tendo em conta que as ações e sua forma de implementação podem estar nas disposições de tais documentos oficiais.

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

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

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

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

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

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

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

271. Ademais, informa-se que as análises empreendidas pelo DECOM são norteadas pela normativa pátria e multilateral, não estando condicionadas a decisões de outras autoridades investigadoras.

272. Nesta segunda revisão de final de período do direito antidumping aplicado sobre as importações de pneus de moto originários do Vietnã, cabe à peticionária apresentar todos os elementos pertinentes nos autos deste processo para a devida análise, consoante detalhada a seguir.

273. Registra-se que as informações apresentadas pela peticionária que não foram acompanhadas de suas respectivas fontes com indicação de link válido, capturas de tela ou documentos na íntegra protocolados nos autos do processo não foram utilizados pela autoridade investigadora tendo em conta a impossibilidade de comprovação do alegado.

274. Conforme os elementos de prova apresentados na petição e nas informações complementares, foram apontados diversos instrumentos de apoio ao desenvolvimento industrial do país com intuito de ampliar a competitividade e se preparar para as transformações tecnológicas no âmbito da chamada "Indústria 4.0".

275. No que diz respeito às políticas governamentais de âmbito geral para o setor industrial do Vietnã, menciona-se Resolução nº 23-NQ/TW, apontada no item anterior, a qual estabelece metas a serem alcançadas pelo setor industrial até 2030:

"(¼)

The action plan to implement the national industrial development policy contains six main goals:

1. By 2030, the industrial sector will make up over 40 percent of GDP, in which manufacturing and processing industries will account for 30 percent and the manufacturing industry alone account for 20 percent.

2. The value proportion of high-tech products from the manufacturing and processing industries will reach at least 45 percent.

3. The added value of industries will increase by over 8.5 percent annually on average, in which the growth rate of added value of manufacturing and processing will be 10 percent.

4. The average growth rate of labor productivity in the industrial sector will be 7.5 percent.

5. The Competitiveness Industrial Performance index will be among the top three ASEAN [Association of Southeast Asian Nations] countries.

6. The workforce in industrial and service sectors will surpass 70 percent."

276. Foi também mencionada a Circular nº 78/2014/TT-BTC, indicada no item anterior, pela qual o Governo do Vietnã fornece vários incentivos fiscais ao setor industrial, conforme a seguir:

"(1) Tax exemption for 4 years and 50% reduction of payable tax amounts for 9 subsequent years are applicable to:

- Incomes of enterprises from the implementation of new investment projects specified in Clause 1, Article 19 of the Circular No. 78/2014/TTBTC amended, supplemented in Clause 1, Article 11, Circular No. 96/2015/TT-BTC, in particulars, the preferential tax rate of 10% for fifteen (15) years:

+ Incomes of enterprises from the implementation of new investment projects in:

The socialized fields in geographical areas with difficult or particularly difficult socio-economic conditions are specified in the Appendix to Decree No. 218/2013/ND-CP.

Economic zones and hi-tech zones, including information technology parks established under the Prime Minister's decisions.

+ Incomes of enterprises from the implementation of new investment projects in the fields of:

Scientific research and technological development;

Application of high technologies on the list of high technologies prioritized for development investment in accordance with the Law on High Technologies;

Nursery of high technologies and hi-tech enterprises;

Venture investment in the development of high technologies on the list of high technologies prioritized for development in accordance with the Law on High Technologies;

Construction investment and commercial operation of establishments nursing high technologies and hi-tech enterprises;

Therefore, it can be seen that the above enterprises receive many incentives on taxes, in particular, have the preferential tax of 10% in 15 years but get tax exemption for 4 years and 50% reduction of payable tax amounts for 9 subsequent years.

(2) Tax exemption for 4 years and 50% reduction of payable tax amounts for 5 subsequent years are applicable to incomes of enterprises from the implementation of new investment projects in the socialized fields in geographical areas outside the list of those with difficult or particularly difficult socio-economic conditions specified in the Appendix to Decree No. 218/2013/ND-CP;

(3) Tax exemption for 2 years and 50% reduction of payable tax amounts for 4 subsequent years are applicable to incomes from the implementation of new investment projects specified in Clause 4, Article 19 of the Circular 78/2014/TT-BTC and incomes of enterprises from the implementation of new investment projects in industrial parks (except industrial parks in urban districts with good conditions)."

277. Foram apresentados também planos quinquenais do Governo do Vietnã da indústria automotiva, como se depreende da sucessão do "plano da indústria automotiva em 2020 com visão para 2030" pelo "plano da indústria automotiva em 2025 com orientação para 2035":

"The current situation of the Vietnamese automobile industry is the result of various factors including government policies for developing the automobile industry in addition to Doi Moi and other national economic and social development policies. The recent Vietnamese automobile policies are based mainly on Decision No. 1168/QD-TTg on approval of a strategy to develop automobile industry in Viet Nam by 2025, orientation toward 2035 and Decision No. 1211/QD-TTg on approval for development planning of Viet Nam automobile industry by 2020 with a vision to 2030, which were issued on 16 and 24 July 2014, respectively.*These decisions specified the policy targets toward 2030 and policy orientations to realise the targets. The Vietnamese government expects annual average growth of 14.26% during 2021-30 in automobile productions, accompanied by domestic market growth, the development of automobile and parts manufacturing*, import substitutions of these products,*increasing exports of spare parts and components,*and improvement in local content ratios. Decision 229 dated 2 April 2016 on the development of Viet Nam's automobile industry regulates the mechanism and policy for implementation of the strategy (Decision No. 1168) and plan (Decision No. 1211) for automobile industry development" (grifo nosso).

278. Em abril de 2024, foi noticiado que o Ministério da Indústria e Comércio estava elaborando o "plano de desenvolvimento da indústria automotiva até 2030, com a visão para 2045", como se observa da matéria a seguir:

"VN outlines strategy to boost domestic automobile industry

April 20, 2024 - 08:26

The strategy should also aim to increase the market share of domestically produced automobile products gradually,*with the intent to replace imported products*.

HÀ NỘI - Promoting the development of Việt Nam's automobile industry until 2045 requires a comprehensive strategy that addresses various aspects of the industry.

This was laid out under a Ministry of Industry and Trade draft outline strategy for the development of the automobile industry until 2030, with a vision to 2045. It is expected that by June this year, the Ministry will complete and submit it to the Prime Minister for approval in September.

According to industry insiders,*the strategy should consider various indicators and targets to steer the industry in the desired direction*. These indicators can include product and output measures, market share goals for domestically produced vehicles, targets for exports and participation in the global value chain, and an emphasis on green and energy-saving vehicle models to replace fossil fuel-based vehicles.

The strategy should also aim to increase the market share of domestically produced automobile products gradually, with the intent to replace imported products.

The strategy should address the development of production technology*and supporting industries for the automobile sector*. This focus on technology will enable Việt Nam to enhance its competitiveness and become a*supplier of components and spare parts in the global automobile production chain.Export orientation and participation in the global value chain should also be a key consideration to expand the industry's reach and contribute to the country's economic growth*.

Previously, the strategy for developing Việt Nam's automobile industry to 2025, with a vision to 2035, emphasised leveraging internal resources and establishing collaborations with major international automobile manufacturers. It aimed to develop the industry in sync with transportation infrastructure, meet domestic demand, enhance competitiveness, and contribute to economic restructuring.

(¼)

*The goal of the strategy is to position Việt Nam's automobile industry as a significant sector*that meets domestic market demand, competes globally, stimulates the development of other industries,*and becomes a supplier of components and spare parts in the global automobile production chain*.

By 2035, total vehicle production is set to reach about 1,531,400 units, of which 9-seat cars will be about 852,600 units, vehicles with 10 or more seats will be about 84,400 units, trucks will be about 587,900 units, and specialised vehicles will be about 6,500 units.

The proportion of domestically produced and assembled vehicles will account for about 78 per cent of domestic demand. The goal of the*strategy is to further strengthen the development of supporting industries to meet the increasing demand for components and spare parts. The plan is to form a basic supporting industry for automobile production*, aiming to meet approximately 35 per cent of the demand for components and spare parts. Subsequently, by 2035, the strategy targets meeting over 65 per cent of the demand for domestic automobile production and assembly.

(¼)

Improving product quality to meet international standards is another key aspect highlighted in the strategy. This involves forming automobile industry centres or clusters through production organisation and restructuring. The strategy also encourages collaboration and linkages between automobile manufacturing and assembly enterprises, supporting industry enterprises, research and development establishments, and training institutions across all economic sectors. This collaboration aims to enhance investment efficiency and specialisation capabilities.

The government has introduced specific policies to support domestic production in the automobile industry. For instance, Decree 101/2021/ND-CP provides import tax incentives for components and spare parts used in domestic automobile production and assembly. There are measures such as reducing registration fees for domestically produced and assembled vehicles to further encourage the growth of the industry.

By implementing these policies and strategies,*Việt Nam aims to boost the production and export of vehicles*, with a target of approximately 90,000 units exported by 2035.*These efforts will not only drive the development of the automobile industry but also contribute to the growth of other sectors*, improve product quality, and align with international standards and environmental requirements.

(¼)

Việt Nam has experienced significant changes in population size, economic growth and the quality of growth in recent years. These changes have undoubtedly influenced the scale, products, and domestic car consumption market in the country. To adapt to these shifts, it is crucial to have comprehensive and responsive policies that address the evolving needs and preferences of consumers.

The global auto industry is undergoing substantial transformations in terms of production technology, product types, and designs. It is essential for Việt Nam's automobile industry to stay abreast of these changes to remain competitive. Countries in the region, particularly China and Thailand, have made impressive strides in their automobile industries, deepening their participation in the value chain.*Without appropriate policy mechanisms, there is a risk that the domestic vehicle market in Việt Nam may decline or face challenges in competing with these regional counterparts*.

It is important to establish a clear roadmap for the development of the automobile industry, taking into account both domestic and global trends. This roadmap should provide guidance on key milestones, targets, and policy measures to ensure the industry's long-term growth and competitiveness". (grifo nosso)

279. Nakajima, Kobayashi e Ueki, depois de detalharem as principais metas para a cadeia automotiva para 2025 e 2030, comentam sobre a situação dos fornecedores (incluindo os fabricantes de pneus):

"However, in parallel with these trade promotion measures, the*Vietnamese government has enacted policies to protect the relatively weak local auto firms from international competition*. For example, Decision No. 46/2001/QD-TTG, issued on 4 April 2001, prohibited the import of used parts and used under-16-seaters. New under-16-seaters could be imported only with special permission from the Ministry of Trade of the Socialist Republic of Vietnam (2001). The protective nature of Vietnamese government policy continued even after Viet Nam joined the World Trade Organisation in 2007. For example,*import tariffs for automobiles remained high at an average of 70% in 2014*(Le, 2019: 4). With the accession of Viet Nam to the ASEAN Free Trade Agreement in 2015, import tariffs were removed, but the Vietnamese government took countermeasures such as Decree 116/2017, which '*has tightened controls for imported automobiles in terms of origin*, types, technical safety, and environment protection requirements' (Vietnam Investment Review, 2018). More specifically, according to Decree 116/2017, 'automobile importers will have to submit a number of dossiers, such as the registration certificates of imported cars for technical safety and security, and environmental inspection, certified copies of the types of tires, rear-view mirrors, and front lights issued by competent agencies or organizations, and the original certificates of automobile quality inspection issued by foreign automakers or automobile-assembling enterprises for each type of car' (Vietnam Investment Review, 2018). According to a Japan External Trade Organization (JETRO) report,*'[t]he Decree 116 lists strict conditions that are virtually impossible to meet' (JETRO, 2018).*Although Decree 116 was modified in 2020 with the additional issuance of Decree No. 17/2020/ND-CP, which relaxed some of the measures presented in Decree 116,*the Vietnamese government continues to protect the nurturing of the domestic automobile industry*(MarkLines, 2019)" . (grifo nosso)

280. Ainda, as previsões da "Estratégia de Desenvolvimento Industrial até 2025, Visão até 2035", instituída pela Decisão nº 879/QD-TTg, apontada no item anterior, visam a incentivar o desenvolvimento de uma indústria robusta, por meio do estabelecimento de prioridades e diretrizes para diferentes segmentos industriais, dentre eles, o automotivo, o petroquímico e de borrachas. Uma das metas estipuladas é estimular, até 2025, as chamadas "indústrias auxiliares", que atuam em favor do setor de manufaturas. O apêndice da Decisão apresenta tabela com a coluna Priority industrial fields through 2025, a qual aponta os seguintes setores:

(1) Machinery and equipment serving agriculture, (2) Shipbuilding,*(3) Automobiles and mechanical spare parts*, (4) Steel for manufacturing,*(5) Petro-chemistry, (6) Technical plastics - rubber*, (7) Pharmaceutical Chemistry (antibiotics, adjuvants and vitamins), (8) Agricultural, forestry and fishery product processing, (9) Raw and auxiliary materials for the garments, textile, leather and footwear products for export . (grifo nosso)

281. Ainda, além das políticas focalizadas na cadeia automotiva, há diretrizes governamentais para o setor da borracha, umas das principais matérias-primas do setor de pneus de moto. Vietnam Rubber Association et all. sintetizam as políticas públicas relativas à indústria da borracha:

"Recognizing*rubber's potential contribution to economic development*, the Vietnamese Government, beginning in 1975, enacted*various policies to expand the country's rubber area*(summarized in Table 2). In general, these policies encourage investment in rubber production to meet the*increasing demand of export markets and have enabled the expansion of rubber area in excess of the Government's original plans*. Significantly, policies to catalyze rubber production in the late 2010s allow for planting rubber in forest land, which has further enabled a rapid production increase - and also enabled the involvement of smallholders. Yet this development has, especially in the Central Highlands, negatively impacted forest resources (To Xuan Phuc and Tran Huu Nghi, 2013).

Global rubber prices fell sharply since 2012, while rubber output continued to increase due to the expansion of rubber production area.This required the Government to change its policy orientation. The Government's policies after 2016 mainly focused on controlling the expansion of Vietnam's rubber area,

especially those which were not included in the planning and limiting of conversion of natural forest land to rubber plantation land (191 / TB-VPCP on July 22, 2016). These policies, combined with the decline in global rubber prices, caused a loss in the drive to expand area. Farmers in some places even decided to convert part of their rubber-growing areas to other crops that have higher economic value" **.** (grifo nosso)

282. Entre os documentos apresentados, há menção a 15 medidas governamentais relativas à indústria da borracha, com destaque para (a) Vietnam's rubber industry master plan, em fevereiro de 1996 e (b) Rubber development planning to 2015, with a vision to 2020, em junho de 2009 [67] , sendo este último um plano quinquenal setorial, análogo àquele que observado para a cadeia automotiva.

283. Na mesma toada, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) aponta que a borracha é um dos treze produtos agrícolas e florestais elegíveis a medidas de fomento preferencial:

"In December 2018, the Ministry of Agriculture and Rural Development (MARD) issued a list of 13 key national products, which includes rice, coffee,*rubber*, cashews, pepper, tea, vegetables and fruits, cassava and products thereof, pig meat, poultry meat and eggs.*The 13 products are eligible for preferential support measures, including exemptions from or reductions in land or water surface rents; preferential credit; support for the transfer and the application of high-technology in agriculture, human resources training, and market development and promotion activities; and support for investments in facilities and equipment for processing or preserving agricultural products*" **.** (grifo nosso)

284. No mesmo documento, há indicação ainda que os preços recebidos pelos produtores de borracha natural são implicitamente taxados: "Producers of export commodities such as natural rubber, coffee, cashew nuts and tea are implicitly taxed, in that they receive prices for their outputs that are lower than world prices **"** .

285. Ainda sobre o setor de borracha, cabe ressaltar que o Vietnã pode produzir anualmente 1,3 milhão de t de látex, mas os processadores domésticos de borracha só necessitam de cerca de 300 mil t.

286. Ademais, registra-se que a Vietnam Rubber Group (VRG) é a maior produtora de borracha do Vietnã [70] , em que o Governo do Vietnã tem participação de 96,7%.

287. Cabe também destacar que a VRG fez parceria com a Casumina em 2017 e manifestou interesse em aumentar o envolvimento na indústria de pneus:

"Specifically,*Vietnam Rubber Group says its plans include expanding tyre and tube.The company entered the tyre manufacturing business in 2017 through a partnership with the Southern Rubber Industry Joint Stock Co. to produce the VRG brand of tyres*. Currently the company is mostly focused on growing rubber trees and processing latex, and rubber wood, making industrial products from rubber, operating industrial parks amid rubber plantations, and high-tech agriculture.

In the natural rubber segment, Vietnam Rubber Group manages more than 400,000 ha of rubber trees, but this business has been on a downward trend in recent years due to low rubber prices." (grifo nosso)

288. O relatório do USDoC destaca que:

"The agriculture and agri-business sector has high levels of state ownership, including all stages of agricultural production, with rice, coffee, and food processing industries having particularly high levels of state ownership.*The largest agriculture and agri-food companies under the control of the Commission for the Management of State Capital are: Vietnam Rubber Group*(VRG), Vietnam National Coffee Corporation (Vinacafe), Vietnam Northern Food Corporation (Vinafood-North), Vietnam Southern Food Corporation (Vinafood-South), and Vietnam Forestry Corporation (Vinador). Most of these companies have many companies under them. Many of these companies are export-oriented, and together they pursue government objectives of revenue generation, employment, and other economic, socioeconomic, and political goals of the GOVN.

For example, VRG has pursued the government objective of government revenue generation and developing the industry. Concerning VRG, an article on a GOVN news agency website states: "[a]s one of the backbones of Vietnam's agricultural industry, rubber has been the focus of the government and related stakeholders. Like other industries, the promotion as a national brand is meant to further push the crucial role the industry has for the country. grifo nosso

289. Em outro trecho, o mesmo relatório ressalta que:

Many SOEs, whether equitized or not, state on their company websites that they aim to fulfill the objectives of the government plans that are assigned to them. For example, Vietnam Rubber Group's 2019 Annual Report states that its focus for the next five years is 'to ensure the best fulfillment of its 2016-2020 plan that has been approved by the Prime Minister.' Similarly, the development plans of Vietnam National Chemical Group (Vinachem) for 2018 and 2019 mention compliance with GOVN industrial plans, including the 2016-2020 SEDP [Socio-Economic Development Plan]. An article on PetroVietnam's website states that its primary goal was to 'make its best efforts to over-fulfill all targets and plans as assigned by the Government'. grifo nosso

290. Com base nos elementos apresentados, observa-se que a VRG atende prioritariamente aos objetivos governamentais, que não necessariamente são aqueles que tipicamente regem uma economia de mercado.

291. A PetroVietnam (PVN) seria uma empresa 100% estatal, verticalizada, que opera não só na exploração, produção e refino de petróleo, gás, petroquímica, fertilizantes, mas também atua na cadeia de borracha sintética. Registra-se que a borracha sintética é utilizada para a produção de pneus de moto, sendo derivada de produtos petroquímicos, como o eritreno e estireno (vinilbenzeno).

292. Assim, a VRG e a PVN, ambas estatais, possuem participação relevante na fabricação de borracha natural e nos insumos para a produção de borracha sintética no Vietnã.

293. O relatório do USDoC abordou ainda as restrições ao investimento estrangeiro direto no setor petrolífero no Vietnã:

"Additional Sector-Specific and Commercial Activity Laws and Restrictions. Foreign investors in Vietnam face additional hurdles due to various sector-specific and commercial activity laws, which impose distinct regulations and restrictions tailored to particular industries. For instance, the new Law on Credit Institutions, No. 32/2024/QH15 governs foreign investment in the banking sector by capping foreign ownership and requiring joint ventures with local partners.*The Law on Petroleum, No. 12/2022/QH15 sets certain restrictions and requirements for foreign investment in the oil and gas industry, including mandatory partnerships with SOEs and restrictions on certain operational activities. While these sector-specific restrictions aim to protect national interests and ensure local control over critical sectors, they can significantly distort competition and limit foreign investors' operational freedom*" **.** (grifo nosso)

294. Na mesma direção, USDoC no mesmo documento menciona que:

"The list of economic activities where SOEs are required to be wholly state owned largely overlaps with the types of economic activities in Table 4.1 above. There are, however, some notable exceptions including 'policyoriented credit for socio-economic development;' 'high tech activities and large investments;' and petroleum exploration, mine development, and oil and gas exploitation. Taken together, these lists are extensive, and it is unclear why the GOVN requires high levels of state ownership in many of the economic activities included. For example, the justification for state monopolies in publishing, production of scientific films and information concerning ideological and cultural security, high-tech activities,*petroleum exploration, mine development, and oil and gas exploitation is not clearly articulated.State ownership requirements in these industries and sectors suggest that the GOVN plans to retain strategic control over them for the foreseeable future*" **.** (grifo nosso)

295. No caso específico de exploração de petróleo e gás natural, a Table 4.1 indicada no excerto, cita quais as atividades econômicas sujeitas a 100% de propriedade estatal. Cabe também mencionar que o preço do petróleo e do gás são alguns dos produtos cujos preços são determinados pelo governo. Ainda sobre a PetroVietnam, o USDoC no mesmo documento afirma que

Many of the SOEs in these industries are tightly controlled by the GOVN and are used by the GOVN to pursue government objectives.This is true for PetroVietnam, the largest oil and gas company in Vietnam, which is wholly owned by the CMSC and owns many additional SOEs.

PetroVietnam's board of directors is made up of high-ranking CPV [Communist Party of Vietnam] members. PetroVietnam and the SOEs under it have been called upon by the GOVN in its promulgation of Resolution No. 184-NQ/DU dated February 15, 2022, on implementing digital transformation at all subsidiaries of PetroVietnam to 2025, with orientations to 2030 to pursue digital transformation objectives.

According to the official GOVN news agency website, digital transformation is a 'strategic task' of PetroVietnam and 'is expected to help the group uphold the leading role in the oil and gas industry, contributing to successfully implementing the national digital transformation {program}, and building a digital society and digital government.' PetroVietnam and its subsidiary companies have indeed been undertaking activities to digitize their businesses, and PetroVietnam's gasoline production in turn was expected to exceed the level specified in the resolution by 14 percent . (grifo nosso)

296. O relatório do USDoC também aponta distorções na formação dos preços no mercado de gás natural. O órgão explica que existem bens e serviços sujeitos à "valoração de preços", o que, muito embora não signifique necessariamente definição de preços direta por parte do Estado, implica sujeição a políticas governamentais de controle de preços diante de "flutuações anormais durante um dado período de tempo", conforme definição da Vietnam's Law on Prices 2023 .

297. No relatório da autoridade estadunidense, há tabela de nove produtos que podem sofrer intervenção do governo. Na referida tabela, estão listados os produtos acabados de gás ou gasolina e o gás liquefeito de petróleo (GLP). Entre as intervenções do governo pode-se mencionar controle da oferta e demanda, incluindo a produção, importação ou exportação do bem ou serviço, bem como a compra e venda da reserva nacional, quando aplicável; b) medidas de caráter financeiro ou monetário; estabelecimento de preços específicos, tetos, pisos ou faixas de preço, com base nas características inerentes do bem ou serviço; d) medidas de apoio de preço; e) sujeição do bem ou serviço a fundos de valoração de preços, etc.

298. No caso da eletricidade, o USDoC aponta que há elementos que indicariam que o controle de preços é mais frequente no Vietnã do que em outros países asiáticos:

"However, although many countries employ price controls, Vietnam has more price controls in place than many Asian countries. Figure 5.5 below shows that Vietnam scores below the Asia and Australasia average for price controls, indicating that they are more pervasive in Vietnam compared to other Asian and Australasian countries".

299. Quanto aos preços praticados de eletricidade no Vietnã, o USDoC constata que:

As described above, the GOVN regulates the prices of electricity in Vietnam. According to the Economist Intelligence Unit, electricity prices in Vietnam 'remain heavily regulated by the Vietnamese government.' The controlled electricity prices are at levels that have caused EVN [Vietnam Eletricity], the SOE that supplies the majority of electricity in Vietnam, to consistently lose large amounts of money. Although the GOVN has gradually increased electricity prices in Vietnam, the price has not always kept up with inflation. One study found that, during the period studied, which was from 2010 to 2016, Vietnam's electricity prices actually declined in real (i.e., inflation adjusted) terms. grifo nosso

300. Ainda no mesmo documento do USDoC:

The GOVN accounts for at least 87 percent of the electricity market. Much of Vietnam's electricity production is accounted for by Electricity Vietnam (EVN), which is one of the largest SEGs in Vietnam having many smaller SOEs under it and is wholly owned by the GOVN. Fitch Ratings assesses the level of GOVN control over EVN as 'Very Strong' and states that the GOVN appoints EVN's board of directors and senior management and directs investments, and that EVN receives government guarantees, loans from state-owned banks at preferential rates, project subsidies, and tax incentives. These government supports are necessary to keep EVN afloat since the GOVN sets electricity prices in Vietnam at levels that have caused EVN to consistently lose money. grifo nosso

301. Outro elemento de prova apresentado nos autos do processo a respeito da presente análise diz respeito ao controle ou exercício de propriedade sobre os meios de produção no setor de pneus de moto. A esse respeito, registra-se que a empresa Casumina, fabricante de pneus para automóveis, caminhões, máquinas agrícolas e motocicletas, conforme já destacado, ocupava o 61º lugar no ranking das maiores produtoras mundiais de pneus em 2023, sendo a maior produtora no Vietnã. De acordo com MarketScreener, em 2023, o governo vietnamita controlava 51% das ações da empresa por meio de sua subsidiária integral Vietnam National Chemical Group (Vinachem).

302. Já a empresa Danang, já mencionada e também fabricante de pneus para automóveis, caminhões, motocicletas e bicicletas, aparecia na 65ª posição do ranking mundial, sendo a segunda maior entre as fabricantes de pneus sediadas no Vietnã [83] . A exemplo da Casumina, o Governo do Vietnã

controla a empresa por meio da Vinachem, detentora de 50% das ações da Danang.

303. Já a empresa Sao Vang Rubber Company, também produtora de pneus de automóveis, caminhões, máquinas agrícolas e motocicletas, teria 36% de suas ações de posse da Vinachem, enquanto a empresa Inoue Rubber Vietnam, igualmente produtora de pneus para motocicletas e bicicletas, seria uma*joint-venture*entre a companhia japonesa Inoue Rubber e a Vinachem (detentora de 24% das ações).

304. Quanto à participação de empresas estatais na economia vietnamita, o USDoC constatou que:

"To fulfil the government*objective of SOEs playing the leading role in the economy*, the GOVN created large conglomerations of SOEs that each fulfill a specific government objective.

These SEGs [State Economic Groups] have been characterized as being the 'iron fists of the state' and representing the 'commanding heights' of the economy. They typically have monopoly or near-monopoly status in the industries in which they operate, thereby inhibiting competition. Dominating entire industries allows the GOVN to target them with industrial policies that are ostensibly intended to support an entire sector. This allows SEGs to be granted preferential access to resources. Their monopoly positions also allow them and their government owners to set the rules in those industries. In many cases, SEGs and the government bodies that own them are tasked with drafting the development plan and strategy for the entire industry. SEGs therefore do not operate on market principles.*Their size and scope of operations allows them to have significant and widespread impact on the Vietnamese economy*. There are nine SEGs in existence today in Vietnam, which are listed in Table 4.8." (grifo nosso)

305. Em seguida, no mesmo documento o USDoC ressaltou que:

"While it is common for governments to have state ownership in certain areas of the economy, including those providing public services, in most countries, private enterprises dominate the manufacturing sector. For this reason, there is often a high degree of competition in the manufacturing sector.*The extent of state ownership and the extent to which SOEs in this sector pursue government objectives is therefore particularly important*.

Although state ownership in Vietnam's manufacturing sector has declined notably with SOE equitizations since 2010, it still has high levels of state ownership, with 446 SOEs total in this sector. Wholesale and retail trade of manufactured products also have high levels of state ownership with 292 SOEs operating in this sector. Notably, SOEs in the manufacturing sector make up the majority of the SOEs under the management portfolio of the SCIC [Supervisory Board of State Capital Investment Corporation] (i.e., 75 out of the total 145 enterprises managed by the SCIC as of 2022). As noted, the SCIC is tasked with strengthening the dominant role of the state in key sectors. The GOVN therefore appears to view the manufacturing sector as a key industry in which it intends to increase its control. grifo nosso

306. O estudo o USDoC abordou ainda a extensão da propriedade ou o controle do governo sobre os meios de produção:

While GOVN statistics identify the size of the SOE sector to have declined from 40.0 percent of GDP in 2002 to a 20.6-30.2 percent range in recent years, Commerce believes these statistics have understated SOEs' overall contributions to economic activity. Specifically, accounting for indirect forms of SOE ownership and Vietnamese companies with minority shares but controlled levels of government ownership would likely result in higher estimates of state ownership. Greater transparency in the identification of SOEs' output levels would also contribute to a more accurate, and likely higher, share of government influence over economic activity in Vietnam.

Meanwhile,*Vietnam's private sector, which accounted for almost half of GDP according to the latest data, has not grown since 2002, in large part due to its limited access to resources*(e.g., capital). The void filled by the decline in the size of the SOE sector is instead accounted for by foreign firms from such countries as Japan, South Korea, and China. While the combination of these market-oriented developments has been important, Vietnamese law still requires SOEs to play the leading role in its economy, and benefits are still largely disproportionally bestowed upon state sector firms relative to their private sector counterparts. As such, deeper structural reforms are needed before the economy becomes deeply reliant upon free-forming supply and demand conditions.

Continued state ownership and control over land, an important means of production, in Vietnam is an illustrative example of how the government dictates market outcomes. Although the GOVN has marginally improved policies governing government pricing and allocation of land-use rights, the government continues to own all land in Vietnam and exercise significant control over its pricing and allocation. Individual land-use rights remain limited and land users are often not able to sell their land-use rights or convert the land for different uses . (grifo nosso)

307. Ainda, sobre a extensão do controle do governo sobre a alocação de recursos e sobre as decisões de preço e produção das empresas:

According to Vietnamese statistics and Commerce estimates,*GOVN ownership in the banking sector has fallen from the 70 to 80 percent range in 2002 to at least 50 percent today*, although the exact figure is unknown due to the lack of publicly available information concerning joint-stock banks.

The GOVN has also reduced the number of price controls over commodities since 2002. Despite these important market-oriented reforms, Commerce finds that considerable resource allocation is still being conducted by the government, and that extensive price controls have lingered since 2002. Moreover, the GOVN still heavily relies on state planning as a means through which it directs business decisions to achieve output and other economic outcomes.*As benefits such as preferential lending practices are still disproportionally bestowed upon state sector firms relative to their private sector counterparts, deeper structural reforms are needed before resource, price, and output determinations become principally driven by free-forming market conditions* . (grifo nosso)

308. O estudo apresentado pela ANIP destacou que os desempenhos econômico-financeiros das empresas Casumina, Danang e Sao Vang seriam bastante insatisfatórios pelo menos desde 2017. Especificamente em 2023, de acordo com a base de dados da Bloomberg, as margens de lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Lajida) daquelas empresas foram, respectivamente, de 8,1%, 8,8% e 5,7%, em comparação a 21,0% para a Pirelli, 18,3% para Bridgestone e 16,1% para Michelin.

309. A comparação acima poderia indicar que se as condições de mercado fossem prevalecentes, Casumina, Danang e Sao Vang provavelmente enfrentariam processos de falência ou reestruturação e alegou que a sobrevivência daquelas empresas estaria fortemente vinculada ao fato de ter a Vinachem como acionista relevante. Indo ao encontro do entendimento da ANIP, o próprio USDoC mencionou características da economia vietnamita com relação à falência de empresas estatais no Vietnã:

"Soft Budget Constraints and Bankruptcy. Unlike private enterprises, SOEs are often not subject to hard budget constraints. Although SOEs are not legally protected from bankruptcy, the soft budget constraints they are afforded usually protect them from bankruptcy.*The GOVN requires banks to continue to lend to SOEs despite their credit history or unlikelihood of repayment*, and, if the SOEs cannot repay the loans, either restructure, eliminate, or transfer the NPLs [Non-Performing Loan] to other SOEs "

310. Outro ponto abordado pelo estudo da petição foi a presença dominante de bancos estatais no sistema financeiro do Vietnã, a qual poderia ser considerada uma importante distorção de mercado que afetaria a indústria de pneus do país.

311. Conforma já apontado, pelo menos 50% do sistema bancário no Vietnã é composto de entidades estatais, com participação destacada pelo Banco do Estado do Vietnã. Os principais bancos comerciais são estatais: Bank for Investment and Development of Vietnam (BIDV), Joint Stock Commercial Bank for Foreign Trade of Vietnam (Vietcombank), Vietnam Bank for Agriculture and Rural Development (Agribank); e Vietnam Bank for Industry and Trade (VietinBank), usualmente denominados "Big 4".

312. Evidências apontariam que, além de os bancos estatais dominarem o sistema bancário vietnamita, eles viriam fortalecendo ainda mais sua posição de liderança. Os quatro maiores bancos estatais do Vietnã apresentaram no ano de 2023 crescimento dos lucros, em média, de 10 a 19%, com destaque para o BIDV, com crescimento anual de 19,2%. O cenário positivo aparentemente não se estendeu a bancos privados, pois a maioria destes, incluindo relevantes instituições bancárias, apresentou queda nos lucros.

313. O relatório do USDoC comenta que o setor bancário se encontra entre aqueles que contam com restrições ao investimento estrangeiro direto:

"Restricted Commercial Activities and Sectors. In addition to the above 25 prohibited commercial activities and sectors, the Investment Law (2020) provides a framework that includes 227 sectors and commercial activities subject to conditional business investment, incorporating changes from the Investment Law (2020). This general list includes sectors such as water sanitization and architectural services, reflecting evolving national priorities, while sectors like franchising and logistics have been removed, indicating a shift towards a more open investment environment. Additionally, Decree No. 31 lists 59 specific commercial activities (Table 3.2) within these 227 sectors where foreign investment is allowed but subject to additional restrictions. These*restricted activities*include critical sectors such as telecommunications,*banking*, and transportation,*and often involve conditions like foreign ownership limits, joint venture requirements with local partners, and other regulatory constraints*. These adjustments underscore the government's efforts to balance national security and public welfare concerns with the goal of attracting foreign investment." (grifo nosso)

314. O documento da autoridade estadunidense também tece comentário a respeito da menor eficiência de bancos estatais relativa comparativamente aos bancos privados e a determinação da taxa máxima de juros a ser praticada em certos tipos de empréstimos:

"Commerce finds that state ownership in the banking sector appears to have declined since Commerce's Vietnam NME Determination (2002), although the extent of the decline is unknown. At least 50 percent of Vietnam's banking sector is accounted for by majority state-owned banks, whereas in 2002 the banking sector was 70-80 percent state-owned.*Through state ownership, the GOVN continues to exercise significant control over the banking sector.State-owned banks lend disproportionately to SOEs despite SOEs often being less efficient than their private counterparts, which results in a misallocation of resources*. In addition, the GOVN continues to set maximum lending rates that banks are required to follow for certain types of loans that are made, which may account for most loans in Vietnam. Such cap-setting of interest rates precludes the option for certain rates to effectively incorporate market-determined risk premia". (grifo nosso)

315. Os bancos privados têm autorização para operar no país, mas com restrições de propriedade estrangeira de 5% para pessoas físicas, 15% para instituições e 30% para propriedade estrangeira em geral. O mesmo relatório do USDoC também ressalta que os bancos estatais acabam privilegiando as empresas estatais na alocação de crédito:

"As described above, state-owned banks account for at least half of Vietnam's total banking sector assets.*The OECD reported that, in practice, Vietnam's largest banks, which are wholly or majority state owned, closely follow government directives*. According to the OECD, '¼the country's largest banks are¼state-owned and in terms of corporate governance are almost treated as affiliates of the central bank.'*This has implications for credit allocations*. Government control over banks' lending activities and financial resource allocations are described below.

Banks Lend Disproportionally to SOEs. Sources overwhelmingly find that SOEs are allocated a large share of Vietnamese credit and on favorable terms compared to private enterprises. According to the OECD, 'SOEs appropriate the lion's share of credit in the economy.' The IMF found that 'SOEs obtain bank credit at lower cost on average even after controlling for firm characteristics such as profitability and size,' and also that 'commercial banks keep lending to underperforming SOEs at artificially low lending rates.' According to the OECD, 'Vietnamese SOEs are apparently able to borrow from commercial banks on easy terms, either because the lenders are themselves state-owned or because a state guarantee for the debtor is perceived.' Although its analysis is somewhat dated, the World Bank similarly found that 'even the most profitable private firms do not even try to get bank loans if they do not have connections because they will not likely be able to. As underlying conditions have not changed, private firms are likely continuing this practice.

316. O Decreto nº 986/QD-TTg, de 8 agosto de 2018, do Primeiro-Ministro da República Socialista do Vietnã, que aprovou a Estratégia de Desenvolvimento do Setor Bancário do Vietnã até 2025, com Orientações para 2030 (GOVN, 2018) é um indicativo do modus operandi do sistema financeiro vietnamita. Além de estipular claramente que os bancos estatais terão posição "dominante" no sistema financeiro, prevê a obrigatoriedade de observação das "metas de desenvolvimento socioeconômicas" do

governo. Ou seja, o sistema financeiro vietnamita é arquitetado de forma a evitar que agentes externos ao governo ganhem proeminência em tal mercado, para que os bancos e instituições financeiras estatais sigam atuando em serviços da política de desenvolvimento nacional estipulada pelo Governo do Vietnã.

317. Ademais, há indícios de que o governo vietnamita exerce significativo controle sobre as transações com moedas estrangeiras, com influência direta e relevante na taxa de câmbio, para favorecer suas exportações. Com efeito, a autoridade investigadora dos Estados Unidos condenou o Vietnã por subsídios relacionados à manipulação cambial em investigação encerrada em 2021.

318. Nesse sentido, o relatório do USDoC de 2024 aponta:

"Since Commerce's Vietnam NME Determination (2002), economic reforms in Vietnam have led to enhanced currency convertibility and a general unwinding of GOVN influence over the dong's valuation. This noteworthy progress has included the GOVN's: assumption of IMF Article VIII obligations, which require full convertibility of the current account; expansion of the trading band in which the dong can be traded; overall reduction in intervention activity in the foreign exchange market; and consideration of a broader set of economic variables when setting the central exchange rate. While the dong is more responsive to market forces than it was at the time of Commerce's Vietnam NME Determination (2002), and while Vietnam was removed from the U.S. Department of Treasury's (Treasury's) list of most egregious currency manipulators in 2022, the dong is still not freely convertible. The GOVN continues to influence the value of its currency by intervening in the foreign exchange market, and Vietnam's central bank, the SBV, is not independent from the policy-making apparatus."

319. A interferência estatal sobre a organização dos trabalhadores e sindicatos no Vietnã também foi outro argumento apresentado. Em 2021, entrou em vigor um novo Código do Trabalho, a partir do qual foi autorizado, pela primeira vez, que trabalhadores constituíssem Workers Organizations (WOs) independentes e não filiadas à Vietnam General Confederation of Labor (VGCL). Entretanto, o raio de ação das WOs seria muito limitado e seu formato, passível de críticas no debate internacional, de acordo com Humans Right Watch (HRW):

Chapter 13 of Vietnam's 2021 labor code provides for 'enterprise-level worker organizations,' and its Trade Union Law provides for 'trade unions' as well as 'worker representative organizations,' a term that appears in both laws. However, Vietnam's Trade Union Law only allows government-controlled 'unions'. The labor code still requires implementing regulations to be issued for the law to go into force. And no enterprise-level worker representative organizations exist in Vietnam. grifo nosso

320. Também segundo Joe Buckley, especialista em política trabalhista vietnamita, as WOs:

"They are not unions. WOs are only allowed to be formed at the individual enterprise level and are more limited in what they can do compared to unions. Unions, on the other hand, are part of the VGCL and therefore embedded in the countrywide structures of the Confederation. There are separate laws regulating each type of organization; the Trade Union Law regulates unions, while WOs fall under one chapter of the 2019 Labor Code."

321. Sendo assim, ainda que haja a iniciativa de criar as WOs como novas formas de organização laborais, o governo do Vietnã continua a denominar a VGCL, liderada e com membros indicados pelo governo, como uma "confederação do trabalho" de "federações do trabalho" a nível empresarial, conforme entendimento da HRW.

322. Aprovada em julho de 2023, a Diretiva 24 tem como objetivo aprimorar e normatizar o controle do governo sobre a implementação de novas leis laborais. A HRW menciona que a referida diretiva faz referência à proibição de funcionamento de sindicatos independentes no país e afirma que todos os sindicatos devem ser afiliados ao governo e ao Partido Comunista do Vietnã:

"The directive references orders that prohibit independent labor unions from operating in Vietnam, and states that all unions must be affiliated with the government and Communist Party of Vietnam".

323. Ainda conforme a HRW:

"It's patently false to claim that Vietnamese workers can organize unions or that their wages are the result of free bargaining between labor and management," said John Sifton, Asia advocacy director at Human Rights Watch. "Not a single independent union exists in Vietnam and no working legal frameworks

exist for unions to be created or for workers to enforce labor rights."

324. Na mesma toada, o relatório do USDoC aponta que:

Vietnam has introduced notable labor law reforms over the past 20 years, such as the enactment of the Labor Code, No. 45/2019/QH14 (Vietnam Labor Code (2019)), which has helped enhance worker protections and promote fairer labor practices. Importantly, the Vietnam Labor Code (2019) has legalized not only the formation of labor unions but the rights of those unions to bargain collectively. Despite the GOVN's legal reforms in this area, Vietnam's labor market does not reflect free bargaining between labor and management. Labor unions that are truly independent from the GOVN are illegal in Vietnam. The state-controlled Vietnam General Confederation of Labor (VGCL) and its affiliates are the only labor organizations in existence in Vietnam. In addition, strikes are generally illegal in Vietnam and the country's dispute resolution system does not effectively address labor conflicts and grievances. All of these issues have compromised the ability of workers to organize and bargain collectively for higher wages. grifo nosso

325. Adicionalmente, a peticionária trouxe a análise de empresas que atuam no setor de pneus vietnamita, com o intuito de avaliar em que medida suas operações se aproximariam ou não das condições típicas de mercado. Cabe mencionar que há elementos que indicam que produtoras/exportadoras de pneu de moto têm recebido subsídios do Governo do Vietnã.

326. Por todo o exposto, a partir dos elementos de prova acostados aos autos, pode-se notar que a indústria automobilística, dentro da qual está inserido o setor de pneus de moto, figura-se como importante setor incentivado direta e indiretamente pelo governo vietnamita, conforme observado pelos regulamentos, normativas e decisões emitidas por esse governo. Tais documentos trazem diversas orientações para a indústria em epígrafe, como a necessidade de substituir importações, de aumentar a participação de mercado nacional e internacional, e de desenvolver a produção de veículos, partes e peças.

327. Ademais, há, igualmente, elementos importantes que indicam que o setor financeiro do país é, em grande medida, controlado pelo Estado, não só por meio de diretrizes emitidas, mas especialmente pela presença de grandes entidades financeiras estatais, que seguem as políticas definidas governo, conforme detalhado nos itens anteriores. A OCDE inclusive destaca diferentes formas de tratamento na concessão de empréstimo quando se compara empresas estatais e privadas, favorecendo aquelas em detrimento destas.

328. Outrossim, o envolvimento do governo vietnamita é também percebido de forma relevante na cadeia de matérias-primas e utilidades usadas na produção de pneus de moto, como no setor de borracha natural e sintética - principais matérias-primas na produção de pneus de moto -, setor petroquímico e de eletricidade.

329. Há inclusive elementos indicando que a promoção do setor de borracha natural teria levado a um excesso de produção além do estimado pelo Governo do Vietnã, o que indicaria relativa distorção na alocação dos fatores de produção, gerado pelas políticas governamentais.

330. Na mesma linha, o Ministry of Agriculture and Rural Development menciona, por exemplo que a borracha é um dos 13 produtos-chave nacionais. Para a OCDE, o setor da borracha é um setor prioritário para o governo vietnamita.

331. A respeito dos setores de eletricidade, petróleo e gás natural, há elementos indicando que o preço desses produtos é estabelecido pelo governo.

332. Ainda a respeito da cadeia a montante, observa-se participação de grandes empresas estatais no setor, como a Vietnam Rubber Group, Vietnam National Chemical Group (Vinachem) e PetroVietnam, maiores empresas em seus setores (borracha, petroquímico e óleo/gás, respectivamente). As três empresas destacam em seus sítios eletrônicos o comprometimento para com os planos e metas definidos pelo Governo do Vietnã. Além disso, não é demais lembrar que a Vietnam Rubber Group, maior produtora de borracha natural, firmou parceria em 2017 para produção de pneus com a Southern Rubber Industry Joint Stock Co. (Casumina), maior produtora vietnamita de pneus, que também produz pneus de moto.

333. Consoante observado, a participação de SOEs em setores prioritários é uma característica da economia do Vietnã. No setor de pneu de moto, também se verifica a participação relevante dessas empresas, sendo que as duas maiores produtoras de pneus de moto são estatais, Casumina e Da Nang. Tendo em conta os indicadores econômico-financeiros dessas empresas, haveria dúvidas quanto à saúde financeira dessas empresas caso não fossem empresas estatais. Ademais, há elementos indicando que empresas do setor têm recebido subsídios do Governo do Vietnã, o que pode ser considerado um instrumento de convergência para com as políticas governamentais para o setor.

334. Por fim, no que toca à mão de obra, há evidências sobre a falta de independência dos sindicatos de trabalhadores no Vietnã, com proibição de funcionamento de sindicatos independentes no país, sendo que todos os sindicatos devem ser afiliados ao governo e ao Partido Comunista do Vietnã, conforme destacado pela Humans Right Watch (HRW). Tal conjuntura dificulta que os salários no país sejam determinados pela livre negociação entre os trabalhadores e as empresas. Esse entendimento é partilhado não só pela HRW, mas também pelos EUA.

335. Isso posto, muito embora haja evidentes indícios da falta de transparência em termos de governança corporativa de companhias estatais no Vietnã conforme destacado pela OCDE, o que prejudicaria o acesso a informações mais detalhadas do setor em análise, o DECOM entendeu que, para fins de início de revisão, há elementos de prova robustos que indicam interferência significativa do Governo do Vietnã no setor de pneus de moto, com o condão de distorcer custos e preços e alocação de fatores de produção.

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

336. Em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial, com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto na alínea 255 do Protocolo de Acessão do Vietnã à OMC, e com a prática desta autoridade investigadora, repisa-se que cabem às partes interessadas apresentar, se assim lhes for conveniente, elementos fáticos suficientemente esclarecedores de que o setor do qual faz parte o produto sob análise operaria ou não em condições de economia de mercado.

337. A conclusão deste documento a respeito do tratamento do setor de pneumáticos vietnamita, para fins de início de revisão, partiu dos seguintes fatos; i) planos e metas governamentais indicando relevância do setor automobilístico para o setor industrial do país; ii) planos e metas governamentais indicando que setores a montante da cadeia automotiva são considerados prioritários pelo Governo do Vietnã, como o da borracha; iii) controle governamental sobre empresas vietnamitas produtoras de pneus e o exercício de propriedade sobre os meios de produção; iv) controle governamental sobre empresas vietnamitas produtoras de insumos, como borracha natural e sintética, além de empresas de gás e eletricidade; v) distorções do sistema financeiro, em função do controle do Estado por meio de bancos estatais; e vi) a interferência estatal na organização sindical dos trabalhadores e no papel dos sindicatos.

338. Desse modo, para fins de início de revisão, conclui-se que no segmento produtivo do produto similar objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado.

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

340. Dado que se fez necessário selecionar terceiro país substituto, abriu-se às partes interessadas as possibilidades de manifestação quanto à escolha ou de sugestão de país alternativo, nos termos do §3º do art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013, dentro do prazo improrrogável de setenta dias contado da data de início da investigação. Não houve manifestações referentes ao tema.

341. Registra-se igualmente que as partes interessadas puderam se manifestar a respeito da conclusão chegada para fins de início de revisão de que o setor de pneus de moto do Vietnã não operaria em condições de economia de mercado. Da mesma forma, não houve manifestações referentes àquela conclusão.

5.1.3.2. Do valor normal do Vietnã

342. À luz das condições de operação e funcionamento do setor pneumático, considerou-se, para fins do início desta revisão, que no setor produtivo vietnamita de pneus de moto não prevalecem condições de economia de mercado, conforme descrito no item anterior.

343. A apuração do valor normal levou em conta, então, previsão contida no inciso II do art. 15 do Decreto nº 8.058/2013, ou seja, no caso de setor que não seja considerado economia de mercado, o valor normal será determinado com base no valor construído do produto similar em um país substituto. Assim, a peticionária sugeriu a Tailândia como país substituto.

344. A peticionária justificou a escolha da Tailândia como terceiro país de economia de mercado alegando que esse país: a) também é objeto do presente processo de revisão de final de período, nos termos do art. 15, §2º, do Decreto nº 8.058/2013; b) há similaridade entre o produto objeto da revisão e o produto similar vendido no mercado interno ou exportado pelo país substituto; e c) na última revisão antidumping, foi adotado pelo DECOM para apuração do o valor normal da China e do Vietnã, o preço do pneu de motocicleta construído para a Tailândia.

345. Assim, a construção do valor normal baseou-se na mesma metodologia utilizada para estimar o valor normal construído para a Tailândia. Isto é, custo de produção acrescido de razoável montante a título de despesas gerais, administrativas, comerciais e lucro. Por economia processual, não será detalhada novamente a metodologia do valor normal construído. A esse respeito, faz-se remissão ao item 5.1.1.1 deste documento.

346. Com base nos dados apresentados e na metodologia proposta para fins de início de revisão, conforme detalhado no item 5.1.1.1 mencionado, apurou-se o valor normal construído para o Vietnã, na condição delivered na Tailândia, conforme a seguir:

Valor normal construído do pneu de motocicletas [CONFIDENCIAL]	
	US$/kg
1. Materiais	[CONF.]
Borracha Sintética	[CONF.]
Borracha Natural	[CONF.]
Negro de Carbono	[CONF.]
Arames	[CONF.]
Tecidos	[CONF.]
Químicos e Out	[CONF.]
2. Utilidades	[CONF.]
Energia Elétrica	[CONF.]
Gás Natural	[CONF.]
3. MDO (CV e CF)	[CONF.]
- MDO Direta	[CONF.]
- MDO Indireta	[CONF.]
4. Outros Custos Variáveis	[CONF.]
5. Custos Fixos (excl MDO e Depreciação)	[CONF.]
6. Custo de Fabricação	[RESTRITO]
7. Desp Operacionais + Depreciação	[RESTRITO]
8. Lucro Operacional	[RESTRITO]
9. Valor Normal Construído	[RESTRITO]

347. Assim, para fins de início da revisão, o valor normal apurado para a China correspondeu a US$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma), na condição delivered.

5.1.3.3. Do valor normal internado no mercado brasileiro

348. Com vistas a determinar a probabilidade de retomada do dumping, buscou-se internalizar o valor normal do Vietnã no mercado brasileiro, para viabilizar sua comparação com o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, uma vez que não houve exportações do Vietnã para o Brasil.

349. Ao valor normal construído na condição delivered foram adicionados valores referentes a despesas de exportação, obtidas por meio da plataforma Doing Business; frete e seguro internacional, considerando os mesmos montantes utilizados para a Tailândia, já que não houve exportações do Vietnã para o Brasil; o Imposto de Importação, considerando a aplicação da alíquota de 14,4% sobre o preço CIF; o AFRMM calculado aplicando-se o percentual de 8% sobre o valor do frete internacional, e despesas de internação, apuradas aplicando-se o percentual de 3,5% sobre o valor CIF, mesmo percentual considerado na última revisão de final de período.

350. A conversão do preço CIF em dólares estadunidenses para reais foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de investigação de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil (taxa média de câmbio BRL-US$ de R$4,93/US$1,00). Dessa forma, para fins de início da revisão, obteve-se, o valor normal construído na condição CIF, internalizado no mercado brasileiro, apresentado na tabela a seguir:

Valor Normal Internalizado no Mercado Brasileiro - Vietnã [RESTRITO]	
	US$/kg
(A) Preço delivered de venda do produto no mercado do país exportador	[RESTRITO]
(B) Frete interno no país exportador	[RESTRITO]
(C) Despesas de Exportação	[RESTRITO]
(D) Preço FOB (A+B+C)	[RESTRITO]
(E) Frete e Seguro Internacional	[RESTRITO]
(F) Preço CIF (D+E)	[RESTRITO]
(G) Imposto de Importação (14,4% sb CIF)	[RESTRITO]
(H) AFRMM (8% s/ frete marítimo)	[RESTRITO]
(I) Despesas de Internação	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (F+G+H+I)	[RESTRITO]
Taxa média de câmbio no período P5	[RESTRITO]
Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]

351. Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se o valor normal para o Vietnã, internalizado no mercado brasileiro de R$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

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

352. 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 motocicleta da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2023 a março de 2024.

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

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

354. O preço de venda apurado no período de análise de retomada de dumping, na condição ex fabrica, correspondeu a R$[RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

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

355. 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. O quadro a seguir apresenta o resultado da comparação entre os referidos preços.

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

Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica [RESTRITO] Em R$/kg			
Valor Normal CIF internado (a)	Preço da indústria doméstica (b)	Diferença Absoluta (US$/kg) (c) = (a) - (b)	Diferença Relativa (%) (d) = (c) / (b)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	7,32	24,4

357. Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se que a diferença na comparação entre o valor normal internalizado do Vietnã no mercado brasileiro e o preço da indústria doméstica foi R$ 7,32/kg (sete reais e trinta e dois centavos por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações vietnamitas sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de motocicletas do Vietnã para o Brasil.

5.2. Da retomada do dumping para efeito de determinação final

358. Tendo em vista não ter havido cooperação das partes interessadas importadores e produtores/exportadores na presente revisão, os elementos a serem considerados na análise de retomada do dumping para fins de determinação final foram os mesmos já detalhados no item 5.1 referente à retomada do dumping para efeito de início de revisão. Pelo princípio da economicidade, não será detalhada a metodologia novamente neste item, fazendo-se remissão ao item mencionado.

359. Registra-se que não houve manifestações questionando o tratamento do setor de pneus de moto de operar em condições de economia não de mercado na China e no Vietnã. Tampouco houve manifestações com relação à escolha do terceiro país usado para fins de início de revisão para essas origens. Desse modo, mantém-se o entendimento exarado na Circular SECEX nº 76, de 18 de dezembro de 2024, no que diz respeito tanto ao tratamento do setor de pneus de moto na China e no Vietnã, como a escolha do terceiro país.

5.3. Do desempenho do produtor/exportador

360. Em relação ao potencial exportador da China, a peticionária destacou que, conforme dados do Trademap, a China ocuparia a posição de maior exportadora global do produto objeto e de produtos similares. A indústria chinesa de pneumáticos possuiria considerável capacidade instalada, segundo a publicação Tire Business 2023, com cerca de 150 plantas dedicadas à produção de pneus, distribuídas entre aproximadamente 100 empresas, incluindo 32 das maiores produtoras de pneumáticos do mundo. Entre estas, destaca-se a Zhongce Rubber Group Co. Ltd., produtora do produto objeto investigado.

361. Especificamente para pneus de motocicleta, a China contava, em 2023, com cerca de 20 plantas, resultando em capacidade instalada estimada em aproximadamente [CONFIDENCIAL]. Este volume representaria cerca de 16 vezes o tamanho do mercado brasileiro no período P5, segundo estimativas conservadoras, já que algumas plantas não tiveram seus dados de capacidade divulgados. A ampliação dessa capacidade instalada foi atribuída aos investimentos contínuos realizados para expandir as plantas produtoras na China. Entre 2022 e 2023, [CONFIDENCIAL].

362. A Tabela abaixo, resume a capacidade de produção das principais empresas produtoras e exportadoras do produto objeto na China.

Capacidade Instalada de Produção de Pneus de Motocicleta na China	
Empresa	Capacidade (t)
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]

[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
Total	[CONF.]

363. Adicionalmente, novos investimentos para expansão da capacidade foram anunciados em 2023. A empresa Cheng Shin, por exemplo, planeja expandir em 40 milhões de unidades a sua capacidade produtiva na China. O plano também contempla a ampliação da capacidade em sua planta na Indonésia, predominantemente dedicada à produção de pneus de motocicleta, com uma meta de alcançar 40.000 unidades diárias até o final de 2023. A peticionária destacou que a expansão das capacidades em plantas fora da China, mas pertencentes ao mesmo grupo, poderia contribuir para o aumento da oferta do produto objeto no mercado internacional, possibilitando o redirecionamento da produção entre diferentes plantas, e potencialmente gerando desvios de comércio.

364. Em termos de produção, dados de 2022 indicariam que a indústria chinesa de pneumáticos teria produzido aproximadamente 859,2 milhões de unidades, registrando um aumento de 6,40% em relação ao ano anterior, quando foram produzidas 807,5 milhões de unidades. Esse incremento na produção teria se refletido em intensificação das exportações chinesas para o mundo ao longo do período de análise de retomada de dano, com crescimento de 65,84% entre P1 e P5 e de 21,48% entre P4 e P5.

365. De acordo com a peticionária, a China possuiria perfil exportador marcante, amplamente sustentado por políticas estatais que incentivariam investimentos e aumentariam a capacidade de produção do setor de pneumáticos. Tal perfil seria corroborado pela análise da balança comercial do país, que apresenta saldo amplamente positivo entre exportações e importações na subposição 4011.40.00 do Sistema Harmonizado (SH) em todos os períodos analisados, com superávit superior a 95%:

Balança Comercial da China para a Subposição 4011.40.00 do SH (em US$)				
Períodos	A) Exportações (US$)	B) Importações (US$)	C) Saldo (A-B)	D) Saldo Relativo (C/A)
P1	359.515.000,00	10.945.000,00	348.570.000,00	97%
P2	434.565.000,00	17.537.000,00	417.028.000,00	96%
P3	530.868.000,00	23.632.000,00	507.236.000,00	96%
P4	561.106.000,00	24.887.000,00	536.219.000,00	96%
P5	632.505.000,00	21.174.000,00	611.331.000,00	97%

366. Por fim, a peticionária apurou que existiriam expectativas por parte dos produtores chineses de aumento das exportações para a América do Sul em 2024, conforme declaração de representante da Sentury Tire. Esse cenário, conforme afirmado pela peticionária, indicaria que, na ausência de medidas antidumping, as exportações chinesas para o Brasil poderiam ser retomadas em volumes expressivos, o que resultaria na retomada do dano à indústria doméstica brasileira.

367. Já quanto ao potencial exportador da Tailândia, a peticionária mencionou que, de acordo com dados do Trademap, a Tailândia seria atualmente a segunda maior exportadora de pneus no cenário mundial. As perspectivas para a indústria de pneumáticos no país indicariam crescimento contínuo para o período de 2024 a 2033, conforme apontado pelo "Thailand Automobile Tire Industry Research Report 2024-2033". As projeções indicariam capacidade produtiva de 96,31 milhões de pneus, impulsionada pela localização geográfica estratégica para exportação, baixo custo da mão de obra e incentivos governamentais, o que posiciona a Tailândia como um importante polo de investimentos no setor.

368. Conforme publicado pela Tire Business em 2023, a Tailândia contava com cerca de [CONFIDENCIAL] plantas dedicadas à produção de pneus, distribuídas entre [CONFIDENCIAL]. Em relação à produção de pneus de motocicleta, o país possuiria 9 plantas que produziriam o produto objeto desta investigação, com capacidade total de aproximadamente [CONFIDENCIAL]. Esse volume corresponde a

mais de 11 vezes o tamanho do mercado brasileiro. Importante notar que esta estimativa seria conservadora, pois não incluiria a capacidade de 2 plantas de produção de pneus de motocicleta que não tiveram seus dados divulgados.

369. A tabela abaixo apresenta resumo da capacidade de produção das principais empresas produtoras e exportadoras do produto objeto na Tailândia.

Capacidade Instalada de Produção de Pneus de Motocicleta na Tailândia	
Empresa	Capacidade (t)
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
Total	[CONF.]

370. Ademais, a peticionária evidenciou que o setor tailandês de pneumáticos tem atraído diversos planos de investimentos multimilionários visando à expansão da capacidade produtiva. A Jiangsu General Science, por exemplo, após concluir a primeira fase de investimentos em sua fábrica na Tailândia, que possui capacidade anual de quase 6 milhões de unidades de pneus, anunciou segunda fase de investimentos no valor de 240 milhões de euros, que dobrará a capacidade existente.

371. Além disso, a Michelin já investiu mais de EUR$ 1 bilhão de euros na indústria tailandesa e planeja investir mais EUR$ 300 milhões nos próximos três anos. A Continental também realizou investimento de EUR$ 250 milhões em sua planta localizada em Rayong, cuja capacidade é de 4,8 milhões de unidades anuais de pneus, incluindo pneus de motocicleta.

372. A análise da balança comercial da Tailândia para o produto objeto reforça o perfil exportador da indústria tailandesa de pneus de motocicleta, com saldos relativos que variaram de 77% a 85% ao longo dos períodos analisados, conforme apresentado na tabela.

Balança Comercial da Tailândia para a Subposição 4011.40.00 do SH (em US$)				
Períodos	A) Exportações (US$)	B) Importações (US$)	C) Saldo (A-B)	D) Saldo Relativo (C/A)
P1	165.559.000,00	27.860.000,00	137.699.000,00	83%
P2	178.998.000,00	26.476.000,00	152.522.000,00	85%
P3	199.291.000,00	34.482.000,00	164.809.000,00	83%
P4	191.418.000,00	39.760.000,00	151.658.000,00	79%
P5	164.026.000,00	37.087.000,00	126.939.000,00	77%

373. Assim, a peticionária salientou que, na ausência das medidas antidumping, as exportações da Tailândia para o Brasil poderiam ser retomadas em volumes elevados, considerando o significativo potencial exportador desse país, o que resultaria na retomada do dano à indústria nacional brasileira.

374. Por fim, no que se refere ao potencial exportador do Vietnã, com base nos dados consultados pelo Trademap e apurados pela peticionária, o Vietnã seria atualmente o oitavo maior exportador mundial de pneus, conforme estimativas baseadas em dados espelhados ("mirror data"). A peticionária destacou que que a indústria de pneumáticos no Vietnã seria predominantemente voltada para exportação. A Kumho, uma das maiores produtoras no Vietnã, destina cerca de 90% de sua produção ao mercado externo, incluindo a América do Sul.

375. Em 2023, o Vietnã contava com aproximadamente 20 plantas dedicadas exclusivamente à produção de pneus, distribuídas entre 14 empresas. Entre elas, destacam-se a Casumina (Southern Rubber Industry Co.) e a DaNang Rubber Co., que estariam classificadas entre os maiores produtores globais, segundo a Tire Business 2023.

376. No que se refere à capacidade produtiva de pneus de motocicleta, o Vietnã possui 8 plantas que produzem o produto objeto desta investigação, com capacidade combinada de aproximadamente [CONFIDENCIAL]. Esse volume corresponde a mais de duas vezes o tamanho do mercado brasileiro. Importante ressaltar que esta estimativa seria conservadora, uma vez que a publicação não disponibilizou dados de capacidade para 2 plantas de produção de pneus de motocicleta no Vietnã.

377. A tabela abaixo resume a capacidade de produção das principais empresas produtoras e exportadoras do produto objeto no Vietnã.

Capacidade Instalada de Produção de Pneus de Motocicleta no Vietnã [CONFIDENCIAL]	
Empresa	Capacidade (t)
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
[CONF.]	[CONF.]
Total	[CONF.]

378. O relatório "Research Report on Vietnam's Automotive Tire Industry 2022-2031" destaca que os investimentos estrangeiros na indústria de pneumáticos do Vietnã seriam incentivados com benefícios fiscais, o que atrairia novas instalações, em especial de empresas chinesas. A Guizhou Tyre, por exemplo, concluiu em 2024 a construção de uma nova fábrica de pneus no Parque Industrial Long Giang, com capacidade anual de 1,2 milhão de unidades, voltada principalmente para exportação. A empresa ainda anunciou um investimento adicional de 228 milhões de dólares para a construção de outra fábrica com capacidade de 6 milhões de unidades por ano, também destinada ao mercado externo.

Além disso, a Haohua investiu cerca de 500 milhões de dólares para estabelecer a Haohua Vietnam Tire Factory na Província de Binh Phuoc, enquanto a Sailun e a Jinyu Tire também planejam ampliar suas capacidades produtivas no país. A Jinyu, especificamente, anunciou um investimento de 312 milhões de dólares para aumentar a produção para 2 milhões de unidades por ano em sua planta em Tay Ninh. Paralelamente, a Kumho pretende investir 305 milhões de dólares em sua planta no Vietnã para alcançar uma capacidade de 9,3 milhões de pneus por ano.

379. Assim, de acordo com a peticionária, na ausência de medidas antidumping, as exportações do Vietnã para o Brasil poderiam aumentar significativamente, considerando o elevado potencial exportador do país, o que acarretaria a retomada do dano à indústria doméstica brasileira.

380. A peticionária ainda esclareceu que não considerou adequado o cálculo da balança comercial do Vietnã, uma vez que as estatísticas de exportação e importação disponíveis em bases públicas, como o Trademap, seriam baseadas em dados espelhados, dificultando a comparação precisa e efetiva dos dados. No entanto, os dados disponíveis indicariam que o Vietnã continuaria sendo exportador líquido de pneus de motocicleta, perfil que tenderia a se manter, dado o foco exportador das empresas instaladas no país.

381. Em manifestação protocolada em 15 de agosto de 2025, a peticionária apresentou ainda informações adicionais sobre o fato de que as origens investigadas continuariam investindo em aumento de capacidade, o que reforçaria o potencial exportador sobre o mercado de pneus de motocicletas das origens investigadas.

382. Em relação à China, a peticionária apontou que a origem se manteria como o maior fabricante mundial de pneus de motocicletas, com investimentos constantes tanto em plantas locais quanto em outros países do sudeste asiático. Ao longo do período da revisão, a China teria mantido balança comercial superavitária, com saldo relativo médio de 96% e mais de 600 milhões de dólares em exportações de pneus objeto do pleito em P5.

383. Não obstante a já relevante capacidade instalada do país, a Anip apontou que notícias recentes demonstrariam que a China está investindo em modernização de seu parque fabril. Conforme ressaltado na petição inicial, face a alguns segmentos domésticos já saturados, fabricantes chineses

estariam direcionando parte dos investimentos para o exterior. Mais de uma dezena de empresas chinesas teriam construído ou anunciado fábricas no Sudeste Asiático para ampliar a produção, tais como a Jiangsu General Science Technology e a Shandong Linglong Tire, buscando vantagens como menor custo de mão de obra, acesso a matéria-prima (borracha natural) e isenções tarifárias dentro da região da ASEAN.

384. Segundo dados do Tire Business, em 2023, praticamente todas as novas fábricas de pneus registradas estariam na Ásia. O Departamento de Transportes dos EUA (DOT) teria emitido códigos de identificação para novas plantas, sendo dez na China e três no Vietnã. Exemplo disso seria a Rizhao Kaishun Tire, que operaria em Rizhao (Shandong), fabricando exclusivamente pneus de moto e tubos e teria aparecido na lista de novas plantas ativas em 2024, indicando crescimento no segmento. Isso resultaria em aumento da disponibilidade do produto objeto, visto que a produção poderia ser realocada pela empresa entre as diferentes plantas, ainda que em diferentes países.

385. Em relação à Tailândia, a peticionária apontou adicionalmente que, com relação aos investimentos em capacidade, nos últimos anos, o país teria atraído diversos projetos de investimento voltados a ampliar a fabricação de pneus, tanto por parte de empresas locais quanto de multinacionais. Um dos marcos recentes desse investimento seria a entrada da empresa alemã Continental nesse segmento no país, onde a empresa operaria na produção e na exportação de pneus de motocicletas na Tailândia desde 2019, principalmente por meio de sua fábrica em Rayong, que teria se tornado uma das maiores instalações da empresa dedicadas à fabricação de pneus do segmento. Os pneus produzidos atenderiam tanto ao mercado de reposição quanto ao de equipamento original, sendo distribuídos localmente, regionalmente e globalmente.

386. No final de 2024, a Continental teria anunciado investimento superior a 300 milhões de euros para a fábrica referida, o que permitiria aumento de 3 milhões de unidades na capacidade produtiva anual, com foco na fabricação e exportação de pneus para motocicletas, além de pneus para veículos de passeio e caminhonetes. Essa iniciativa reforçaria a consolidação da região Ásia-Pacífico como um polo estratégico para a produção e exportação de pneus, destacando a Tailândia como um hub competitivo e relevante, especialmente no segmento de pneus para motocicletas, na opinião da Anip.

387. Em relação ao Vietnã, a Anip ressaltou que o país estaria recebendo investimentos estrangeiros para a produção de pneus, incluindo pneus de motocicletas. Um exemplo seria a Doublestar, gigante chinesa produtora de pneus, que teria adquirido participação a fábrica da Kumho Tire no Vietnã em 2021 com o objetivo de expandir a capacidade da unidade. Isso teria permitido à Kumho aumentar a produção local de pneus (inclusive diagonais de motocicleta) com capital e tecnologia adicionais da Doublestar. Além disso, conforme pontuado na inicial, outras empresas, como a chinesa Sailun, Jinyu e a Guizhou Tyre também teriam estabelecido fábricas de pneus no Vietnã nos últimos anos.

388. A peticionária concluiu que a capacidade de produção de pneus de motocicletas pelas origens investigadas estaria em plena expansão, com projeção de crescimento, tendo em vista os recentes investimentos em expansão de suas plantas produtivas, o que aumentaria ainda mais o já elevado potencial exportador das origens, capaz de inundar o mercado brasileiro na hipótese de não prorrogação das medidas antidumping, resultando na retomada do dano à indústria doméstica

5.4. Das alterações nas condições de mercado

389. Nos termos do art. 107 c/c o inciso III do art. 103 do Decreto nº 8.058, de 2013, deve-se analisar se foram identificadas alterações nas condições de mercado no país exportador, no Brasil ou em terceiros mercados, incluindo alterações na oferta e na demanda do produto similar.

390. Apesar de não terem sido apontadas na petição de início da revisão, alterações nas condições de mercado na China, Tailândia, Vietnã e Brasil ou em terceiros mercados, a peticionária manifestou-se ao final da fase probatória afirmando que se deveria considerar o atual cenário de implementação de novas tarifas pelo governo dos Estados Unidos nas exportações direcionadas ao país.

391. Desde o início deste ano, o governo dos Estados Unidos implementou uma série de novas tarifas sobre produtos importados no território norte-americano, com especial ênfase em parceiros asiáticos, como as origens investigadas. A imposição das medidas seria parte de uma estratégia mais ampla de política comercial, cujo objetivo declarado seria proteger a indústria americana, reduzir déficits comerciais e pressionar países considerados responsáveis por práticas desleais de comércio ou por altos superávits com os EUA.

392. Com relação à Tailândia, as tarifas recíprocas inicialmente aplicadas pelo Governo dos EUA teriam sido de 36%, conforme Ordem Executiva 1425722, com posterior redução para 19%, em 31 de julho de 2025, em razão de negociações com o governo tailandês.

393. No tocante ao Vietnã, em 2 de julho de 2025 o presidente norte-americano teria anunciado a celebração de acordo com o país, tendo sido acordada tarifa de 20% sobre todos os produtos vietnamitas exportados para os Estados Unidos, com uma sobretaxa de 40% para mercadorias consideradas de transbordo (transshipment), ou seja, produtos originários de outros países, tais como a China, que apenas passem pelo Vietnã antes de serem exportados para os EUA. Detalhes do acordo, bem como a publicação do texto legal, ainda não teriam sido publicados.

394. Com relação à China, a peticionária apontou que a guerra tarifária seria especialmente intensa. Após negociações, EUA e a China teriam fixado as sobretaxas em torno de 30% ad valorem sobre todos os produtos Chineses a partir de maio de 2025. A Anip apontou que, conforme já exposto, a China é o principal produtor/exportador mundial de pneus de motocicletas e as tarifas elevadas impostas pelos EUA tornariam os produtos chineses significativamente menos competitivos no mercado americano, impactando diretamente as exportações do país nesse segmento e potencializando desvios de comércio para o Brasil.

395. Conforme dados do Trademap, os Estados Unidos seriam destino relevante das exportações de pneus de motocicleta das origens investigadas, configurando como 5º principal destino das exportações originárias da China, em P5, com mais de 13 mil toneladas exportadas (o que representaria cerca de 30% do mercado brasileiro) no período e o 9º principal destino das exportações originárias da Tailândia.

396. De acordo com a Anip, seria evidente que a imposição de tarifas adicionais pelo governo norte-americano teria repercussões nos fluxos comerciais das origens investigadas. A imposição dessas tarifas pelos Estados Unidos teria como efeito colateral inevitável o desvio de exportações, de modo que produtos que antes eram destinados ao mercado americano, como o produto objeto da investigação, seriam direcionados a outros mercados mais acessíveis, como o Brasil, país com relevante mercado consumidor. Diante desse cenário, a manutenção das medidas antidumping para pneus de motocicletas no Brasil se tornaria ainda mais necessária e estratégica, sem as quais, o mercado brasileiro poderia ser inundado por produtos asiáticos, especialmente chineses.

5.5. Da aplicação de medidas de defesa comercial

397. Em pesquisa ao sítio eletrônico do Portal Integrado de Inteligência Comercial (Integrated Trade Intelligence Portal - I-TIP) da Organização Mundial do Comércio - OMC, constatou-se que, no período de revisão do direito antidumping, não foram identificadas medidas de defesa comercial aplicadas por outros países contra as exportações das origens investigadas, além daquelas em vigor no Brasil.

5.6. Da conclusão acerca da retomada do dumping

398. Os cálculos desenvolvidos no item 5.2 demonstram haver a probabilidade de que os produtores/exportadores das origens investigadas retomariam a prática de dumping na hipótese de extinção da medida

399. Ademais, os elementos apresentados nos autos do processo, detalhados no item 5.3 deste documento indicam haver elevado potencial exportador para as origens sob análise.

400. Ante o exposto, concluiu-se que, caso a medida antidumping em vigor seja extinta, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de moto originárias da China, Tailândia e Vietnã.

5.7. Das manifestações sobre o dumping

401. Em manifestação protocolada em 15 de agosto de 2025, data final da fase probatória, a peticionária prestou esclarecimentos sobre os documentos do estudo "Vietnã como Não Economia de Mercado e a Indústria de Pneumáticos" desacompanhados de links verificáveis e capturas de tela. Os documentos referidos foram reapresentados corrigidos e com seus respectivos anexos.

402. A peticionária destacou que os documentos apresentados corroboram as conclusões já expostas pelo DECOM no Parecer de Abertura, no sentido de que no segmento produtivo vietnamita do produto similar objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado, o que

justificaria a adoção de metodologia alternativa para apuraçãodo valor normal.

403. A peticionária apresentou ainda informações adicionais sobre o fato de que as origens investigadas continuariam investindo em aumento de capacidade, o que reforçaria o potencial exportador sobre o mercado de pneus de motocicletas das origens investigadas.

404. Os novos elementos apresentados pela peticionária acerca do potencial exportador foram resumidos e adicionados ao item 5.3 deste documento.

405. A Anip também apresentou novos elementos relativos a alterações nas condições de mercado, que foram resumidos e adicionados ao item 5.4 deste documento.

406. Em manifestação protocolada em 5 de setembro de 2025, a peticionária fez referência, em relação à China e Vietnã, à conclusão do DECOM de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus de motocicletas em razão da influência estatal significativa em diversos aspectos da cadeia produtiva, incluindo o controle de preços, a alocação de recursos produtivos, a concessão de subsídios diretos e indiretos, bem como a implementação de políticas governamentais específicas que favorecem o setor de pneumáticos, em ambas as origens. Além disso, foram identificadas práticas como a intervenção em decisões empresariais e a presença de empresas estatais ou controladas pelo governo, o que compromete a livre concorrência e a formação de preços baseada em mercado.

407. A Anip conclui apontando que, caso o direito antidumping seja extinto, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de motocicleta da Tailândia, China e Vietnã para o Brasil.

408. Em sua manifestação final, protocolada em 27 de outubro de 2025, a Anip apontou que, para fins de determinação final, a autoridade deveria ensejar a aplicação da melhor informação disponível e a recomendação de prorrogação dos direitos antidumping em montante igual ao direito em vigor, nos termos do art. 107, §4º, do Decreto nº 8.058/2013.

5.8 Dos comentários do DECOM

409. Com relação aos links e elementos de prova referentes ao estudo "Vietnã como Não Economia de Mercado e a Indústria de Pneumáticos", o DECOM confirma o recebimento apropriado dos documentos reapresentados e corrigidos.

410. Com relação ao aumento de capacidade produtiva para as três origens, o DECOM indica que as informações apresentadas em sede de manifestação foram consideradas na análise do tópico 5.3, e foram levadas em conta na conclusão deste Departamento.

411. Com relação à manifestação da peticionária sobre o cenário atual de implementação de novas tarifas pelo governo dos Estados Unidos nas exportações direcionadas ao país oriundas das três origens investigadas, o DECOM aponta que as informações apresentadas foram consideradas na análise do tópico 5.4 e que estas, da mesma forma, foram levadas em consideração na conclusão deste DECOM.

6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

412. Neste item serão analisadas as importações brasileiras e o mercado brasileiro de pneus de motocicleta. O período de investigação deve corresponder ao período considerado para fins da determinação de continuação ou retomada do dano à indústria doméstica, de acordo com o art. 108 do Decreto nº 8.058, de 2013.

413. Assim, para efeito desta análise, considerou-se o período de abril de 2019 a março de 2024, dividido da seguinte forma:

P1 - abril de 2019 a março de 2020;

P2 - abril de 2020 a março de 2021;

P3 - abril de 2021 a março de 2022;

P4 - abril de 2022 a março de 2023; e

P5 - abril de 2023 a março de 2024.

6.1. Das importações

414. Para fins de apuração dos valores e das quantidades de pneus de motocicleta importados pelo Brasil em cada período, foram utilizados os dados de importação referentes ao subitem tarifário 4011.40.00 da NCM, fornecidos pela RFB.

415. Registra-se que, no subitem 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 se enquadravam na hipótese de exclusão do escopo constante do item 3.1.

416. Observa-se ainda que não houve exportações do produto objeto da revisão originárias do Vietnã.

417. As tabelas a seguir apresentam os volumes, os valores e os preços CIF das importações totais de pneus para motocicletas no período de análise de dano à indústria doméstica:

Importações Totais						
(em t)						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
China	100,0	1,7	12,7	2.032,5	3.545,7	+3.445,7
Tailândia	100,0	85,6	84,2	207,5	292,3	+192,3
Vietnã	-	-	-	-	-	-
Total(sob análise)	100,0	84,7	83,4	227,1	327,3	+227,3
Variação	-	(15,3%)	(1,5%)	172,3%	44,1%	+227,3%
Indonésia	100,0	150,9	213,4	165,1	208,7	+108,7
Paquistão	100,0	45.023,4	322.092,0	335.544,4	774.399,1	+774.299,1
Sérvia	100,0	40,6	33,6	43,5	49,6	(50,4)
Índia	100,0	45,8	476,9	621,7	1.461,9	+1.361,9
Taipé Chinês	100,0	73,1	48,8	191,8	222,8	+122,8
Outras (*)	100,0	150,9	213,4	165,1	208,7	+108,7
Total(exceto sob análise)	100,0	45.023,4	322.092,0	335.544,4	774.399,1	+774.299,1
Variação	-	(13,2%)	46,8%	(9,6%)	101,7%	+132,3%
Total Geral	100,0	83,5	137,3	161,5	245,5	+145,5
Variação	-	(13,3%)	45,7%	(6,9%)	99,2%	+145,5%
Valor das Importações Totais (em CIF US$ x 1.000) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
China	100,0	40,4	165,5	5.231,3	6.676,7	+6.576,7
Tailândia	100,0	76,7	86,2	296,8	484,8	+384,8
Vietnã	-	-	-	-	-	-
Total(sob análise)	100,0	76,6	86,5	313,8	506,1	+406,1
Variação	-	(23,4%)	12,9%	262,8%	61,3%	+406,1%
Indonésia	100,0	150,9	213,4	165,1	208,7	+108,7
Paquistão	100,0	45.023,4	322.092,0	335.544,4	774.399,1	+774.299,1
Sérvia	100,0	40,6	33,6	43,5	49,6	(50,4)
Índia	100,0	45,8	476,9	621,7	1.461,9	+1.361,9
Taipé Chinês	100,0	73,1	48,8	191,8	222,8	+122,8
Outras (*)	100,0	150,9	213,4	165,1	208,7	+108,7
Total(exceto sob análise)	100,0	83,9	140,1	153,3	231,3	+131,3
Variação	-	(16,1%)	67,0%	9,4%	50,9%	+131,3%
Total Geral	100,0	83,5	137,3	161,5	245,5	+145,5
Variação	-	(16,5%)	64,4%	17,7%	52,0%	+145,5%
Preço das Importações Totais (em CIF US$/t) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5

China	100,0	2409,1	1303,6	257,4	188,3	+88,3
Tailândia	100,0	89,7	102,4	143,0	165,8	+65,8
Vietnã	-	-	-	-	-	-
Total(sob análise)	100,0	90,5	103,7	138,2	154,6	+54,6
Variação	-	(9,5%)	14,6%	33,3%	11,9%	+54,6%
Indonésia	100,0	114,4	136,9	155,1	116,3	+16,3
Paquistão	100,0	126,6	144,5	149,4	123,6	+23,6
Sérvia	100,0	86,5	98,5	163,8	177,4	+77,4
Índia	100,0	91,5	143,9	172,2	138,9	+38,9
Taipé Chinês	100,0	90,8	112,4	122,7	99,8	(0,20)
Outras (*)	100,0	99,1	118,0	132,8	110,6	+10,6
Total(exceto sob análise)	100,0	96,7	109,9	133,1	99,6	(0,4)
Variação	-	(3,3%)	13,7%	21,0%	(25,2%)	(0,4%)
Total Geral	100,0	96,3	108,6	137,2	104,7	+4,7
Variação	-	(3,7%)	12,8%	26,3%	(23,7%)	+4,7%

418. Observou-se que o indicador de volume das importações brasileiras das origens investigadas diminuiu 15,3% de P1 para P2 e 1,5% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 172,3% de P3 a P4 e 44,1% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de volume das importações brasileiras de origem das origens investigadas revelou variação positiva de 227,3% em P5, comparativamente a P1. Registra-se que as importações das origens investigadas representaram 3,2% do total importado.

419. Com relação à variação de volume das importações brasileiras do produto das demais origens ao longo do período em análise, houve oscilação ao longo do período, com redução de 13,2% de P1 a P2, com aumento de 46,8% de P2 a P3. De P3 para P4, houve diminuição de 9,6%, seguido de aumento de 101,7% de P4 a P5. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de volume das importações brasileiras do produto das demais origens apresentou expansão de 132,3%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

420. Avaliando a variação das importações brasileiras de todas as origens no período analisado, de P1 a P2, também se verifica oscilação, com diminuição de 13,2%, seguido de elevação de 45,7% de P2 a P3. De P3 a P4, há redução de 6,9%, com elevação de 99,2% de P4 a P5. Analisando-se todo o período, as importações brasileiras de todas as origens apresentaram expansão da ordem de 134,5%, considerado P5 em relação a P1.

421. Observou-se que o indicador de valor CIF (mil US$) das importações brasileiras das origens investigadas diminuiu 23,4% de P1 para P2, mas aumentou 12,9% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 262,8% de P3 a P4 e de 61,3% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de valor CIF (mil US$) das importações brasileiras das origens investigadas revelou variação positiva de 406,1% em P5, comparativamente a P1.

422. Com relação à variação de valor CIF (mil US$) das importações brasileiras do produto das demais origens ao longo do período em análise, houve redução de 16,1% de P1 a P2. Nos períodos subsequentes houve aumentos: 67,0% de P2 a P3; 9,4% de P3 a P4; e 50,9% de P4 a P5. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de valor CIF (mil US$) das importações brasileiras do produto das demais origens apresentou expansão de 131,3%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

423. Observou-se que o indicador de preço médio (CIF US$/t) das importações brasileiras das origens investigadas diminuiu 9,5% de P1 para P2 e aumentou 14,6% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 33,3% de P3 a P4 e de 11,9% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de preço médio (CIF US$/t) das importações brasileiras de origem das origens investigadas revelou variação positiva de 54,6% em P5, comparativamente a P1.

424. Com relação à variação de preço médio (CIF US$/t) das importações brasileiras das demais origens ao longo do período em análise, houve redução de 3,3% de P1 a P2, com aumento de 13,7% de P2 a P3 e de 21,0% de P3 a P4. Já de P4 a P5, o indicador teve queda de 25,2%. Ao se considerar toda a série

analisada, o indicador de preço médio (CIF US$/t) das importações brasileiras de origem das demais origens apresentou contração de 0,4%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

425. Avaliando a variação do preço médio (CIF US$/t) das importações brasileiras de todas as origens no período analisado, de P1 e P2, verifica-se diminuição de 3,7%. De P2 a P3 e de P3 a P4, houve aumentos de 12,8% e de 26,3%, respectivamente. Já de P4 a P5 o indicador revelou retração de 23,7%. Analisando-se todo o período, o preço médio das importações brasileiras de todas as origens apresentou expansão da ordem de 4,7%, considerado P5 em relação a P1.

6.2 Do mercado brasileiro e da evolução das importações

426. Com vistas a se dimensionar o mercado brasileiro de pneus de motocicletas, foram consideradas as quantidades fabricadas e vendidas líquidas de devoluções no mercado interno da indústria doméstica, dos dois outros produtores nacionais - Maggion e Vipal -, e as quantidades totais importadas apuradas com base nos dados oficiais da RFB, apresentadas no item 6.1.

427. Conforme indicado no item 4, o DECOM enviou ofícios para as empresas Maggion e, após o início da revisão, Vipal, a fim de obter dados de produção e vendas, cujas respostas tempestivas foram consideradas neste documento.

428. Regista-se que a Anip informou não ter tido consumo cativo. Desse modo, o mercado brasileiro e o consumo nacional aparente serão considerados de forma indistinta.

Do Mercado Brasileiro, do Consumo Nacional Aparente e da Evolução das Importações (em t) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Mercado Brasileiro						
Mercado Brasileiro {A+B+C}	100,0	102,2	105,7	114,4	121,3	+ 21,3
Variação	-	2,2%	3,4%	8,2%	6,1%	+ 21,3%
A. Vendas Internas- Indústria Doméstica	100,0	107,8	107,0	114,6	108,1	+ 8,1
Variação	-	7,8%	(0,7%)	7,1%	(5,7%)	+ 8,1%
B. Vendas Internas- Outras Empresas	100,0	93,1	99,6	113,3	130,7	30,7
Variação	-	(6,9%)	7,0%	13,8%	15,3%	+ 30,7%
C. Importações Totais	100,0	86,7	126,4	117,7	234,5	+ 134,5
C1. Importações -Origens sob Análise	100,0	84,7	83,4	227,1	327,3	+ 227,3
Variação	-	(15,3%)	(1,5%)	172,3%	44,1%	+ 227,3%
C2. Importações- Outras Origens	100,0	86,8	127,4	115,2	232,3	+ 132,3
Variação	-	(13,2%)	46,8%	(9,6%)	101,7%	+ 132,3%
Participação no Mercado Brasileiro						
Participação das Vendas Internas da Indústria Doméstica {A/(A+B+C)}	100,0	104,7	108,2	107,7	110,3	+10,3
Participação das Vendas Internas de Outras Empresas {B/(A+B+C)}	100,0	91,1	94,1	99,0	107,6	+7,6
Participação das Importações Totais {C/(A+B+C)}	100,0	86,0	120,0	104,0	194,0	+94,0
Participação das Importações - Origens sob Análise {C1/(A+B+C)}	100,0	82,8	78,9	198,6	269,8	+ 169,8
Participação das Importações- Outras Origens {C2/(A+B+C)}	100,0	84,9	120,5	100,7	191,5	+91,5
Representatividade das Importações de Origens sob Análise						
Participação no Mercado Brasileiro {C1/(A+B+C)}	100,0	82,8	78,9	198,6	269,8	+ 169,8

Variação	-	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Participação nas Importações Totais {C1/C}	100,0	95,7	65,2	191,3	139,1	39,1
Variação	-	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
F. Volume de Produção Nacional {F1+F2}	100,0	100,6	99,6	110,3	109,4	+ 9,4
Variação	-	0,6%	(1,0%)	10,7%	(0,8%)	+ 9,4%
F1. Volume de Produção - Indústria Doméstica	100,0	103,4	99,2	108,9	100,7	+ 0,7
Variação	-	3,4%	(4,0%)	9,8%	(7,6%)	+ 0,7%
F2. Volume de Produção - Outras Empresas	100,0	93,1	100,7	113,9	133,4	+33,4
Variação	-	(6,9%)	8,2%	13,1%	17,1%	+ 33,4%
Relação com o Volume de Produção Nacional {C1/F}	100,0	100,0	100,0	200,0	300,0	200,0
Variação	-	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

429. Observou-se que o mercado brasileiro de pneus de motos apresentou aumentos sucessivos em todos os períodos, sendo 2,2% de P1 para P2, 3,4% de P2 para P3, 8,2% de P3 para P4 e 6,1% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o mercado brasileiro de pneus de motos aumentou 21,3% em P5, comparativamente a P1.

430. Observou-se que o indicador de participação das origens investigadas no mercado brasileiro se manteve estável de P1 a P3, aumentando [RESTRITO] p.p. de P3 a P4 e mais [RESTRITO] p.p. de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de participação das origens investigadas no mercado brasileiro revelou variação positiva de [RESTRITO] p.p. em P5, comparativamente a P1.

431. Com relação à variação de participação das importações das demais origens no mercado brasileiro ao longo do período em análise, houve redução de [RESTRITO] p.p. de P1 a P2. De P2 a P3, houve aumento de [RESTRITO] p.p., seguido de diminuição de [RESTRITO] p.p. de P3 a P4. Já de P4 a P5, houve aumento de [RESTRITO] p.p. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de participação das importações das demais origens no mercado brasileiro apresentou expansão de [RESTRITO] p.p., considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

6.3 Da conclusão a respeito das importações

432. No período de investigação de retomada de dano, as importações sujeitas ao direito antidumping tiveram aumento:

a) Em termos absolutos, tendo passado de [RESTRITO] t em P1 para [RESTRITO] t em P5 (aumento de [RESTRITO] t, correspondente a 227,3%);

b) relativamente ao mercado brasileiro, dado que a participação dessas importações passou de [RESTRITO] % em P1 para [RESTRITO] % em P5, tendo aumentado [RESTRITO] p.p.; e

c) em relação à produção nacional, pois, em P1, representavam [RESTRITO] % desta produção e, em P5, corresponderam a [RESTRITO] % do volume total produzido no país.

433. Não obstante os aumentos referidos acima, os volumes de importação de China e Tailândia foram considerados insignificantes, já que representaram 3,2% das importações brasileiras e 0,5% do mercado brasileiro em P5. Adicionalmente, reitera-se que não houve importações a partir do Vietnã.

7. DOS INDICADORES DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

434. 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.

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

436. 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 motocicleta das empresas Pirelli, Michelin, Rinaldi e Tortuga, as quais foram responsáveis por 83,1% da produção nacional do produto similar fabricado no Brasil. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados por tais linhas de produção.

437. 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), da Fundação Getúlio Vargas, [RESTRITO].

438. 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. Da evolução global da indústria doméstica

7.1.1. Dos indicadores de venda e participação no mercado brasileiro

439. A tabela a seguir apresenta, entre outras informações, as vendas da indústria doméstica de pneus de motocicletas, destinadas ao mercado interno, líquidas de devoluções, e sua representatividade no mercado brasileiro, conforme informado na petição e nas informações complementares.

Dos Indicadores de Venda e Participação no Mercado Brasileiro (em t) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Indicadores de Vendas						
A. Vendas Totaisda Indústria Doméstica	100,0	102,9	98,9	106,4	98,0	(2,0)
Variação	-	2,9%	(3,9%)	7,6%	(7,9%)	(2,0%)
A1. Vendas no Mercado Interno	100,0	107,8	107,0	114,6	108,1	+8,1
Variação	-	7,8%	(0,7%)	7,1%	(5,7%)	+ 8,1%
A2. Vendas no Mercado Externo	100,0	87,5	73,1	80,5	66,0	(34,0)
Variação	-	(12,6%)	(16,4%)	10,0%	(17,9%)	(34,0%)
Mercado Brasileiro e Consumo Nacional Aparente (CNA)						
B. Mercado Brasileiro	100,0	102,2	105,7	114,4	121,3	+ 21,3
Variação	-	2,2%	3,4%	8,2%	6,1%	+ 21,3%
C. CNA	100,0	102,2	105,7	114,4	121,3	+ 21,3
Variação	-	2,2%	3,4%	8,2%	6,1%	+ 21,3%
Representatividade das Vendas no Mercado Interno						
Participação nas Vendas Totais (A1/A)	100,0	104,7	108,2	107,7	110,3	+10,3
Variação	-	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Participação no Mercado Brasileiro (A1/B)	100,0	105,4	101,2	100,2	89,1	(10,9)
Variação	-	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
Participação no CNA (A1/C)	100,0	105,4	101,2	100,2	89,1	(10,9)
Variação	-	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

440. Observou-se que as vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado interno (t) cresceram 7,8% de P1 para P2 e reduziram 0,7% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 7,1% de P3 a P4 e, considerando o intervalo de P4 a P5, houve diminuição de 5,7%. Ao se considerar todo o período de análise, as vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado interno (t) tiveram variação positiva de 8,1% em P5, comparativamente a P1.

441. Com relação às vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado externo (t) ao longo do período em análise, houve redução de 12,6% de P1 a P2 e de 16,4% de P2 a P3. De P3 a P4, houve crescimento de 10,0% e, de P4 a P5, o indicador sofreu queda de 17,9%. Ao se considerar toda a série

analisada, as vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado externo (t) apresentaram contração de 34,0%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

442. Ressalte-se que o percentual máximo de vendas externas da indústria doméstica em relação às suas vendas totais foi de 23,9%, observado em P1.

443. Observou-se que a participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro cresceu [RESTRITO] p.p. de P1 para P2 e caiu sucessivamente nos demais períodos, sendo [RESTRITO] p.p. de P2 para P3, [RESTRITO] p.p. de P3 para P4 e [RESTRITO] p.p. de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, a participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro revelou variação negativa de [RESTRITO] p.p. em P5, comparativamente a P1.

7.1.2. Dos indicadores de produção, capacidade e estoque

444. Para o cálculo da capacidade efetiva, foram considerados as linhas de produção de pneus de motocicletas da indústria doméstica.

445. A Pirelli apurou a capacidade instalada nominal e efetiva de [CONFIDENCIAL], tendo sido computadas eventuais paradas na produção.

446. Já a Michelin apontou que [CONFIDENCIAL].

447. A capacidade efetiva da Rinaldi foi calculada com [CONFIDENCIAL].

448. Para cálculo de sua capacidade efetiva, a Tortuga considerou [CONFIDENCIAL].

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

Dos Indicadores de Produção, Capacidade Instalada e Estoque (em t) [RESTRITO] / [CONFIDENCIAL]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Volumes de Produção						
A. Volume de Produção - Produto Similar	100,0	103,4	99,2	108,9	100,7	0,7
Variação	-	3,4%	(4,0%)	9,8%	(7,6%)	+ 0,7%
B. Volume de Produção - Outros Produtos	100,0	127,8	146,6	145,3	158,2	+58,2
Variação	-	27,8%	14,8%	(0,9%)	8,9%	+ 58,2%
C. Industrializ.p/ Terceiros- Tolling		-	-	-	-	-
Variação	-	-	-	-	-	-
Capacidade Instalada						
D. Capacidade Instalada Efetiva	100,0	99,7	89,4	90,4	87,4	(12,6)
Variação	-	(0,3%)	(10,4%)	1,2%	(3,3%)	(12,6%)
E. Grau de Ocupação {(A+B)/D}	100,0	104,4	112,5	121,6	117,1	+17,1
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Estoques						
F. Estoques	100,0	107,9	101,3	107,8	140,5	+ 40,5
Variação	-	7,9%	(6,1%)	6,5%	30,3%	+ 40,5%
G. Relação entre Estoque e Volumede Produção {E/A}	100,0	104,6	102,3	98,9	140,2	40,2
Variação	-	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

450. Observou-se que o indicador de volume de produção do produto similar da indústria doméstica cresceu 3,4% de P1 para P2 e reduziu 4,0% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 9,8% de P3 para P4 e, considerando o intervalo de P4 para P5, houve diminuição de 7,6%. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de volume de produção do produto similar da indústria doméstica revelou variação positiva de 0,7% em P5, comparativamente a P1.

451. Com relação à variação de produção de outros produtos ao longo do período em análise, houve aumento de 27,8% de P1 para P2 e de 14,8% de P2 para P3. De P3 para P4, houve diminuição de 0,9% e, de P4 para P5, o indicador sofreu elevação de 8,9%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de produção de outros produtos apresentou expansão de 58,2%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

452. A capacidade instalada efetiva teve queda de 0,3% de P1 a P2 e de 10,4% de P2 a P3. De P3 a P4, houve aumento de 1,2%, seguido de queda de 3,3% de P4 a P5. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de capacidade instalada efetiva apresentou queda de 12,6%, considerado P5 em relação a P1.

453. Observou-se que o indicador de grau de ocupação da capacidade instalada subiu continuamente de P1 a P4: [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 a P2; [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 a P3 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 a P4. Já de P4 a P5, houve diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de grau de ocupação da capacidade instalada revelou variação positiva de [CONFIDENCIAL] p.p. em P5, comparativamente a P1.

454. Observou-se que o indicador de volume de estoque final aumentou 7,9% de P1 para P2 e caiu 6,1% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 6,5% a P3 e P4, e de 30,3% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de volume de estoque final revelou variação positiva de 40,5% em P5, comparativamente a P1.

455. Observou-se que o indicador de relação estoque final/produção cresceu [RESTRITO] p.p. de P1 para P2, mas se reduziu [RESTRITO] p.p. de P2 para P3 e [RESTRITO] p.p. de P3 a P4. De P4 a P5, houve crescimento de [RESTRITO] p.p. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de relação estoque final/produção revelou variação positiva de [RESTRITO] p.p. em P5, comparativamente a P1.

7.2. Dos indicadores de emprego, produtividade e massa salarial

456. A tabela a seguir apresenta o número de empregados, a produtividade média por empregado e a massa salarial relacionados à produção/venda de pneus de motocicletas pela indústria doméstica.

457. Destaca-se que o DECOM ajustou os números reportados nas informações complementares e incluiu os empregados terceirizados, os quais não haviam sido computados pela peticionária.

Do Emprego, da Produtividade e da Massa Salarial [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Emprego						
A. Qtde de Empregados - Total	100,0	115,2	117,6	121,6	110,7	+ 10,7
Variação	-	15,2%	2,1%	3,4%	(9,0%)	+ 10,7%
A1. Qtde de Empregados- Produção	100,0	116,4	120,8	123,8	110,6	+ 10,6
Variação	-	16,4%	3,8%	2,5%	(10,6%)	+ 10,6%
A2. Qtde de Empregados- Adm. e Vendas	100,0	105,0	89,0	101,9	110,8	+ 10,8
Variação	-	5,0%	(15,2%)	14,5%	8,8%	+ 10,8%
Produtividade (em t)						
B. Produtividade porEmpregado Volume de Produção	100,0	88,8	82,2	88,0	91,0	(9,0)
(produto similar)/ {A1}						
Variação	-	(11,2%)	(7,5%)	7,1%	3,4%	(9,0%)
Massa Salarial (em Mil Reais)						
C. Massa Salarial- Total	100,0	96,9	80,6	85,8	87,2	(12,8)
Variação	-	(3,1%)	(16,8%)	6,4%	1,7%	(12,8%)
C1. Massa Salarial- Produção	100,0	100,7	87,3	91,5	87,4	(12,6)
Variação	-	0,7%	(13,3%)	4,8%	(4,5%)	(12,6%)
C2. Massa Salarial- Adm. e Vendas	100,0	89,2	67,1	74,1	86,8	(13,2)
Variação	-	(10,8%)	(24,8%)	10,5%	17,1%	(13,2%)

458. Observou-se que o indicador de número de empregados que atuam em linha de produção cresceu continuamente até P4: 16,4% de P1 para P2; 3,8% de P2 para P3 e 2,5% de P3 para P4. Considerando o intervalo de P4 para P5, houve diminuição de 10,6%. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de número de empregados que atuam em linha de produção revelou variação positiva de 10,6% em P5, comparativamente a P1.

459. Com relação à variação de número de empregados que atuam em administração e vendas ao longo do período em análise, houve aumento de 5,0% de P1 a P2 e retração de 15,2% de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 a P5, houve crescimento de 14,5% e 8,8%, respectivamente. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de número de empregados que atuam em administração e vendas apresentou expansão de 10,8%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

460. O indicador de quantidade total de empregados no período analisado cresceu continuamente até P4: 15,2% de P1 a P2; 2,1% de P2 a P3 e 3,4% de P3 a P4. De P4 a P5, o indicador revelou retração de 9,0%. Analisando-se todo o período, quantidade total de empregados apresentou expansão da ordem de 10,7%, considerado P5 em relação a P1.

461. Observou-se que o indicador de produtividade por empregado ligado à produção diminuiu 11,2% de P1 para P2 e 7,5% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 7,1% de P3 a P4 e 3,4% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de a produtividade por empregado ligado à produção revelou variação negativa de [RESTRITO] % em P5, comparativamente a P1.

462. Observou-se que o indicador de massa salarial dos empregados de linha de produção cresceu 0,7% de P1 para P2 e reduziu 13,3% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 4,8% de P3 para P4 e, considerando o intervalo de P4 para P5, houve diminuição de 4,5%. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de massa salarial dos empregados de linha de produção revelou variação negativa de 12,6% em P5, comparativamente a P1.

463. Com relação à variação de massa salarial dos empregados de administração e vendas ao longo do período em análise, houve redução de 10,8% a P1 para P2 e de 24,8% de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 para P5, houve crescimento de 10,5% e de 17,1%, respectivamente. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de massa salarial dos empregados de administração e vendas apresentou contração de 13,2%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

464. Avaliando a variação de massa salarial do total de empregados no período analisado, de P1 a P2 e de P2 a P3 verifica-se diminuição de 3,1% e de 16,8%, respectivamente. Já de P3 a P4 e de P4 a P5, houve crescimento de 6,4% e de 1,7%, também respectivamente. Analisando-se todo o período, massa salarial do total de empregados apresentou contração da ordem de 12,8%, considerado P5 em relação a P1.

7.3. Dos indicadores financeiros da indústria doméstica

7.3.1. Da receita líquida e dos preços médios ponderados

465. A receita líquida da indústria doméstica refere-se às vendas líquidas de pneus de motocicletas de produção própria, já deduzidos tributos e devoluções, bem como as despesas de frete interno.

Da Receita Líquida e dos Preços Médios Ponderados [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Receita Líquida (em Mil Reais)						
A. Receita Líquida Total	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(6,9%)	(13,2%)	22,3%	(2,8%)	(3,9%)
A1. Receita Líquida Mercado Interno	100,0	97,4	89,3	108,2	108,9	+8,9
Variação	-	(2,6%)	(8,4%)	21,2%	0,6%	+ 8,9%
Participação {A1/A}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
A2. Receita Líquida Mercado Externo	100,0	81,2	57,3	72,9	60,4	(39,6)
Variação	-	(18,8%)	(29,4%)	27,2%	(17,1%)	(39,6%)

Participação {A2/A}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Preços Médios Ponderados (em Reais/t)						
B. Preço no Mercado Interno{A1/Vendas no Mercado Interno}	100,0	90,4	83,4	94,4	100,7	+0,7
Variação	-	(9,6%)	(7,8%)	13,2%	6,7%	+ 0,7%
C. Preço no Mercado Externo{A2/Vendas no Mercado Externo}	100,0	92,8	78,3	90,5	91,5	(8,5)
Variação	-	(7,2%)	(15,6%)	15,6%	1,1%	(8,5%)

466. Observou-se que o indicador de receita líquida, em reais atualizados, referente às vendas no mercado interno diminuiu 2,6% de P1 para P2 e 8,4% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 21,2% de P3 para P4 e 0,6% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de receita líquida, em reais atualizados, referente às vendas no mercado interno revelou variação positiva de 8,9% em P5, comparativamente a P1.

467. Com relação à variação de receita líquida obtida com as exportações do produto similar ao longo do período em análise, houve redução de 18,8% de P1 para P2 e 29,4% de P2 para P3. De P3 para P4, houve crescimento de 27,2%, mas de P4 para P5 o indicador sofreu queda de 17,1%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de receita líquida obtida com as exportações do produto similar apresentou contração de 39,6%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

468. Avaliando a variação da receita líquida total no período analisado, de P1 para P2 e de P2 para P3 verifica-se diminuição de 6,9% e de 13,2%, respectivamente. De P3 para P4, houve aumento de 22,3%. De P4 para P5, o indicador revelou retração de 2,8%. Analisando-se todo o período, receita líquida total apresentou queda da ordem de 3,9%, considerado P5 em relação a P1.

469. Observou-se que o indicador de preço médio de venda no mercado interno diminuiu 9,6% de P1 para P2 e 7,8% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 13,2% de P3 para P4 e 6,7% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de preço médio de venda no mercador interno revelou variação positiva de 0,7% em P5, comparativamente a P1.

470. Com relação à variação de preço médio de venda para o mercado externo ao longo do período em análise, houve redução de 7,2% de P1 para P2 e 15,6% de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 a P5, houve crescimento de 15,6% e de 1,1%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de preço médio de venda para o mercado externo apresentou contração de 8,5%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

7.3.2. Dos resultados e das margens

471. As tabelas a seguir apresentam a demonstração de resultados e as margens de lucro associadas, para o período de investigação de retomada de dano, obtidas com a venda de pneus de motocicleta de fabricação própria no mercado interno:

Demonstrativo de Resultado no Mercado Interno e Margens de Rentabilidade [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Demonstrativo de Resultado (em Mil Reais)						
A. Receita Líquida Mercado Interno	100,0	97,4	89,3	108,2	108,9	+8,9
Variação	-	(2,6%)	(8,4%)	21,2%	0,6%	+ 8,9%
B. Custo do Produto Vendido - CPV	100,0	100,6	97,7	109,3	106,8	+6,8
Variação	-	0,6%	(2,9%)	11,9%	(2,3%)	+ 6,8%
C. Resultado Bruto {A-B}	100,0	83,7	53,4	103,4	117,8	+17,8
Variação	-	(16,3%)	(36,2%)	93,6%	13,9%	+ 17,8%
D. Despesas Operacionais	100,0	119,0	98,1	106,7	110,5	+10,5
Variação	-	19,0%	(17,6%)	8,8%	3,5%	+ 10,5%
D1. Despesas Geraise Administrativas	100,0	86,0	71,3	63,1	76,5	(23,5)
D2. Despesas com Vendas	100,0	73,3	51,5	45,5	55,1	(44,9)

D3. Resultado Financeiro (RF)	(100,0)	168,9	214,4	384,6	448,1	+548,1
D4. Outras Despesas (Receitas) Operacionais (OD)	(100,0)	1.428,3	1.089,8	1.623,0	857,8	+957,8
E. Resultado Operacional {C-D}	(100,0)	(341,3)	(379,5)	(127,2)	(63,9)	+36,1
Variação	-	(241,3%)	(11,2%)	66,5%	49,8%	+ 36,1%
F. Resultado Operacional (exceto RF) {C-D1-D2-D4}	(100,0)	(210,8)	(227,6)	3,7	67,1	+167,1
Variação	-	(110,8%)	(8,0%)	101,6%	1.710,0%	+ 167,1%
G. Resultado Operacional (exceto RF e OD) {C-D1-D2}	(100,0)	(78,3)	(121,1)	134,6	131,0	+ 231,0
Variação	-	21,7%	(54,7%)	211,2%	(2,7%)	+ 231,0%
Margens de Rentabilidade (%)						
H. Margem Bruta {C/A}	100,0	86,3	60,0	95,8	108,4	+8,4
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
I. Margem Operacional {E/A}	(100,0)	(353,3)	(426,7)	(120,0)	(60,0)	40,0
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
J. Margem Operacional (exceto RF) {F/A}	(100,0)	(214,6)	(251,2)	2,4	61,0	+161
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
K. Margem Operacional (exceto RF e OD) {G/A}	(100,0)	(79,5)	(136,4)	125,0	120,5	+220,5
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

472. Observou-se que o indicador de receita líquida, em reais atualizados, referente às vendas no mercado interno diminuiu 2,6% de P1 para P2 e 8,4% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 21,2% de P3 para P4 e 0,6% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de receita líquida, em reais atualizados, referente às vendas no mercado interno revelou variação positiva de 8,9% em P5, comparativamente a P1.

473. Com relação à variação de resultado bruto da indústria doméstica ao longo do período em análise, houve redução de 16,3% de P1 para P2 e 36,2% de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 a P5, houve crescimento de 93,6% e 13,9%, respectivamente. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de resultado bruto da indústria doméstica apresentou expansão de 17,8%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

474. Avaliando a variação de resultado operacional no período analisado, de P1 a P2 e de P2 a P3, verifica-se diminuição de 241,3% e 11,2%, respectivamente. De P3 a P4 e de P4 a P5, houve crescimento de 66,5% e 49,8%, também de forma respectiva. Analisando-se todo o período, resultado operacional apresentou aumento da ordem de 36,1%, considerado P5 em relação a P1.

475. Observou-se que o indicador de resultado operacional, excetuado o resultado financeiro, diminuiu 110,8% de P1 para P2 e 8,0% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 101,6% de P3 para P4 e 1.170% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de resultado operacional, excetuado o resultado financeiro, revelou variação positiva de 167,1% em P5, comparativamente a P1.

476. Com relação à variação de resultado operacional, excluídos o resultado financeiro e outras despesas, ao longo do período em análise, houve aumento de 21, 7% de P1 a P2, e retração de 54,7% de P2 a P3. Já de P3 a P4 houve crescimento de 211,2% e, de P4 a P5, o indicador sofreu queda de 2,7%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de resultado operacional, excluídos o resultado financeiro e outras despesas, apresentou expansão de 231,0%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

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

478. Com relação à variação da margem operacional ao longo do período em análise, houve redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 a P2 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 a P3. De P3 para P4 e de P4 para P5, houve crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. e [CONFIDENCIAL] p.p. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de margem operacional apresentou expansão de [CONFIDENCIAL] p.p., considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

479. Avaliando a variação da margem operacional, exceto resultado financeiro, no período analisado, verifica-se diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 para P5, houve crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. e [CONFIDENCIAL] p.p. Analisando-se todo o período, a margem operacional, exceto resultado financeiro, apresentou expansão de [CONFIDENCIAL] p.p., considerado P5 em relação a P1.

480. Observou-se que o indicador de margem operacional, excluído o resultado financeiro e outras despesas cresceu [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, mas se reduziu [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de margem operacional, excluído o resultado financeiro e outras despesas revelou variação positiva de [CONFIDENCIAL] p.p. em P5, comparativamente a P1.

Demonstrativo de Resultado no Mercado Interno por Unidade (R$/t) [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
A. Receita Líquida Mercado Interno	100,0	90,4	83,4	94,4	100,7	+0,7
Variação	-	(9,6%)	(7,8%)	13,2%	6,7%	+ 0,7%
B. Custo do Produto Vendido- CPV	100,0	93,4	91,3	95,4	98,8	(1,2)
Variação	-	(6,6%)	(2,3%)	4,5%	3,6%	(1,2%)
C. Resultado Bruto {A-B}	100,0	77,7	49,9	90,2	109,0	+ 9,0
Variação	-	(22,3%)	(35,8%)	80,8%	20,8%	+ 9,0%
D. Despesas Operacionais	100,0	110,4	91,6	93,1	102,2	+ 2,2
Variação	-	10,4%	(17,0%)	1,6%	9,8%	+ 2,2%
D1. Despesas Geraise Administrativas	100,0	79,8	66,6	55,1	70,7	(29,3)
D2. Despesas com Vendas	100,0	68,0	48,1	39,7	51,0	(49,0)
D3. Resultado Financeiro (RF)	(100,0)	156,7	200,3	335,6	414,5	514,5
D4. Outras Despesas (Receitas) Operacionais (OD)	(100,0)	1.325,6	1.018,1	1.416,2	793,6	893,6
E. Resultado Operacional {C-D}	(100,0)	(316,7)	(354,6)	(111,0)	(59,1)	40,9
Variação	-	(216,7%)	(12,0%)	68,7%	46,8%	+ 40,9%
F. Resultado Operacional (exceto RF) {C-D1-D2-D4}	(100,0)	(195,6)	(212,6)	3,2	62,1	+ 162,1
Variação	-	(95,6%)	(8,7%)	101,5%	1.819,1%	+ 162,1%
G. Resultado Operacional (exceto RF e OD) {C-D1-D2}	(100,0)	(72,6)	(113,1)	117,5	121,2	+ 221,2
Variação	-	27,4%	(55,8%)	28,8%	3,2%	+ 221,2%

481. Observou-se que o indicador de CPV unitário diminuiu 6,6% de P1 para P2 e 2,3% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 4,5% de P3 para P4 e de 3,6% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de CPV unitário revelou variação negativa de 1,2% em P5,

comparativamente a P1.

482. Com relação à variação de resultado bruto unitário ao longo do período em análise, houve redução de 22,3% de P1 para P2 e 35,8% de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 para P5, houve crescimento de 80,8% e 20,8%, respectivamente. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de resultado bruto unitário apresentou expansão de 9,0%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

483. Avaliando a variação de resultado operacional unitário no período analisado, de P1 para P2 e de P2 para P3, verifica-se diminuição de 216,7% e 12,0%, respectivamente. De P3 para P4 e de P4 para P5, houve crescimento de 68,7% e 46,8%. Analisando-se todo o período, resultado operacional unitário apresentou aumento da ordem de 40,9%, considerado P5 em relação a P1.

484. Observou-se que o indicador de resultado operacional unitário, excetuado o resultado financeiro, diminuiu 95,6% e 8,7% de P1 para P2 e de P2 para P3, respectivamente. Nos períodos subsequentes, houve aumento de 101,5% de P3 para P4 e de 1.819,1% P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de resultado operacional unitário, excetuado o resultado financeiro, revelou variação negativa de 162,1% em P5, comparativamente a P1.

485. Com relação à variação de resultado operacional unitário, excluídos o resultado financeiro e outras despesas, ao longo do período em análise, houve aumento de 27,4% de P1 para P2 e redução de 55,8% de P2 para P3. De P3 para P4 e de P4 para P5, houve crescimento de 28,8%, e de 3,2%. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de resultado operacional unitário, excluídos o resultado financeiro e outras despesas, apresentou expansão de 221,2%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

7.3.3. Do crescimento da indústria doméstica

486. As vendas internas da indústria doméstica oscilaram ao longo do período de análise de dano e terminaram P5 com aumento de 8,1% em relação a P1.

487. Já em relação ao mercado brasileiro de pneus de moto, as vendas da indústria doméstica perderam participação quando comparados os extremos do período ([RESTRITO]p.p. de P1 para P5), diante do crescimento de 21,3% do mercado.

488. Desse modo, verificou-se crescimento da indústria doméstica em termos absolutos, mas retração em relação ao mercado brasileiro ao longo do período de análise de dano.

7.4. Dos fatores que afetam os preços domésticos

7.4.1. Dos custos e da relação custo/preço

489. Constam da tabela seguinte os custos unitários de produção e a relação de tais custos com os preços médios das vendas no mercado interno da indústria doméstica.

Dos Custos e da Relação Custo/Preço [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Custos de Produção (em R$/t)						
Custo de Produção (em R$/t) {A + B}	100,0	90,0	96,4	92,4	95,2	(4,8)
Variação	-	(10,0%)	7,1%	(4,1%)	3,0%	(4,8%)
A. Custos Variáveis	100,0	90,8	98,7	94,7	96,2	(3,8)
A1. Matéria Prima	100,0	99,3	124,8	111,1	104,8	+4,8
A2. Outros Insumos	100,0	117,2	146,6	141,2	136,0	+36,0
A3. Utilidades	100,0	68,7	50,7	44,6	49,9	(50,1)
A4. Outros Custos Variáveis	100,0	69,7	50,1	57,8	70,9	(29,1)
B. Custos Fixos	100,0	79,6	65,7	61,7	82,1	(17,9)
B1. Manutenção	100,0	69,2	87,2	125,1	163,4	+63,4
B2. Depreciação	100,0	96,8	81,0	70,4	92,0	(8,0)
B3. Outros custos fixos	100,0	67,8	46,5	36,3	50,6	(49,4)
Custo Unitário (em R$/t) e Relação Custo/Preço (%)						

C. Custo de Produção Unitário	100,0	90,0	96,4	92,4	95,2	(4,8)
Variação	-	(10,0%)	7,1%	(4,1%)	3,0%	(4,8%)
D. Preço no Mercado Interno	100,0	90,4	83,4	94,4	100,7	+0,7
Variação	-	(9,6%)	(7,8%)	13,2%	6,7%	+ 0,7%
E. Relação Custo/ Preço (C/D)	100,0	99,6	115,6	97,9	94,5	(5,5)
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

490. Observou-se que o indicador de custo unitário de diminuiu 10,0% de P1 para P2 e aumentou 7,1% de P2 para P3. Nos períodos subsequentes, houve redução de 4,1% de P3 para P4 e, considerando o intervalo de P4 para P5, houve crescimento de 3,0%. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de custo unitário teve variação negativa de 4,8% em P5, comparativamente a P1.

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

7.5. Da conclusão sobre os indicadores da indústria doméstica

492. Da análise de todos os indicadores, é possível verificar que a indústria doméstica apresentou aumento de 8,1% no volume de vendas internas ao longo do período de revisão (P1-P5). No entanto, o mercado brasileiro apresentou expansão mais acentuada nesse mesmo período, de 21,3%, de forma que a participação de tais vendas no mercado brasileiro sofreu variação negativa, caindo [RESTRITO] p.p. de P1 para P5.

493. Além disso, verificou-se que:

a) Além do aumento de volume referido, o preço médio das vendas realizadas no mercado interno apresentou crescimento de 0,7% de P1 para P5, o que gerou aumento na receita líquida de 8,9% no mesmo período.

b) O custo unitário de produção caiu 4,8% de P1 a P5, o que, em função do aumento de 0,7% no preço, propiciou melhora de [CONFIDENCIAL] p.p. na relação custo/preço

c) A produção, a seu turno, oscilou ao longo do período de análise de dano, encerrando P5 com aumento de 0,7% em relação a P1. Em função da redução de 12,6% na capacidade efetiva de produção, o grau de ocupação dessa capacidade aumentou [CONFIDENCIAL] p.p.

d) O volume dos estoques, por sua vez, apresentou aumento de 40,5% de P1 a P5 e a produtividade por empregado nesse intervalo teve queda de [RESTRITO] %.

e) Ao se analisar a lucratividade, observa-se aumento de 17,8% no resultado bruto de P1 para P5, movimento acompanhado pela margem bruta, a qual apresentou aumento de [CONFIDENCIAL] p.p.

f) O resultado operacional, apesar de ter permanecido negativo nos cinco períodos, apresentou melhora de 36,1% entre P1 e P5, com aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. na margem operacional. Já o resultado operacional excluindo o resultado financeiro saiu do campo negativo em P4 e P5 e apresentou aumento de 167,1% quando se compara de P1 a P5, com aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. na margem respectiva. O resultado operacional excluindo resultado financeiro e outras despesas, igualmente saiu do campo negativo em P4 e P5 e apresentou aumento, de 231,0%, também acompanhado de aumento na margem respectiva de [CONFIDENCIAL] p.p.

494. Em face de todo o exposto, verifica-se melhora em boa parte dos indicadores da indústria doméstica ao longo do período de análise, apesar de o volume vendido não ter acompanhado a expansão do mercado brasileiro, gerando perda de participação, e apesar de o resultado operacional ter se mantido negativo nos cinco períodos.

8. DA RETOMADA DO DANO

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

situação da indústria doméstica durante a vigência definitiva do direito (item 8.1); o comportamento das importações do produto objeto da medida durante sua vigência e a provável tendência (item 8.2); o preço provável das importações objeto de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro (item 8.3); as alterações nas condições de mercado no país exportador, no Brasil ou em terceiros mercados (item 8.4); do potencial exportador das origens sujeitas à medida antidumping.

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

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

497. Nessa esteira, conforme demonstrado no item 7, as vendas da indústria doméstica no mercado interno cresceram 8,1% de P1 a P5, embora o mercado brasileiro tenha aumentado 21,3% no mesmo período, resultando em redução de [RESTRITO] p.p. na participação das vendas internas da indústria doméstica no mercado brasileiro.

498. A produção encerrou P5 com aumento de 0,7% em relação a P1. Em função da redução de 12,6% na capacidade efetiva de produção, o grau de ocupação dessa capacidade aumentou [CONFIDENCIAL] p.p.

499. O volume dos estoques, por sua vez, apresentou aumento de 40,5% de P1 a P5 e a produtividade por empregado nesse intervalo teve queda de 9%.

500. No que tange a indicadores financeiros e de rentabilidade, a receita líquida da indústria doméstica no mercado interno aumentou 8,9% de P1 para P5, impulsionada por uma variação positiva de 0,7% no preço médio de venda nesse mercado. No mesmo período, a relação custo/preço apresentou melhora de [CONFIDENCIAL] p.p.

501. Ao se analisar a lucratividade, o resultado bruto cresceu 17,8% no período analisado. Já o resultado operacional, apesar de ter permanecido negativo nos cinco períodos, apresentou aumento de 36,1% de P1 a P5, com aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. na margem operacional. Já o resultado operacional excluindo o resultado financeiro saiu do campo negativo em P4 e P5 e apresentou aumento de 167,1% no mesmo período, com aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. na margem respectiva. O resultado operacional excluindo resultado financeiro e outras despesas, igualmente saiu do campo negativo em P4 e P5 e apresentou aumento, de 231,0%, também acompanhado de aumento na margem respectiva de [CONFIDENCIAL] p.p.

502. Em face de todo o exposto, verifica-se melhora em boa parte dos indicadores da indústria doméstica ao longo do período de análise, apesar de o volume vendido não ter acompanhado a expansão do mercado brasileiro, gerando perda de participação, e apesar de o resultado operacional ter se mantido negativo nos cinco períodos.

503. Os prejuízos operacionais observados, todavia, não podem ser atribuídos às importações das origens investigadas que representaram menos de 0,4% do mercado brasileiro ao longo de todo o período de análise.

8.2. Do comportamento das importações durante a vigência do direito

504. O art. 108 c/c o inciso II do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o volume das importações do produto objeto da medida durante sua vigência e a provável tendência de comportamento dessas importações.

505. Relembra-se que não houve importações do produto investigado originário do Vietnã no período analisado.

506. As importações sujeitas ao direito antidumping originárias da China e Tailândia cresceram em termos absolutos, tendo passado de [RESTRITO] toneladas em P1 para [RESTRITO] toneladas em P5 (aumento de [RESTRITO] toneladas, correspondente a um crescimento de 227,3%).

507. Em termos relativos, também se observou aumento dessas importações, uma vez que sua a participação em relação ao mercado brasileiro passou de [RESTRITO] % em P1 para [RESTRITO] % em P5, mesmo crescimento quando confrontadas com a produção nacional.

508. Desse modo, apesar do aumento percebido, observa-se que o volume das importações de pneus de moto de China e Tailândia no período de análise de retomada de dano é pouco representativo.

8.3. Da comparação entre o preço provável do produto objeto de dumping e o preço do produto similar nacional

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

510. Registra-se que não foram observados volumes significativos de importações em P5 em relação às importações de pneus de moto de China e Tailândia. Não houve importações de pneus de moto originárias do Vietnã durante o período de análise.

511. Desse modo, nos termos da Portaria SECEX nº 171, de 9 de fevereiro de 2022, a autoridade investigadora realizou análise de subcotação considerando cenários alternativos que avaliam o preço provável do pneu de moto originário de China, Tailândia e Vietnã caso fosse exportado para o Brasil.

8.3.1. Da comparação entre o preço provável do produto objeto de dumping e o preço do produto similar nacional para fins de início

512. O preço provável de exportação da China foi obtido a partir dos dados constantes do sítio eletrônico TradeMap, em relação à subposição 4011.40 do Sistema Harmonizado, que corresponde a pneumáticos novos de borracha, dos tipos utilizados em motocicletas. Cumpre registrar que na subposição 4011.40 do Sistema Harmonizado estão incluídos outros produtos além do produto escopo da presente revisão.

513. O preço de exportação foi obtido a partir da divisão entre o valor e o volume das exportações chinesas, em dólares estadunidenses, na condição FOB, referente ao último período da revisão (P5).

514. A fim de se obter o preço na condição CIF no porto brasileiro, adotou-se, os valores referentes ao frete internacional e ao seguro internacional obtidos a partir da diferença entre o preço do produto na condição CIF e o preço do produto na condição FOB com base nos dados da RFB de P5.

515. Após a obtenção do preço CIF, foram adicionados ainda: (i) o valor do Imposto de Importação, apurado em 14,4% sobre o preço CIF; (ii) o valor do AFRMM, calculado aplicando-se o percentual de 8% sobre o valor do frete internacional marítimo; e (iii) os valores das despesas de internação, apurados aplicando-se o percentual de 3,5% sobre o preço CIF, conforme percentual apurado na última revisão de final de período.

516. Em seguida, o preço CIF internado em dólares estadunidenses por quilograma foi convertido em reais pela média das cotações de câmbio disponibilizadas pelo Banco Central do Brasil em P5.

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

518. Na tabela seguinte, comparou-se o preço provável internado do produto importado com o preço da indústria doméstica.

Preço provável CIF Internado - China [RESTRITO]					
US$/kg					
	Mundo*	Principal Mercado **	Top 5	Top 10	América do Sul
(A) Preço Provável FOB (US$/kg)	2,68	1,81	2,39	2,43	2,48

(B) Frete e Seguro Internacional (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(D) Preço CIF (US$/t) (A+B+C)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(E) Imposto de Importação (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(F) AFRMM (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(G) Despesas de Internação (US$/kg) - 3,5%	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(H) Preço CIF Internado (US$/kg) (D+E+F+G+H)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(I)Taxa de Câmbio (R$/US$)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(K) Preço Indústria Doméstica atualizado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(L) Subcotação (M-L) (R$/kg)	10,47	15,54	12,16	11,95	11,66
(M) Diferença (N/M)	35,4%	52,5%	41,1%	40,4%	39,4%

519. Da tabela acima, depreende-se que, em qualquer dos cenários, na hipótese de a China voltar a exportar pneus de motocicleta, suas exportações provavelmente entrarão no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

520. Em relação ao preço provável de exportação da Tailândia, esse foi obtido a partir da mesma metodologia detalhada anteriormente referente ao cálculo do preço provável da China.

521. Os dados obtidos estão consolidados na tabela seguinte, em que se compara o preço provável internado do produto importado com o preço da indústria doméstica.

Preço provável CIF Internado - Tailândia [RESTRITO]					
US$/kg					
	Mundo *	Principal Mercado **	Top 5	Top 10	América do Sul
(A) Preço Provável FOB (US$/kg)	3,74	1,35	2,54	3,51	5,06
(B) Frete e Seguro Internacional (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(D) Preço CIF (US$/t) (A+B+C)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(E) Imposto de Importação (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(F) AFRMM (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(G) Despesas de Internação (US$/kg) - 3,5%	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(H) Preço CIF Internado (US$/kg) (D+E+F+G+H)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(I)Taxa de Câmbio (R$/US$)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(K) Preço Indústria Doméstica atualizado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(L) Subcotação (K-J) (R$/kg)	5,54	19,40	12,50	6,85	(2,17)
(M) Diferença (L/K)	18,5%	64,8%	41,7%	22,9%	-7,3%

522. Da tabela acima, depreende-se que, à exceção do cenário para América do Sul, na hipótese de a Tailândia voltar a exportar pneus de motocicleta, suas exportações provavelmente entrarão no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

523. Já quanto ao preço de exportação do Vietnã, esse foi obtido a partir dos dados constantes do sítio eletrônico Trade Map, em relação 4011.40.00 do Sistema Harmonizado, que corresponde a pneumáticos novos de borracha, dos tipos utilizados em motocicletas. O preço de exportação foi obtido a partir, respectivamente, do volume e do valor das exportações vietnamitas, em dólares estadunidenses, na condição FOB, referente ao último período da revisão (P5).

524. De igual maneira, para estimar o preço provável para o Vietnã, à exceção do cálculo do frete/seguro internacionais, também foi seguida a mesma metodologia já detalhada para estimar o preço provável da China. Por economia processual, não será detalhada novamente, fazendo-se remissão ao detalhamento da metodologia descrito para este país.

525. No que toca a frete/seguro internacionais, considerando que não houve exportações do Vietnã para o Brasil durante o período de análise da presente revisão, estas rubricas foram estimadas com base nos dados da RFB relativos a P5 da revisão anterior.

526. Cabe pontuar, ainda, que os dados extraídos do sítio eletrônico Trade Map para o Vietnã dizem respeito à base mirror data, devido à indisponibilidade de dados diretos sobre o comércio exterior dessa origem no momento da elaboração deste parecer. Essa abordagem foi necessária para assegurar a análise completa e precisa das exportações, uma vez que as informações originais não estavam acessíveis na plataforma do Trade Map. Assim, a utilização dos dados espelhados justifica-se como uma alternativa válida e metodologicamente aceitável para o presente exercício.

527. Na tabela seguinte, comparou-se o preço provável internado do produto importado com o preço da indústria doméstica.

Preço provável CIF Internado - Vietnã [RESTRITO]					
US$/kg					
	Mundo	PrincipalMercado*	Top 5	Top 10	América do Sul
(A) Preço Provável FOB (US$/kg)	3,24	3,36	2,58	2,90	3,79
(B) Frete e Seguro Internacional (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(D) Preço CIF (US$/t) (A+B+C)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(E) Imposto de Importação (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(F) AFRMM (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(G) Despesas de Internação (US$/kg) - 3,5%	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(H) Preço CIF Internado (US$/kg) (D+E+F+G+H)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(I)Taxa de Câmbio (R$/US$)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(K) Preço Indústria Doméstica atualizado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(L) Subcotação (M-L) (R$/kg)	9,69	8,97	13,55	11,67	6,51
(M) Diferença (N/M)	32,3%	30,0%	45,2%	39%	21,7%

528. Da tabela acima, depreende-se que, em qualquer dos cenários, na hipótese de o Vietnã voltar a exportar pneus de motocicleta, suas exportações provavelmente entrarão no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

529. Conforme já mencionado, os dados do TradeMap, em nível de subposição, incluem produtos excluídos do escopo da investigação, como pneus de automóveis, o que pode distorcer a análise. Frise-se, de todo modo, que, para fins de início de revisão, esta foi a melhor informação disponível à autoridade investigadora.

530. Nesse contexto, as partes interessadas, em especial produtores/exportadores, foram instadas a contribuir com o debate sobre qual cenário de preço provável seria mais apropriado para a análise da subcotação, aportando dados e elementos de prova que auxiliassem na decisão deste Departamento.

8.3.2. Da comparação entre o preço provável do produto objeto de dumping e o preço do produto similar nacional para fins de determinação final

531. Para fins de determinação final, manteve-se a mesma metodologia de apuração do preço provável estimado para a China, já detalhado no item anterior.

532. Registra-se que o preço da indústria doméstica foi ajustado para espelhar o mesmo preço utilizado no cálculo de Tailândia e Vietnã.

533. Na tabela seguinte, comparou-se o preço provável internado do produto importado com o preço da indústria doméstica atualizado.

Preço provável CIF Internado - China [RESTRITO]					
US$/kg					
	Mundo*	Principal Mercado **	Top 5	Top 10	América do Sul
(A) Preço Provável FOB (US$/kg)	2,68	1,81	2,39	2,43	2,48
(B) Frete e Seguro Internacional (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(D) Preço CIF (US$/t) (A+B+C)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(E) Imposto de Importação (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(F) AFRMM (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(G) Despesas de Internação (US$/kg) - 3,5%	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(H) Preço CIF Internado (US$/kg) (D+E+F+G+H)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(I)Taxa de Câmbio (R$/US$)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(K) Preço Indústria Doméstica atualizado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(L) Subcotação (M-L) (R$/kg)	10,82	15,89	12,51	12,30	12,01
(M) Diferença (N/M)	36,1%	53,0%	41,8%	41,1%	40,1%

534. Da tabela acima, depreende-se que, em qualquer dos cenários, na hipótese de a China voltar a exportar pneus de motocicleta, suas exportações provavelmente entrarão no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

535. Em relação ao preço provável de exportação da Tailândia, igualmente se manteve a metodologia utilizada para fins de início, já detalhada no item anterior.

536. Os dados obtidos estão consolidados na tabela seguinte, em que se compara o preço provável internado do produto importado com o preço da indústria doméstica.

Preço provável CIF Internado - Tailândia [RESTRITO]					
US$/kg					
	Mundo *	Principal Mercado **	Top 5	Top 10	América do Sul
(A) Preço Provável FOB (US$/kg)	3,74	1,35	2,54	3,51	5,06
(B) Frete e Seguro Internacional (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(D) Preço CIF (US$/t) (A+B+C)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(E) Imposto de Importação (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(F) AFRMM (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(G) Despesas de Internação (US$/kg) - 3,5%	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(H) Preço CIF Internado (US$/kg) (D+E+F+G+H)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(I)Taxa de Câmbio (R$/US$)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(K) Preço Indústria Doméstica atualizado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

(L) Subcotação (K-J) (R$/kg)	5,54	19,40	12,50	6,85	(2,17)
(M) Diferença (L/K)	18,5%	64,8%	41,7%	22,9%	-7,3%

537. Da tabela acima, depreende-se que, à exceção do cenário para América do Sul, na hipótese de a Tailândia voltar a exportar pneus de motocicleta, suas exportações provavelmente entrarão no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

538. Com relação ao resultado observado para a América do Sul, cabe ressaltar que a SH utilizada engloba produtos fora do escopo da presente revisão, como pneus de motocicletas radiais, o que pode distorcer a análise realizada. Registra-se que não houve participação de nenhum produtor/exportador com submissão de dados mais acurados para fins de análise, o que prejudicou o exercício realizado.

539. Quanto ao preço de exportação do Vietnã, esse foi obtido a partir dos dados constantes do sítio eletrônico Trade Map, em relação ao código 4011.40.00 do Sistema Harmonizado, que corresponde a pneumáticos novos de borracha, dos tipos utilizados em motocicletas.

540. Cabe pontuar que os dados extraídos do Trade Map para o Vietnã dizem respeito à base mirror data, devido à indisponibilidade de dados diretos sobre o comércio exterior daquela origem no momento da elaboração deste documento. Essa abordagem foi necessária para assegurar a análise completa e precisa das exportações, uma vez que as informações originais não estavam acessíveis na plataforma mencionada. Assim, a utilização dos dados espelhados justifica-se como uma alternativa válida e metodologicamente aceitável para o presente exercício.

541. Adicionalmente, fez-se ajuste do cálculo do preço provável das importações vietnamitas, visto que a base mirror data fornece os preços na condição CIF, conforme pontuou a peticionária em sua manifestação, detalhada no item 8.3.3.

542. Os preços de exportação do Vietnã foram então obtidos, respectivamente, a partir da divisão dos valores CIF em dólares estadunidenses pelos volumes exportados referentes ao último período da revisão (P5).

543. Para o cálculo do AFRMM, considerando que não houve exportações do Vietnã para o Brasil durante o período de análise da presente revisão, a rubrica foi calculada com base na aplicação do percentual de 8,0% sobre o valor de frete estimados com base nos dados da RFB relativos a P5 da revisão anterior.

544. Na tabela seguinte, comparou-se o preço provável internado do produto importado com o preço da indústria doméstica.

Preço provável CIF Internado - Vietnã [RESTRITO]					
US$/kg					
	Mundo	Principal Mercado	Top 5	Top 10	América do Sul
		*			
(A) Preço Provável CIF (US$/kg)	3,24	3,36	2,58	2,9	3,79
(B) Imposto de Importação (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(C) AFRMM (US$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(D) Despesas de Internação (US$/kg) - 3,5%	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(E) Preço CIF Internado (US$/kg) (A+B+C+D)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(F)Taxa de Câmbio (R$/US$)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(G) Preço CIF Internado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(H) Preço Indústria Doméstica atualizado (R$/kg)	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
(I) Subcotação (H-G) (R$/kg)	11,04	10,34	14,87	13,01	7,84
(J) Diferença (N/M)	36,8%	34,5%	49,6%	43,4%	26,2%

545. Da tabela acima, depreende-se que, em qualquer dos cenários, na hipótese de o Vietnã voltar a exportar pneus de motocicleta, suas exportações provavelmente entrarão no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

546. Conforme já mencionado, os dados do Trade Map, em nível de subposição, incluem produtos excluídos do escopo da investigação, como pneus de motocicleta radiais, o que pode distorcer a análise. Frise-se, de todo modo, que não houve cooperação de produtores/exportadores, sendo o base do Trade Map a melhor informação disponível à autoridade investigadora.

8.3.3. Das manifestações sobre a comparação entre o preço provável e o preço da indústria doméstica

547. Em manifestação protocolada em 15 de agosto de 2025, data final da fase probatória, a peticionária apontou ter havido incorreção no preço da indústria doméstica utilizado pelo DECOM para a comparação com o preço CIF internado da China. Utilizou-se o preço de R$ [RESTRITO]/Kg, sendo que o correto, conforme concluído pelo Parecer de Abertura, seria R$ [RESTRITO]/Kg.

548. A Peticionária sugeriu ainda ajuste nos preços de exportação utilizados para as análises de preço provável do Vietnã, já que os dados extraídos do Trade Map para aquele país, utilizados no cálculo do Preço CIF Internado para todos os cenários analisados, dizem respeito à base mirror data disponibilizada pela plataforma, que informa os valores de exportação em base CIF e não FOB. Assim, os preços para o Vietnã, por já se encontrarem na condição CIF, dispensariam o cômputo de valores relativos a frete e seguro internacionais.

549. Em manifestação protocolada em 5 de setembro de 2025, a peticionária apontou que o cenário das exportações da Tailândia para a América do Sul não refletiria os preços normalmente praticados por aquela origem para exportações do produto objeto. A América do Sul teria representado apenas 2% do volume exportado pela Tailândia para o mundo em P5 e as exportações basicamente teriam refletido os preços praticados pelo país para a Colômbia. A peticionária apontou que os preços praticados para aquele país seriam muito superiores aos preços médios da Tailândia para os demais cenários, muito mais representativos. Assim, concluiu, as exportações para a Colômbia não deveriam ser consideradas na análise de preço provável para fins de determinação final.

8.3.4. Do posicionamento do DECOM acerca das manifestações

550. No que tange aos comentários acerca do ajuste do preço da indústria doméstica na análise de preço provável para a China, o DECOM informa que realizou a atualização de acordo, conforme detalhado no item 8.3.2.

551. Com relação aos comentários acerca da base mirror data utilizada na análise de preço provável para o Vietnã, de fato, a base apresenta valores na condição CIF, não havendo necessidade de adição de frete e seguro internacionais. Nesse sentido, o DECOM ajustou o cálculo, conforme detalhado no item 8.3.2.

552. Com relação aos comentários da peticionária a respeito do preço praticado pela Tailândia em suas exportações de pneus de moto para a Colômbia, cabe informar que este país foi o 13º maior destino dessas exportações, de um total de 85 países. Conforme se observa pelos dados do Trademap, houve diversos destinos com volumes de exportação de pneus de moto tailandeses menores do que o da Colômbia, o que não impediu que a Tailândia praticasse preços mais baixos. Nesse sentido, não ficou claro para a autoridade se o preço observado para a Colômbia decorreria de condições atípicas de mercado ou de operações isoladas que pudessem distorcer o parâmetro de comparação. De todo modo, conforme já enfatizado, a SH utilizada engloba produtos fora do escopo, o que pode distorcer a análise.

8.4. Das alterações nas condições de mercado

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

554. Conforme exposto no item 5.4 deste documento, não foram identificadas medidas de defesa comercial aplicadas por outros países contra as exportações das origens investigadas, além daquelas em vigor no Brasil.

555. Entretanto, a peticionária manifestou-se ao final da fase probatória afirmando que se deveria considerar o atual cenário de implementação de novas tarifas pelo governo dos Estados Unidos nas exportações direcionadas ao país. Desde o início deste ano, o governo dos Estados Unidos implementou uma série de novas tarifas sobre produtos importados no território norte-americano, com especial ênfase em parceiros asiáticos, como as origens investigadas.

556. A imposição dessas tarifas pelos Estados Unidos poderia gerar, no entendimento da peticionária, inevitável o desvio de exportações, de modo que produtos que antes eram destinados ao mercado americano, como o produto objeto da investigação, seriam direcionados a outros mercados mais acessíveis, como o Brasil, país com relevante mercado consumidor. Diante desse cenário, a manutenção das medidas antidumping para pneus de motocicletas no Brasil se tornaria ainda mais necessária e estratégica, sem as quais, o mercado brasileiro poderia ser inundado, no entendimento da Anip.

8.5. Do potencial exportador das origens sujeitas à medida antidumping

557. O potencial exportador das origens sujeitas à medida antidumping foi analisado no item 5.3, de modo que se identificou que as origens investigadas figuram entre os mais relevantes exportadores mundiais de pneus de moto, com destaque para a China e a Tailândia, as duas principais exportadoras mundial desse produto.

8.6. Das manifestações sobre a retomada do dano

558. Em manifestação protocolada em 15 de agosto de 2025, data final da fase probatória, a peticionária apresentou informações sobre o comportamento das importações de China e Tailândia no período pós-P5. A Anip destacou que, apesar das importações terem que ser depuradas para se chegar ao produto objeto, a análise das importações brasileiras disponíveis no Comexstat permitiria constatar o aumento das importações originárias da China e Tailândia no período pós-P5 (abril de 2024 até o momento). As importações provenientes de ambas as origens teriam atingido níveis recordes em relação ao período investigado, totalizando 858 toneladas da China e 856 toneladas da Tailândia. Esses volumes representariam aumentos de 12% e 27%, respectivamente, em comparação com o montante importado durante o P5.

559. Além disso, teria havido consideráveis quedas dos preços dessas origens, sendo 4% para a China e mais de 30% para a Tailândia.

560. Dessa forma, concluiu a peticionária, as importações conjuntamente com o aumento do potencial produtor e exportador das origens, demonstrariam ser necessária a prorrogação do direito antidumping em voga.

561. Em sua manifestação de 5 de setembro de 2025, a peticionária ressaltou a conclusão do DECOM, para fins de início, de que, caso o direito antidumping não seja prorrogado, haverá retomada do dano à indústria doméstica decorrente das importações objeto da revisão. A Anip apontou que a conclusão foi tomada com base no amplo potencial exportador e análise da subcotação das origens apresentadas, esta última tendo apontado que haveria subcotação para as origens em praticamente todos os cenários de preço provável de exportação.

562. A peticionária reiterou as manifestações de que a probabilidade da retomada do dano deve ser lida conjuntamente com a capacidade produtiva e exportadora das origens, para a qual foram apontados elementos de que esses países seguiriam ampliando suas fábricas e recebendo investimentos, tanto de empresas locais quanto multinacionais, o que aumentaria ainda mais a oferta global do produto. Esse cenário de expansão produtiva, aliado ao aumento apontado na manifestação referente às exportações para o Brasil e à queda dos preços, evidenciaria a existência de grande potencial para que volumes ainda maiores sejam direcionados ao mercado brasileiro caso as medidas antidumping não sejam prorrogadas, levando a uma piora drástica dos índices da indústria doméstica.

563. A peticionária sublinhou ainda que, em adição à presença de todos os elementos necessários para a prorrogação do direito antidumping para pneus de moto da China, Vietnã e Tailândia, fatos recentes estariam mostrando cenário de instabilidade no comércio internacional, caracterizado pela

adoção de novas medidas tarifárias e não tarifárias.

564. A imposição de novas tarifas e restrições por grandes mercados consumidores, como os Estados Unidos, sobre produtos originários da China, Tailândia e Vietnã, inclusive sobre o produto objeto da investigação, seus insumos e demais produtos inseridos nos elos produtivos da cadeia, poderiam afetar o comércio de pneus de motocicletas, provocando prováveis desvios de comércio para mercados relevantes como o Brasil, o que tornaria ainda mais essencial a manutenção das medidas antidumping em vigor, a fim de garantir a proteção da indústria doméstica contra práticas desleais e desvios de comércio.

565. Em conclusão, a Anip requereu a prorrogação das medidas antidumping aplicadas sobre as importações brasileiras de pneus de motocicletas originárias da China, Tailândia e Vietnã, tendo em vista a elevada probabilidade de retomada de dumping e dano à indústria doméstica em face da existência de relevante potencial exportador nas origens investigadas e os prováveis efeitos sobre os preços da indústria doméstica em caso de retomada das importações do produto objeto a preço de dumping e com subcotação.

566. Em sua manifestação final, protocolada em 27 de outubro de 2025, a Anip chamou a atenção para os casos de China e Vietnã, em que houve subcotação em todos os cenários apresentados, e para a Tailândia, em que as importações estiveram subcotadas em todos os cenários, exceto para a América do Sul (cuja representatividade seria de apenas 2% do volume total das exportações da Tailândia para o mundo em P5).

567. No tocante ao potencial exportador das origens investigadas, a autoridade já examinou, de forma conclusiva, que as origens investigadas figuram entre os mais relevantes exportadores mundiais de pneus de motocicletas, com destaque para a China e a Tailândia, as duas principais exportadoras mundiais do produto.

568. Por fim, a Anip referiu-se às alterações nas condições de mercado, frisando que a manutenção das medidas antidumping sobre as importações de pneus de motocicletas seria ainda mais necessária e estratégica, considerando-se o cenário atual de implementação de novas tarifas pelo governo dos Estados Unidos nas exportações direcionadas ao país, especialmente as originárias de países asiáticos, como as origens investigadas. A imposição das novas tarifas teria o condão de alterar os fluxos globais, causando desvios de comércio das exportações que anteriormente seriam destinadas aos EUA para mercados consumidores relevantes como o Brasil.

569. Em conclusão, a Anip requereu a prorrogação das medidas antidumping aplicadas sobre as importações brasileiras de pneus de motocicletas originárias de China, Tailândia e Vietnã.

8.7. Do posicionamento do DECOM acerca das manifestações

570. Com relação à manifestação da peticionária relativa ao aparente aumento de volume das exportações para o Brasil com redução de preços das três origens investigadas em período posterior a P5 com base nos dados do Comexstat, o DECOM pontua que há outros produtos - inclusive produtos sem aplicação de direitos antidumping - incluídos na NCM comumente utilizada para classificar o produto escopo da medida. A depuração realizada para fins desta revisão de final de período levou em conta o período de abril de 2019 a março de 2024, conforme detalhado no item 6.1 deste documento.

571. Com relação às manifestações da peticionária sobre a possibilidade de retomada do dano à indústria doméstica caso não sejam prorrogadas as medidas antidumping vigente para as três origens investigadas, o DECOM informa que todos os elementos de prova apresentados e detalhados neste documento foram levados em conta para fins de determinação final.

8.8. Da conclusão sobre a retomada do dano

572. Em face de todo o exposto, observou-se melhora em boa parte dos indicadores da indústria doméstica, o que leva a crer que o direito antidumping em vigor tem cumprido o seu papel.

573. Além disso, as análises detalhadas que compararam o preço provável do produto objeto de dumping e o preço do produto similar nacional para fins de determinação final, indicaram haver subcotação para todos os cenários com relação a todas as origens investigadas, à exceção do cenário da América do Sul para a Tailândia.

574. A respeito disso, cumpre repisar que a SH utilizada engloba produtos fora do escopo da presente revisão, como pneus de motocicletas radiais, o que pode distorcer a análise realizada. A não cooperação de produtores/exportadores tailandeses com submissão de dados mais acurados para fins de análise prejudicou o exercício realizado. Desse modo, entende-se que este resultado deve ser avaliado em conjunto com as demais análises realizadas.

575. Com relação ao potencial exportador, conforme detalhado ao longo do documento, todas as três origens investigadas têm relevante potencial exportador, destacando-se mundialmente como importantes exportadores mundiais de pneus de moto.

576. Desse modo, pode-se concluir pela existência de elementos suficientes de que, caso o direito antidumping não seja prorrogado, haverá retomada do dano à indústria doméstica decorrente das importações objeto da revisão.

9 DO CÁLCULO DO DIREITO ANTIDUMPING DEFINITIVO

577. Conforme o §4º do art. 107, do Regulamento Brasileiro, na hipótese de não ter havido exportações do país ao qual se aplica a medida antidumping, ou de ter havido apenas exportações em quantidades não representativas durante o período de revisão, será recomendada a prorrogação do direito antidumping em montante igual ou inferior ao do direito em vigor. Conforme já apontado, não foram observados volumes significativos de importações do produto objeto originários da China e Tailândia e não houve importações a partir do Vietnã.

578. Quanto ao montante do direito a ser proposto, reitera-se a ausência de cooperação por parte dos produtores/exportadores das três origens chineses. Não constam dos autos do processo, portanto, dados primários de preço, os quais seriam de extrema relevância para eventual atualização do montante da medida.

579. Dessa forma, os termos do § 4º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, recomenda-se a manutenção do montante da medida vigente.

10 DA RECOMENDAÇÃO

580. Consoante análise precedente, ficou comprovada a probabilidade de retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de motocicleta originários de China, Tailândia e Vietnã, comumente classificadas no subitem 4011.40.00 da NCM, e a probabilidade de retomada do dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, caso os direitos antidumping não sejam renovados.

581. Nos termos do §4º do art. 107 do Regulamento Brasileiro, em caso de determinação positiva para a retomada de dumping, na hipótese de não ter havido exportações do país ao qual se aplica a medida antidumping, ou de ter havido apenas exportações em quantidades não representativas durante o período de revisão, será recomendada a prorrogação do direito antidumping em montante igual ou inferior ao do direito em vigor.

582. Nesse sentido, recomenda-se a prorrogação dos direitos antidumping definitivos sem alteração, conforme indicado na tabela a seguir:

Origem	Produtor / Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US$/kg)
China	Todos os produtores/exportadores	2,18
Tailândia	Todos os produtores/exportadores	1,10
Vietnã	Todos os produtores/exportadores	2,18

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.